

# LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

## Note de réponse de SNCF Réseau aux recommandations des garants de la concertation

30 juin 2021



### PRÉAMBULE

Le projet ferroviaire de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), dont l'opportunité a été établie à l'issue du débat public organisé en 2009 par la Commission nationale du débat public (CNDP) a fait l'objet d'un processus de concertation continue entre 2010 et 2016, parallèlement à l'engagement des études de conception.

Dans la perspective de l'ouverture de l'enquête publique sur la première phase de réalisation entre Montpellier et Béziers, SNCF Réseau a saisi la CNDP le 25 mai 2020 au titre de l'article L121-12 du Code de l'Environnement, laquelle a décidé le 3 juin 2020 qu'il y avait lieu de poursuivre la concertation.

Afin de veiller à la bonne information du public et au bon déroulement de la concertation, la Commission nationale du débat public a désigné pour cette nouvelle phase de concertation deux garants : Madame Sofia Aliamet et Monsieur Pierre-Yves Guiheneuf.

La concertation préalable à l'enquête publique de la phase 1 du projet s'est tenue du 2 novembre 2020 au 15 janvier 2021, dans le contexte de la crise sanitaire du Covid-19 et des restrictions réglementaires imposées aux rassemblements des personnes. Cette concertation a néanmoins permis au public d'interpeller SNCF Réseau selon des modalités inédites d'information et de participation, définies en accord avec les garants. Cette concertation a fait l'objet d'un bilan du maître d'ouvrage publié sur le site Internet du projet ([www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com)) le 9 avril 2021.

Les garants de la concertation ont établi un rapport d'étape remis le 25 mai 2021 à SNCF Réseau et publié sur le site Internet dédié au projet.

SNCF Réseau a pris bonne note de l'ensemble de ce rapport et elle s'attachera ici à apporter des précisions et réponses aux observations et recommandations émises par les garants.



# I. PRÉCISIONS SUR LE DÉROULEMENT ET L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION

## A > SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION

> «Un effort de communication a été fait par le maître d'ouvrage pour s'adapter à la situation sanitaire (diffusion de 80000 dépliants et cartes T en boîte aux lettres, campagnes réseaux sociaux, médias et presse écrite...). Cependant, cela ne compense pas le fait qu'aucune réunion publique n'ait pu être organisée, ni l'absence de réunions locales d'information qui auraient pu être prises à l'initiative d'élu.e.s du territoire ou d'associations.»

SNCF Réseau partage le regret exprimé par les garants qu'aucune réunion publique n'ait pu être organisée, mais tient néanmoins à apporter les précisions suivantes :

L'hypothèse d'un « reconfinement » ou a minima de nouvelles restrictions imposées aux rassemblements et à la circulation des personnes a été envisagée par le maître d'ouvrage dès sa saisine de la CNDP en mai 2020.

Si les modalités de participation initiales prévoyaient la tenue d'une unique réunion publique de lancement en présentiel dans le respect des normes sanitaires alors en vigueur, une solution alternative était prévue. Celle-ci consistait en l'organisation d'une réunion publique en distanciel, permettant à SNCF Réseau et à ses partenaires de présenter le projet et de répondre aux interpellations du public, depuis un studio de télévision qui avait été réservé à cet effet à Castelnau-le-Lez, en périphérie de Montpellier.

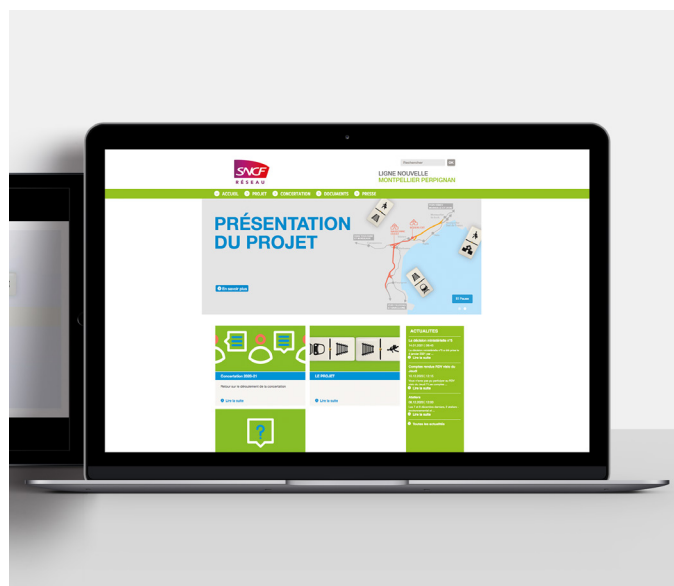
Toutefois, cette solution n'a pu être mise en œuvre du fait de contraintes de calendrier. En effet, l'arrêté préfectoral détaillant les mesures consécutives au classement du département de l'Hérault en zone rouge a été publié le 24 octobre 2020, soit une semaine avant l'ouverture de la concertation. Celui-ci prévoyait notamment l'interdiction de rassemblement de plus de 6 personnes, incompatible avec le dispositif technique envisagé.

SNCF Réseau a préféré adapter l'ensemble du dispositif aux nouvelles contraintes réglementaires. Ainsi, l'allongement de la durée de la concertation, passant d'un mois à deux mois et demi, et l'organisation de sept « RDV Visio du jeudi » dont deux exclusivement consacrés à la présentation générale du projet et de ses objectifs, répondaient à cet objectif de permettre une information la plus large possible du public en dépit de l'impossibilité de réunion en présentiel.

> «Le site internet ([www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com)) est un site ancien qui a été actualisé pour la concertation de 2020-2021. Il s'est avéré peu lisible et peu intuitif, chargé d'informations sur les phases antérieures, parfois non datées.»

Le site Internet du projet a été ouvert en juin 2010. Il a été conservé et régulièrement mis à jour depuis la fin du débat public.

SNCF Réseau a choisi d'utiliser ce site internet qui conserve la mémoire de l'ensemble des études et des phases précédentes de la concertation afin de permettre au public de retracer les motifs pour lesquels les choix présentés en 2020 ont pu être retenus au cours des phases précédentes.

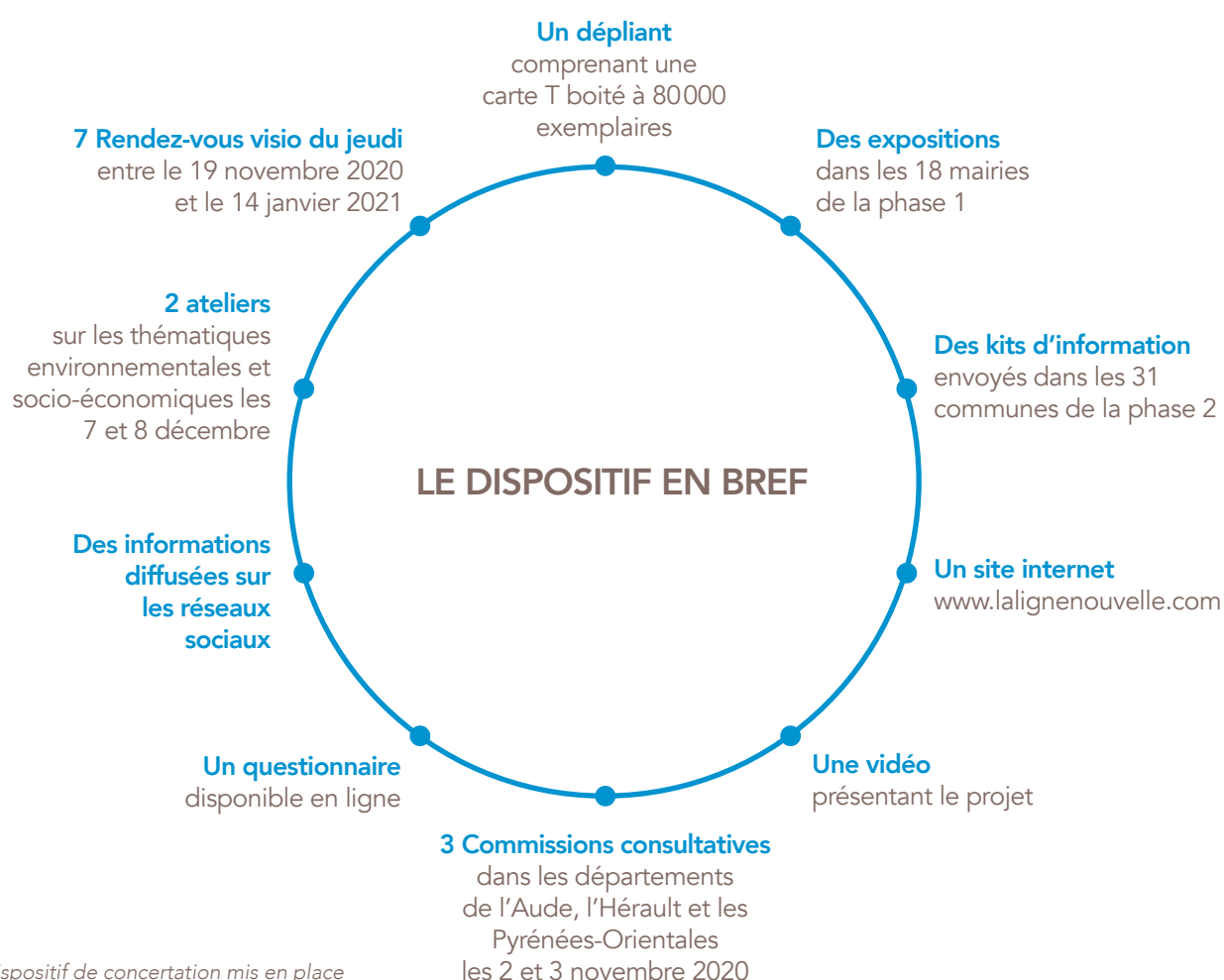


Site internet du projet

En effet le site dédié au projet s'attache à conserver l'ensemble des documents officiels, qu'il s'agisse des décisions ministérielles, de bilans émanant de la maîtrise d'ouvrage ou des garants de la concertation, des études menées sur le projet et de tous les documents issus des différentes phases de concertation (comptes rendus, présentations, documents de communication).

Une refonte graphique du site internet a été néanmoins engagée pour la concertation de 2020. Elle avait pour objectif, outre la mise à jour des contenus, de simplifier l'expérience utilisateur dès la page d'accueil, comprenant notamment un film de présentation de la concertation, un « carrousel » d'accès aux rubriques les plus recherchées, ou des boutons d'action permettant de déposer un avis ou de répondre au questionnaire en un seul clic.

SNCF Réseau prend néanmoins bonne note de la nécessité d'améliorer encore la lisibilité de ce site et s'engage en particulier à fournir un effort de refonte de la rubrique « Documents » afin de mieux identifier la chronologie des différentes phases de concertation et des documents qui y sont liés.



## B > SUR LES MODALITÉS DE PARTICIPATION

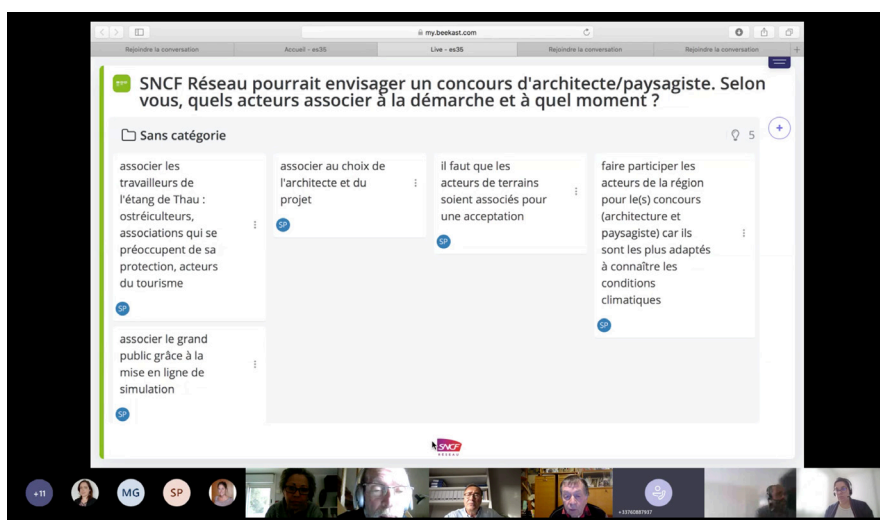
> « Il faut saluer le fait que la concertation ait pu se tenir malgré un contexte sanitaire difficile. [...] Nous avons suggéré que les ateliers se tiennent en présentiel afin d'encourager une logique de co-construction. Cette recommandation n'a pas été suivie et il s'est avéré que, de ce point de vue, les échanges ont sans doute été moins productifs qu'ils auraient pu l'être s'ils s'étaient déroulés en présentiel. »

Comme évoqué pour l'organisation de la réunion publique, l'organisation des ateliers en présentiel avait la faveur de SNCF Réseau, la solution du présentiel a donc été privilégiée aussi longtemps que possible. À cet effet des salles au Corum de Montpellier et au Palais des Congrès de Béziers avaient été réservées les 7 et 8 décembre 2020.

SNCF Réseau a néanmoins estimé que les conditions réglementaires n'étaient pas réunies à ces dates pour envisager que des ateliers puissent se tenir dans des conditions satisfaisantes. La limitation du nombre de personnes par table, les distances entre les tables, l'espacement entre les personnes d'une même table ou l'impossibilité pour les personnes d'interagir sur des supports tels que post-its ou tableaux réduisaient en effet grandement les possibilités d'échange entre participants et de ce fait l'intérêt du présentiel.

Par ailleurs, compte-tenu du contexte sanitaire et de l'inquiétude qu'il pouvait légitimement inspirer à ces dates, il paraît difficile d'estimer quelle aurait été la mobilisation des participants pour un événement en présentiel.

Les 2 ateliers en distanciel ont réuni 65 participants qui ont exprimé pas moins de 97 avis et questions. C'est aussi lors d'un atelier en distanciel que SNCF Réseau s'est engagé à organiser un concours d'architecte préalable à la construction du viaduc de Poussan.



Capture d'écran d'un atelier en distanciel

> « (Le remplacement des débats mobiles) par les "Rendez-vous visio du jeudi" en visioconférence a provoqué une défection d'un public de citoyens individuels (ceux que l'on trouve fréquemment dans les lieux publics) au profit des représentants d'associations et d'organisations professionnelles, plus familiers des modalités de participation de type "ateliers" ou "réunions publiques". »

Les débats mobiles en gares et sur les aires d'autoroute et de co-voiturage, tels qu'ils étaient initialement conçus par SNCF Réseau, prévoyaient une interaction avec le public au moyen de supports physiques (tels que des tablettes permettant de répondre au questionnaire, de feuilles de papier et de stylos pour rédiger une contribution), qui n'étaient plus compatibles avec la situation sanitaire.



Capture d'écran d'un « Rendez-vous visio du jeudi »

Ce sont certes des représentants d'associations qui y ont majoritairement pris la parole, mais les « Rendez-vous visio du jeudi » étaient ouverts à tous.

Afin de toucher le public le plus large possible, une communication spécifique pour inciter à la participation aux « Rendez-vous visio du jeudi » a été assurée via le site Internet et les réseaux sociaux : des campagnes de promotion ont été organisées et elles ont généré en cumulé 1,7 millions d'impressions, soit plus de 20% de la fréquentation du site.

Si le « grand public » n'a que faiblement assisté aux « Rendez-vous visio du jeudi », les 759 avis déposés et les 515 questionnaires complétés sont largement le fait de sa participation à la concertation.

» **« Les autres absents de ces rencontres ont été les élu.e.s du territoire, qui auraient peut-être été plus enclins à participer si des rencontres s'étaient tenues sous forme de réunions publiques en présentiel. Les élu.e.s s'étant retrouvés entre eux lors des Commissions consultatives en début de concertation, il y a eu de fait un certain cloisonnement des publics qui ont peu échangé entre eux : [...] Le risque de cette situation réside dans la création d'espaces de dialogue distincts et peu communicants, si ce n'est par l'intermédiaire du maître d'ouvrage. S'il peut être légitime de réserver des espaces particuliers à certains acteurs, il n'est pas souhaitable de vider la concertation de sa substance et d'en faire un espace de discussion entre citoyens, associations et organisations professionnelles qui soit déconnecté des arènes de négociation ou d'échange entre décideurs publics. »**

SNCF Réseau partage le constat d'un cloisonnement des publics qui, s'ils ont tous pu s'exprimer sur le projet, n'ont que rarement échangé entre-eux. Le contexte sanitaire, encore une fois, n'a pas permis l'organisation de rencontres en présentiel qui facilitent ces échanges entre différents publics.

C'est pourtant dans l'objectif de réunir l'ensemble de ces publics variés que les « Rendez-vous visio du jeudi » ont été organisés entre 13h et 14h, créneau qui apparaissait comme propice à rassembler largement un public ayant, ou non, des contraintes professionnelles.

Les élus ont été tenus informés de ces rendez-vous, à raison de 88 pour l'Hérault, 44 pour l'Aude et 46 pour les Pyrénées-Orientales. Au total, SNCF Réseau a néanmoins comptabilisé la participation de 19 représentants de collectivités territoriales (élus ou fonctionnaires) qui ont pu échanger avec les autres participants, notamment associatifs lors des ateliers et des « Rendez-vous visio du jeudi ».

L'ensemble des contributions, qu'elles émanent d'élus, de représentants associatifs ou du grand public ont été prises en compte dans le bilan établi par la maîtrise d'ouvrage. Les attentes exprimées ont été partagées au sein du Comité de Pilotage et du Comité Technique du projet en charge d'orienter les choix de la maîtrise d'ouvrage.

## C > SUR LES ÉTUDES

> **«Lors de la concertation, toutes les études n'étaient pas actualisées. C'est le cas pour des études socioéconomiques (notamment les prévisions de trafic), acoustiques, agricoles et viticoles ainsi que sur les impacts environnementaux. Il est regrettable qu'elles n'aient pas été disponibles pour nourrir les échanges.»**

Le calendrier d'actualisation des études est défini par l'objectif de lancement de l'enquête publique d'ici la fin 2021.

Aussi, compte tenu de leur délai de réalisation il s'avérait impossible de finaliser l'ensemble de ces études avant la concertation de novembre 2020 et repousser cette dernière à une date proche du lancement de l'enquête publique pour disposer des études actualisées, aurait exposé SNCF Réseau à la critique légitime selon laquelle aucune contribution issue de la concertation n'aurait pu être matériellement prise en compte avant le dépôt du dossier d'enquête publique.

La solution de repousser le calendrier de réalisation d'un projet dont l'urgence est exprimée tant par les partenaires co-financeurs que par une grande partie des participants aux différentes phases de la concertation, n'était pas non plus envisageable.

Toutes ces études seront réglementairement jointes au dossier d'enquête et accessibles au public dès l'ouverture de celle-ci.

## II. RÉPONSES AUX RECOMMANDATIONS DES GARANTS

### A > PHASE I

> **«Les études mises à jour devront être présentées au public par souci de transparence et de complétude. L'annonce de leur publication pourrait utilement être faite par mail auprès des associations et organisations professionnelles, celles-ci les ayant réclamées lors des ateliers. Ces études pourraient être présentées et discutées lors d'un (ou plusieurs) moment(s) d'échange ouvert à tous (ateliers en présentiel ou en visioconférence selon les possibilités).»**

Comme indiqué précédemment, les études mises à jour seront finalisées et jointes au Dossier d'enquête publique, accessible au public. Elles seront également disponibles sur un site Internet dédié.

SNCF Réseau s'engage à informer le public de la disponibilité de ces études. Une communication spécifique annoncera l'enquête publique (affichage réglementaire, panneau, avis en mairie et dans la presse...).

Ainsi le grand public sera largement informé du lancement de l'enquête et pourra participer à celle-ci.

SNCF Réseau est disposé à répondre aux demandes de présentation des études qui pourraient être exprimées en amont ou lors de l'enquête publique, et se tient naturellement à la disposition des Commissaires-enquêteur pour les présenter et répondre aux questions du public.

» « Il est important de maintenir une continuité dans les échanges sur le projet jusqu'à l'enquête publique et, au-delà, lors des phases ultérieures. Un canal d'information (newsletter), accompagné d'outils de participation (formulaire en ligne ou autre) peut être mis en place y compris en période de restrictions des déplacements pour raison sanitaire. En dehors de cette période, les modalités pourront être plus diverses.

Outre les études que nous avons déjà citées, plusieurs sujets abordés lors de la concertation méritent en effet d'être actualisés avant l'enquête publique, en particulier les modalités de financement du projet (convention classique et/ou société de financement) ou des précisions sur la desserte de la gare de Sète (fréquence des trains). »

Compte-tenu du calendrier très resserré du fait de l'enquête publique envisagée d'ici la fin 2021, la prochaine étape de participation du public sera l'enquête publique elle-même.

Le site internet demeure en revanche régulièrement actualisé pour informer le public de l'ensemble des étapes franchies avant l'enquête publique.

Suite à l'enquête publique SNCF Réseau s'engage à maintenir un fil d'information continu sur le projet et à travailler en partenariat avec les collectivités, les associations et organisations professionnelles. Différentes pistes de travail collaboratif ont en effet été évoquées lors de la concertation avec par exemple la proposition d'un concours d'architecte préalable à la réalisation du viaduc de Poussan.



Cartographie du projet



## B > PHASE 2

> **«L'accélération du calendrier de la phase 2 a été demandée par de nombreux élu.e.s du territoire. Il importe de répondre à cette demande sans remettre en cause la réalisation des études nécessaires ni les étapes de concertation.»**

SNCF Réseau a bien pris note de la demande d'accélération du calendrier, exprimée par divers acteurs concernés aussi bien par la phase 1 que par la phase 2. Cette demande a été présentée en Comité de Pilotage du projet, instance décisionnaire, composé de l'État, la Région et les dix collectivités territoriales partenaires.

Il convient néanmoins de rappeler que le phasage du projet en deux étapes répond principalement à un objectif de soutenabilité de son financement par la collectivité. Il revient donc en premier lieu aux partenaires co-financeurs de définir un calendrier de réalisation compatible avec leurs capacités d'investissement.

D'autre part SNCF Réseau, dans son rôle de maître d'ouvrage, s'assurera que toute accélération validée par les partenaires permette de respecter toutes les étapes (études, concertation) indispensables à la qualité du dossier, mais avant tout à la qualité du projet pour le territoire (adéquation aux besoins, minimisation des impacts).

> **«Une nouvelle phase de concertation s'imposera pour la phase 2. Les vives critiques portant sur certaines options choisies précédemment permettent d'identifier plusieurs thèmes comme porteurs d'enjeux :**

- l'opportunité de la mixité totale du tracé entre Béziers et Perpignan (fret et voyageurs);
- les modalités de traversée du Massif des Corbières;
- l'opportunité du contournement ouest de Perpignan;
- le cas échéant, les modalités de traversée de la commune du Soler;
- l'opportunité des gares nouvelles de Béziers et Narbonne.

**Sur tous ces points, les décisions précédemment entérinées ne font pas l'objet de consensus et il semble nécessaire de les revisiter à la lumière de l'expérience du projet et de l'évolution du contexte. En particulier, des expériences comme celle de la gare nouvelle de Montpellier Sud de France et des intempéries subies par la voie ferrée littorale appellent à intégrer de nouvelles considérations dans la réflexion. De la même façon, les études en cours d'actualisation (en particulier les prévisions de trafic voyageurs et de fret) devront être intégrées aux réflexions à venir sur l'avenir du projet.»**

SNCF Réseau a pris acte de l'absence de consensus sur plusieurs caractéristiques essentielles de la phase 2 du projet. Il appartient dorénavant au Comité de pilotage du projet, saisi sur l'ensemble de ces questions, de définir comment il entend les prendre en considération pour orienter les études de conception de la phase 2.

Une nouvelle phase de concertation sera alors engagée et de nouveaux outils de participation pourront être déployés d'ici à l'enquête publique portant sur la phase 2 afin d'approfondir la réflexion et envisager un scénario compatible avec les contraintes de délais, de budget, et les préoccupations exprimées par les acteurs des territoires.

Conformément aux termes de l'article 2 de la décision de la CNDP du 3 juin 2020, et à l'article L.121-12 du Code de l'Environnement, SNCF Réseau saisira à nouveau la CNDP pour l'organisation d'une nouvelle concertation préalable à l'enquête publique, sur la phase 2.



➤ «La continuité du dialogue avec la population et les acteurs du territoire posera un nouveau défi pour ce projet au long cours. Il nous semble cependant indispensable de la préserver, à travers par exemple la mise en œuvre de comités de suivi du projet, réunissant des publics variés : élu.e.s, riverain.e.s, associations, et représentant.e.s de la maîtrise d’ouvrage... qui pourraient se réunir régulièrement (de façon trimestrielle ou bi-annuelle par exemple) tout au long des prochaines phases du projet».

La continuité du dialogue est un engagement permanent de SNCF Réseau, elle est au cœur de la définition du projet LNMP depuis le débat public de 2009. Le projet tel qu’il est soumis à enquête publique est ainsi le produit des 26 réunions publiques, 29 commissions consultatives, 32 ateliers thématiques et 7 « Rendez-vous du jeudi » réunis entre 2010 et 2021.

Concernant la phase 2 du projet, SNCF Réseau se propose de réactiver les « COPART », Comités partenariaux et d’information, qui ont existé entre 2010 et 2015. Ces comités auraient pour objet d’associer l’ensemble des publics visés (élus, associations, organisations socio-professionnelles) aux résultats d’études pour favoriser l’émergence d’un consensus sur les caractéristiques essentielles de la phase 2.