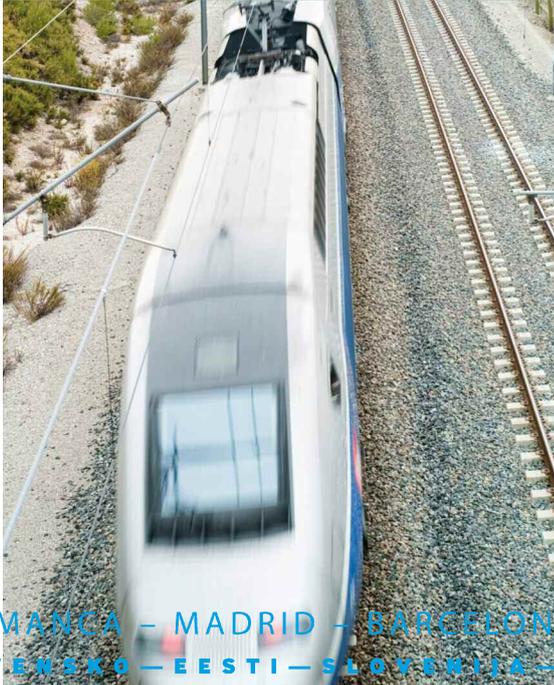


Bilan intermédiaire de la concertation

Étape 2 des études préalables à la déclaration d'utilité publique
Juillet 2011 - Novembre 2012



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNIUS
 DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÁS – PORTUGAL – ESPAÑA – POLSKA
 BRUXELLES – PERPIGNAN – DEN HAAG – AMSTERDAM – DORTMUND – BÉZIERS – HANNOVER – BERLIN –
 LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA –

RESPONSABILITÉ – RÉSEAU – AVENIR – MOBILITÉ – ACCÈS – EUROPE – TERRITOIRES – ÉVOLUTION – PERFORMANCES
 BERLIN HAUPTBAHNHOF – LONDON SAINT PANCRAS – DUBLIN HEUSTON STATION – PRAHA HLAVNI NADRAZI – ROMA TERMINI – VENEZIA SANTA LUCIA – GARE DE LONDRES
 BELGIQUE – UNITED KINGDOM – ČESKÁ REPUBLIKA – PÓLSKA – POLSKA –





Préambule

1. INTRODUCTION

1.1. L'historique du projet de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan	04
1.2. La décision ministérielle de fin d'étape 1	07
1.3. Les objectifs de l'étape 2	07
1.4. Les bilans de la concertation	07

2. PRINCIPES DE LA CONCERTATION

2.1. Les objectifs généraux des réunions de concertation	08
2.2. La Charte	08
2.3. Le garant	09
2.4. L'information et la participation du grand public	10
2.5. Le dialogue avec les acteurs	10
2.6. Les réunions bilatérales	11
2.7. Le calendrier et le déroulement	12

3. GOUVERNANCE

3.1. Les deux instances de la gouvernance	13
3.2. Le Comité de pilotage du 8 octobre 2012	14

4. RETOUR SUR LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

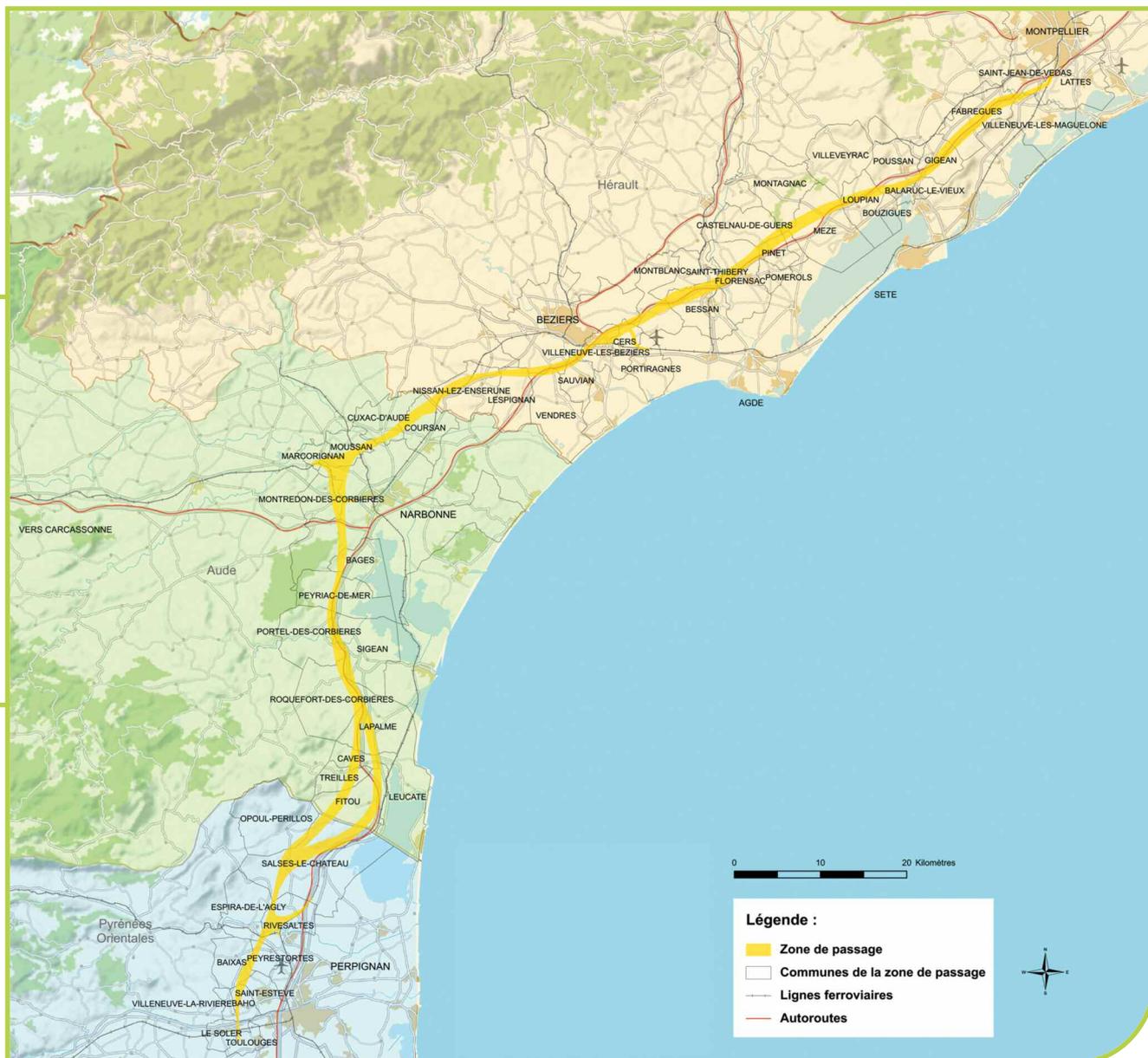
4.1. Les 3 enjeux de l'étape 2 des études : les gares, la mixité et le tracé	15
4.2. L'information et la participation du grand public	19
4.3. L'information et le dialogue avec les associations, les représentants professionnels et les experts	38
4.4. L'information et le dialogue avec les élus	60
4.5. L'information de l'ensemble des acteurs	70

5. ENSEIGNEMENTS

5.1. Le dispositif de concertation	72
5.2. Les thématiques de la concertation	74

6. CONCLUSION	76
---------------------	----





La zone de passage validée par la Décision Ministérielle du 14 novembre 2011.

La première étape des études du projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan a permis au Ministre des Transports de valider le 14 novembre 2011 :

► **une Zone de Passage Préférentielle (ZPP)** de 155 km de long, d'une largeur de 500 à 1 500 mètres et qui contient 95 % du Projet d'Intérêt Général (PIG) de 2000. Elle est découpée en 5 séquences :

Séquence 1 : *Plaine du Roussillon*

Séquence 2 : 2 options *Médiane* (hypothèse voyageurs) - *Littoral* (hypothèse voyageurs + fret)

Séquence 3 : *Ouest*

Séquence 4 : *Nord A9*

Séquence 5 : *Plaine de Fabrègues.*

Préambule

Le bilan intermédiaire d'étape 2 fait suite au bilan de l'étape 1 qui s'est déroulée de février 2010 à juin 2011. Reflet du dispositif de concertation et de communication mis en place par Réseau Ferré de France sur le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan dans la première moitié de l'étape 2, il couvre la période qui s'est déroulée de juillet 2011 à novembre 2012.

À la suite de la réunion du Comité de Pilotage de juillet 2011 et de la décision ministérielle du 14 novembre 2011, les études de l'étape 2 ont été lancées avec 3 objectifs principaux :

- ▶ rechercher le meilleur tracé possible au sein d'une Zone de Passage Préférentielle de 1 000 mètres de large,
- ▶ statuer sur les principes de la desserte du territoire,
- ▶ définir l'opportunité de la mixité sur toute ou partie de la ligne.

Ce second bilan revient sur l'historique du projet [1.], présente le dispositif de concertation mis en place [2.] et le mode de gouvernance [3.].

Il synthétise les avis recueillis durant l'étape 2 [4.], souligne les nouveaux enseignements [5.] de la concertation et propose des conclusions [6.].

Le bilan de la concertation de l'étape 1 ainsi que ce bilan intermédiaire de l'étape 2 sont disponibles sur le site internet du projet : www.lalignenouvelle.com

1. Introduction

DE LA DÉCISION DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE À L'ISSUE DU DÉBAT PUBLIC, À LA DÉCISION MINISTÉRIELLE DE FIN D'ÉTAPE 1.

1.1. L'HISTORIQUE DU PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

A. Un projet initié dès 1990

La Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est un projet de création d'une nouvelle ligne ferroviaire d'une longueur d'environ 150 km reliant Montpellier à Perpignan. Stratégique pour le rayonnement de la région Languedoc-Roussillon, ce projet s'inscrit dans le programme des grands projets ferroviaires nationaux conduits par Réseau Ferré de France. Il constitue le trait d'union entre les lignes nouvelles du sud de l'Europe : au nord le contournement de Nîmes et Montpellier, en phase de réalisation, dans le cadre d'un partenariat public/privé, au sud la ligne nouvelle Perpignan-Figueras et sa prolongation vers Barcelone.

Entre 1993 et 2005, les études aboutissent à un Projet d'Intérêt Général, afin de réserver les terrains nécessaires. En mai 2005, le contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) est déclaré d'utilité publique.

Parallèlement, les projets de développement du réseau ferroviaire espagnol avancent avec notamment la réalisation de la section internationale Perpignan-Figueras par le concessionnaire franco-espagnol TP FERRO. En 2006, l'intérêt d'une liaison nouvelle entre Montpellier et Perpignan est réexaminé.

Les objectifs du projet initial devaient donc être questionnés à nouveau, en adjoignant aux réflexions sur la grande vitesse, les exigences nouvelles nées de l'évolution des déplacements régionaux de voyageurs et de l'accroissement prévisible des flux de marchandises nationaux et européens.

B. Le débat public

Le débat public, organisé du 3 mars au 3 juillet 2009 sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), a permis à Réseau Ferré de France de questionner l'ensemble des acteurs et le grand public sur l'opportunité du projet, les différents scénarios possibles, l'implantation de gares nouvelles, le couloir de passage, la mixité du projet. Le 26 novembre 2009, le Conseil d'Administration de Réseau Ferré de France a décidé de :

■ poursuivre les études relatives à la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan sous l'égide d'un Comité de Pilotage associant notamment l'État et les collectivités territoriales participant au financement des études,

■ retenir un couloir de passage large d'environ 5 km, dit « Plaine littorale » entre Montpellier et Narbonne et « Corbières littorales » entre Narbonne et Perpignan,

■ étudier un projet apte à la grande vitesse entre Montpellier et Perpignan,

■ étudier un projet en capacité d'accueillir des circulations mixtes de Montpellier à Perpignan sur les sections les plus circulées.

Le débat public a permis l'expression de tous les points de vue.

Le public invité a pu s'exprimer largement, informé par les divers moyens de communication et de participation mis en oeuvre par la Commission Particulière du débat public. :

- ▶ 12 réunions publiques (3 500 participants),
- ▶ 2 journaux du débat,
- ▶ 83 cahiers d'acteurs,
- ▶ 669 contributions et avis,
- ▶ 19 780 connexions internet et 1 988 questions posées sur le site,
- ▶ 600 articles de presse écrite et sujets traités par les radios ou télévisions.



C. Mise en place d'un processus de concertation continue et d'études en étape 1

Parallèlement à la mise en place des études, organisées en trois étapes, une concertation continue et approfondie est apparue nécessaire.

La concertation est un processus continu d'information, d'écoute et de dialogue mis en place pour favoriser la participation du public et des différents acteurs afin de construire un projet compris et partagé avec l'ensemble des parties prenantes.

Ses modalités sont définies dans la **Charte de la concertation** rédigée par Réseau Ferré de France, approuvée par la Commission nationale du débat public (CNDP), le Garant de la concertation et le Comité partenarial du 24 juin 2010, puis validée par le COPIL réuni le 3 décembre 2010 à Montpellier.

La Charte est décrite en détail en page 8.

Le processus de concertation a nécessité une approche novatrice. Il est organisé autour d'un dispositif qui comprend :

► **l'information et la consultation du grand public** (réunions publiques, site internet, documents de communication...)

► **le dialogue avec les acteurs** (ateliers thématiques donnant la parole aux experts et aux associations, commissions consultatives avec les élus et les représentants de l'État, Comité partenarial d'information réunissant l'ensemble des acteurs).

Ces instances ont permis de nourrir les études, de dialoguer sur les enjeux du projet et d'éclairer les décisions à prendre.

Un garant de la concertation veille à la bonne mise en œuvre de ce dispositif depuis le démarrage de l'étape 1.

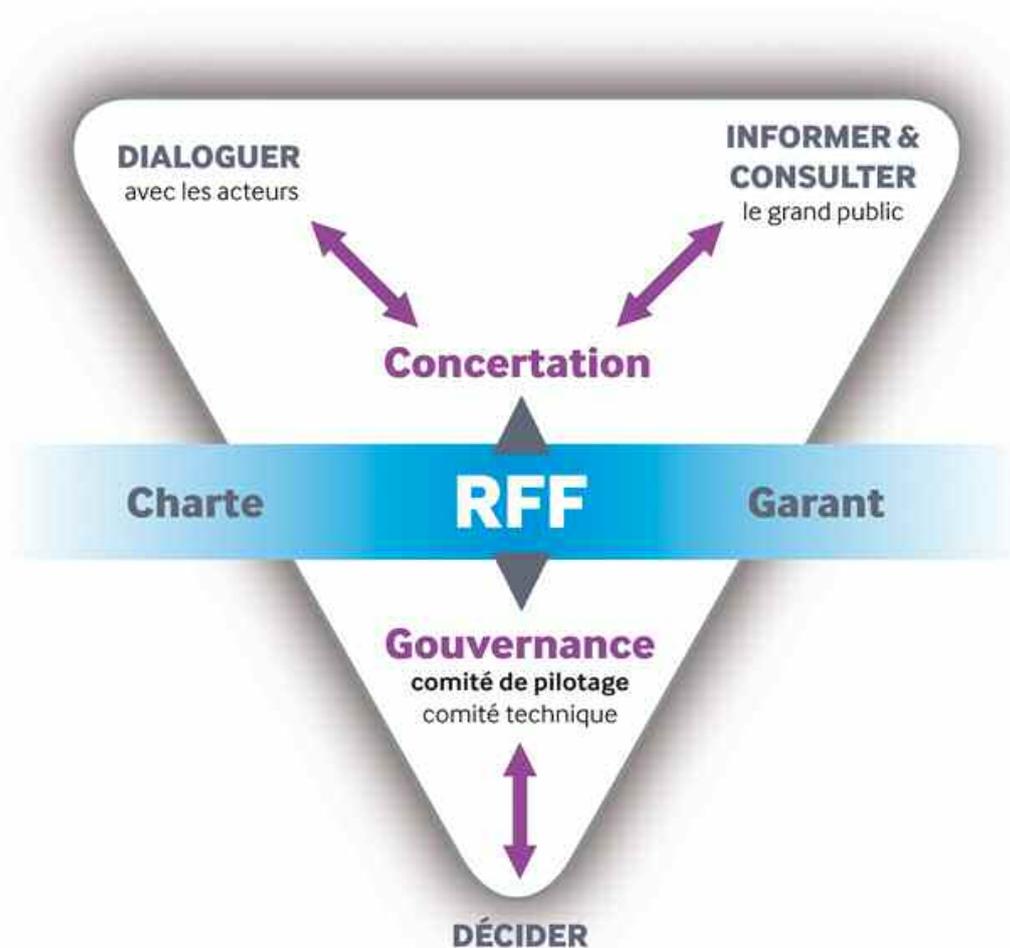


Schéma du dispositif de concertation



Les chiffres de la concertation en étape 1

Plus de 3500 personnes ont participé à cette première phase de la concertation.

6 réunions publiques

Gigean, le 6 décembre 2010,
Peyriac-de-Mer, le 7 décembre 2010,
La Palme, le 8 décembre 2010,
Peyrestortes, le 9 décembre 2010,
Bessan, le 15 décembre 2010,
Coursan, le 14 avril 2011,

3 sessions de commissions consultatives

Premier cycle de 5 commissions
du 13 au 17 septembre 2010 ;
Deuxième cycle de 5 commissions
du 15 au 19 novembre 2010 ;
Troisième cycle de 3 commissions
du 26 au 28 janvier 2011.

7 ateliers

2 ateliers « Environnement »
le 6 juillet 2010 et le 7 septembre 2010 ;
2 ateliers « Agriculture, viticulture et foncier »
le 8 juillet 2010 et le 9 décembre 2010 ;
1 atelier « Transport de marchandises »
le 6 octobre 2010 ;
1 atelier « Hydraulique et milieux aquatiques »
le 7 octobre 2010 ;
1 atelier « Massifs de la Gardiole et Corbières »
le 14 octobre 2010.

1 COPART

COPART n°1 le 24 juin 2010 à Montpellier.

Plus de 150 réunions bilatérales

Avec les organismes professionnels, syndicats, fédérations, chambres consulaires, entreprises, Etat et ses services, collectivités, particuliers ...

1.2. LA DÉCISION MINISTÉRIELLE DE FIN D'ÉTAPE 1

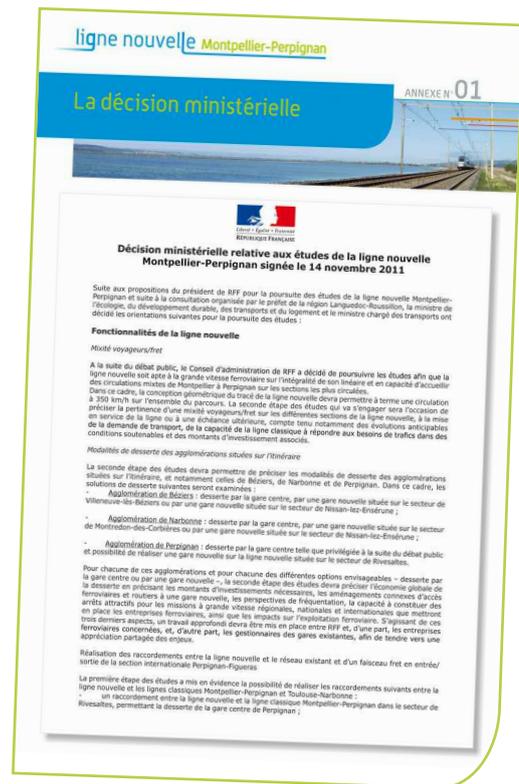
La décision ministérielle, signée le 14 novembre 2011 par le Ministre de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement et le Ministre chargé des Transports, constitue une étape importante des études du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. En définissant une zone de passage préférentielle d'une largeur variant de 500 à 1 500 mètres selon les secteurs, la décision a réduit le champ des possibles pour dessiner le tracé qui sera soumis à l'enquête publique.

1.3. LES OBJECTIFS DE L'ÉTAPE 2

L'étape 2 doit permettre de :

- ▶ définir un tracé d'une largeur de 100 à 120 mètres,
- ▶ préciser quelles sections de lignes seront aptes à la mixité,
- ▶ statuer sur les modalités de desserte du territoire.

Cette seconde étape sera suivie par deux nouvelles décisions ministérielles qui porteront, dans un premier temps, sur les sections aptes à la mixité et l'implantation ou non de gares nouvelles et, dans un second temps, sur le tracé final.



1.4. LES BILANS DE LA CONCERTATION

Ce bilan intermédiaire de la concertation d'étape 2 réalise un point d'étape avant la Décision Ministérielle n°2 sur les gares et la mixité de la ligne. Il sera complété en fin d'étape 2 par le bilan final en vue de la Décision Ministérielle sur le tracé.

Ce bilan sera, comme le premier, complémentaire du compte-rendu établi par le garant de la concertation, qui assiste, en toute indépendance, à la plupart des débats.

Calendrier du projet



2. Principes de la concertation

LA CONCERTATION NOURRIT LES ÉTUDES ET ÉCLAIRE LES DÉCISIONS.

2.1. LES OBJECTIFS GÉNÉRAUX DES RÉUNIONS DE CONCERTATION

Les objectifs de RFF et ses partenaires :

ORGANISER le partage d'informations, le dialogue et les échanges d'avis,

FAVORISER la définition progressive du projet dans le respect de l'environnement humain et naturel,

ASSURER la cohérence entre le projet et les enjeux de développement territoriaux,

BÉNÉFICIER tout au long du processus d'études des connaissances des acteurs et recueillir leurs attentes pour enrichir l'élaboration du projet,

ÉCLAIRER les orientations à prendre par Réseau Ferré de France et ses partenaires financiers,

INFORMER régulièrement les acteurs et le public de l'avancée des études, des résultats de la concertation et des décisions prises.

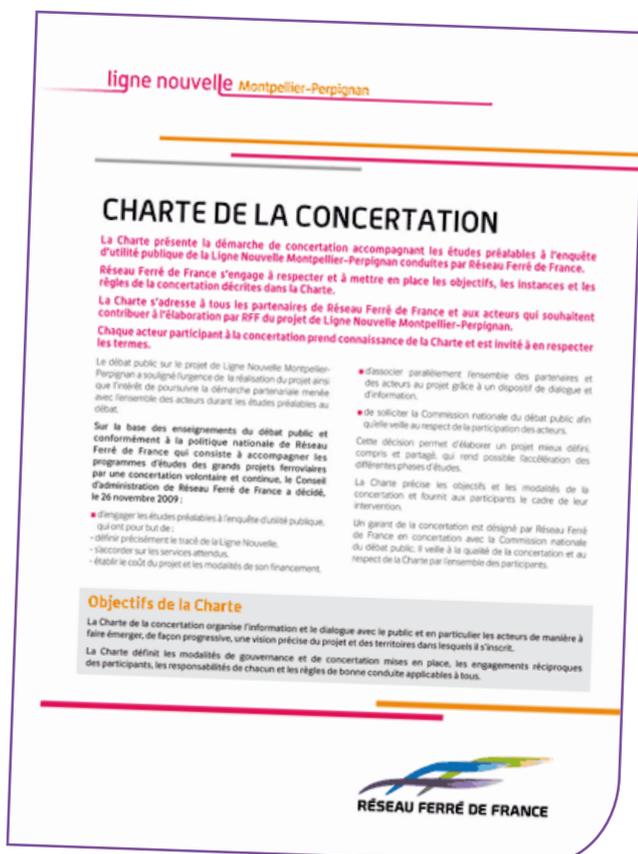
4 grands principes

Transparence. Tout au long des études, Réseau Ferré de France s'est engagé à concerter afin que le dossier présenté lors de l'enquête publique soit élaboré dans la plus grande transparence. À chaque étape, le maître d'ouvrage établit un bilan de la concertation qu'il adresse au Préfet de région et qu'il met à la disposition des acteurs des territoires. Ce bilan sera joint au dossier d'enquête publique.

Diversité. Tous les points de vue doivent pouvoir être exprimés et pris en considération.

Écoute. Dans le respect et la légitimité de chacun à s'exprimer.

Argumentation. Une intervention ou une prise de position doit être fondée et argumentée.



2.2. LA CHARTE

La Charte, établie dès l'étape 1, précise les modalités de la concertation.

Validée au début de la première étape, elle **définit les modalités** de concertation mises en place, les engagements réciproques des participants, les responsabilités de chacun et les règles de bonne conduite applicables à tous. La Charte **s'inscrit dans un contexte sociétal** et réglementaire qui renforce l'exigence de participation des acteurs et des populations, aux décisions sur les grands projets d'aménagement qui les concernent.

Elle s'adresse à tous et plus particulièrement aux acteurs qui souhaitent contribuer à l'élaboration du projet.

La Charte de la concertation **encadre le dispositif** d'information et de dialogue sur l'avancement du projet, adapté aux attentes des différents interlocuteurs de Réseau Ferré de France, qu'il s'agisse des partenaires cofinanceurs du projet, des services de l'État, des collectivités territoriales, des organisations socioprofessionnelles, des associations représentatives et du public concerné. Réseau Ferré de France a demandé à la Commission nationale du Débat Public (CNDP) de veiller au respect de la participation des acteurs et du grand public à ce processus.

2.3. LE GARANT



Vigilance et indépendance sont les maîtres-mots de la mission du garant.

La décision de RFF du 26 novembre 2009, annonçant la poursuite des études, soulignait que le projet devait être conduit dans le cadre d'une large concertation. « *Le maître d'ouvrage organise le dispositif et souhaite que la CNDP veille au respect de la participation des acteurs à ce processus* ». Le dispositif mis en place pour la LNMP a constitué une préfiguration de la loi dite Grenelle 2.

Le garant veille au bon déroulement de la concertation.

Pour veiller au bon déroulement de la concertation, conformément à l'engagement pris à l'issue du débat public, Réseau Ferré de France, en accord avec la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a désigné un garant : **Monsieur Jean-Pierre Richer**, chargé de veiller à la mise en oeuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public et jusqu'à l'enquête publique. Membre de la Commission particulière du débat public (CPDP) de mars à juillet 2009, il bénéficie d'une connaissance approfondie du contexte et de l'environnement du projet et de ses acteurs.

Personnalité indépendante du maître d'ouvrage, il veille au bon déroulement de la concertation et à la qualité de l'information du public.

Sa mission se décline en trois types d'interventions :

- ▶ **observation et analyse** du déroulement de la concertation ; il est présent à la grande majorité des réunions et son rôle est rappelé systématiquement.
- ▶ **facilitateur des échanges** entre les participants à la concertation ; il a aussi assisté à des réunions bilatérales.
- ▶ **rôle de recours** afin de répondre aux demandes formulées par les participants à la concertation et par le public : il a répondu dans les meilleurs délais aux mails et courriers qui lui ont été envoyés.

L'agenda du garant

EN ÉTAPE 1

3 COPIL/3, 1 COPART/1,
6 commissions consultatives/13,
3 ateliers/7, 3 réunions publiques/6.

EN ÉTAPE 2

2 COPIL/3, 2 COTECH/5, 2 COPART/2,
8 commissions consultatives/8,
12 ateliers/18, 6 réunions publiques/6,
1 visite presse, 1 exposition.

Les observations du garant en fin d'étape 1

Le Garant dresse, à l'issue de chaque étape, un compte-rendu sur le déroulement et les résultats de la concertation. Ce compte-rendu est public et sera joint au dossier d'enquête publique.

Dans le rapport d'étape 1, il souligne que « le succès de la concertation n'est pas de satisfaire en tout les demandes, mais de révéler les insatisfactions sans rien laisser dans l'ombre, de réduire les insatisfactions évitables sans rien proposer de déraisonnable et d'expliquer enfin pourquoi subsistent des insatisfactions irréductibles ». A cette fin, il suggère plusieurs améliorations quant à l'information du public et à sa participation :

- Organiser des réunions publiques sur mesure.
- Associer la représentation de l'État aux réunions publiques.
- Augmenter le nombre des réunions publiques.
- Susciter l'intérêt des médias.
- Disposer d'espaces d'information dans les médias.
- Valoriser le réseau internet.
- Imaginer de nouveaux documents d'information.

Ce bilan d'étape 2 montre qu'il a été entendu sur la plupart de ces points mais qu'une marge d'amélioration est encore possible.

Le compte-rendu établi par le garant sera envoyé au Président de RFF, à la CNDP et sera rendu public.

Les comptes-rendus du garant pour chaque étape sont disponibles sur le site :

www.lalignenouvelle.com.

▶▶▶▶▶ LA SAISIE DU GARANT

Toute personne peut saisir le garant si elle estime que dans la forme, la concertation n'est pas satisfaisante.

Chacun peut contacter le garant grâce à :

- ▶ une adresse postale : 185 rue Léon Blum
BP 95552 - 34043 Montpellier
- ▶ une adresse mél : garant.lnmp@gmail.com

2.4. L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU GRAND PUBLIC

Comme Réseau Ferré de France s'y était engagé dès 2009, la concertation avec le grand public s'est poursuivie sous diverses formes.

Le grand public a accès à une information continue sur l'avancement du projet. Plusieurs modalités de contribution ont été proposées, pour permettre la « remontée » et le traitement par Réseau Ferré de France de questions, remarques, suggestions ou points d'attention sur le projet et sur son insertion dans les communes traversées : site internet avec possibilité de poser des questions, expositions dans les mairies et les gares, cartes postales avec carte T, film en 3D, interviews vidéos des acteurs mises en ligne, relations avec la presse, spot TV.

6 réunions publiques ont été organisées du 26 juin au 5 juillet 2012 : elles ont nourri la concertation locale avec les habitants des communes directement concernées par les variantes de tracé, la mixité et les gares nouvelles.

L'ensemble du dispositif est détaillé au chapitre 4.1.

2.5. LE DIALOGUE AVEC LES ACTEURS

Les modalités de dialogue et de contribution des acteurs, mises en place au cours de la première étape des études, ont été poursuivies et adaptées pour répondre au mieux à la volonté d'information et de participation en temps réel. Pour poursuivre un dialogue exhaustif, Réseau Ferré de France a organisé durant la période de juillet 2011 à novembre 2012 :

► **8 commissions consultatives** sous l'égide des préfets et sous-préfets de février à juillet 2012, afin de rappeler les étapes du projet, présenter l'avancement des analyses et recueillir les avis des élus.

► **18 ateliers thématiques** auxquels ont participé plus de 800 acteurs (services de l'État et des collectivités, élus, SNCF, acteurs socio-professionnels et associatifs) qui ont permis de partager et d'échanger sur l'avancement des différents rendus d'études.

► **2 Comités partenariaux (COPART)** pour réunir les acteurs, les écouter et les informer sur les décisions et orientations prises en COPIL.

L'ensemble du dispositif est détaillé au chapitre 4.2 (associations et experts), 4.3 (élus), 4.4 (acteurs).

Ces rencontres ont 5 objectifs :

- insérer le projet le mieux possible dans le territoire en prenant en compte l'homme et son environnement
- définir un tracé précis grâce aux études environnementales, techniques et ferroviaires
- élaborer les principes de dessertes, suite aux études de trafic et d'accessibilité du territoire
- esquisser le financement avec les études socio-économique et financière
- préparer la mise à l'enquête publique.



2.6. LES RÉUNIONS BILATÉRALES

L'objectif des réunions bilatérales est de partager des données précises et d'avancer ensemble sur le projet.

Réseau Ferré de France a répondu aux demandes des acteurs du projet en organisant **plus de 90 réunions bilatérales** menées avec les acteurs du projet qui en ont formulé la demande.

Elles concernaient notamment les cofinanceurs, les associations, syndicats, entreprises.

Des rendez-vous à la demande et/ou des réunions plénières se sont tenues régulièrement avec l'équipe projet pour approfondir des points particuliers des objectifs de l'étape 2.

► L'État et ses services

Ministère, Préfecture, DREAL, DDTM, INAO, ABF, ONF, SDAP, ARS...

► Les collectivités locales

Région, Départements, Communautés d'Agglomération, Communautés de communes et municipalités.

► Les associations / syndicats / chambres consulaires

TGV sud environnement, Energie TGV, ECCLA, FNAUT, CFDT, Gardiens de la Gardiole, No pasaran, ALGVMM, PMCV, Parc Naturel Régional de la Narbonnaise, Syndicat des vignerons, Chambres de Commerce et d'Industrie, Chambres d'agriculture régionales et départementales, SAFER LR, Caves coopératives...

► Les entreprises

SNCF, TP Ferro, Comurhex, Ciments Calcia, RTE, BRLi, Titanobel...

► Les particuliers

2011	
Grand Narbonne, CA 66, TGV Développement, La Palme, Salses, Caves, Roquefort-des-Corbières, Préfecture 66	JUILLET
Aqua Domitia, CABM	OCTOBRE
DDTM 11, DDTM 34, DDTM 66, DRAC LR	NOVEMBRE
F RTP, Toulouse-Narbonne, Le Soler, Préfecture LR	DÉCEMBRE

RENCONTRES DE L'ÉQUIPE LNMP HORS INSTANCES DE CONCERTATION - ÉTAPE 2

2012	
JANVIER	Grand Narbonne, Préfecture LR, CR LR, CG 66, Sous-préfecture de Béziers, Sommet des 8 villes pour la GV
FÉVRIER	TGV Sud, Fédération nationale des chasseurs, INAO, Le Soler, Toulouse-Narbonne, CR LR, CABM, CA Montpellier
MARS	Le Soler, DDTM 66, Préfecture 66, SNCF, Préfecture LR, Toulouse-Narbonne, Gendarmerie, RTE, SNCF, CGDD
AVRIL	Protocole sondage, DDTM 34, Grand Narbonne, CA / FDSEA, CCI Narbonne, DRAC LR, CABM, DDTM 11, No Pasaran
MAI	RTE, Syndicat des vignerons du Midi, DDTM 11, Préfecture 11, Zoo Bessan, Préfecture 66, No Pasaran, Protocole sondage, CESR
JUIN	Préfecture 66, No Pasaran, FERRMED, DGITM, ALGVMM, CESR
JUILLET	Sous-préfecture de Narbonne, DIT, Carrières
AOÛT	SMBT, Sous-préfecture de Béziers
SEPTEMBRE	PMCV, CABM, DREAL LR, Chambre agriculture 11, FDSEA 11, Grand Narbonne
OCTOBRE	CG11, PMCA, Chambre agriculture 66, FDSEA 66, Chambre agriculture 34, FDSEA 34

2.7. LE CALENDRIER ET LE DÉROULEMENT

2 Comités Partenariaux

COPART n°2 - 04.07.11 - Montpellier

COPART n°3 - 19.11.12 - Montpellier

8 Commissions consultatives

4^e session des Commissions consultatives / 2 au 8.02.12
Perpignan, La Palme, Narbonne, Béziers, Montpellier.

Rappel de la ZPP et visualisation des premières variantes de tracé.

5^e session des Commissions consultatives / 26.06.12
2.07.12 et 4.07.12, à Mèze, Opoul-Périllos, Narbonne.

Nouvelle présentation des variantes de tracé.

18 Ateliers thématiques

Environnement n°3 / 08.07.11 - Montpellier

Méthodologie des inventaires
Faune/Flore/Habitat.

Territoire & mobilité / 28.09.11 - Montpellier

Diagnostic des dynamiques territoriales et des déplacements voyageurs.

Transport de marchandises n°2 / 13.10.11 - Perpignan

Perspectives de développement des activités fret et logistique en Languedoc-Roussillon.

Agriculture, viticulture, foncier n°3 / 14.10.11 - Narbonne

Modalités de la convention de partenariat entre RFF et la profession agricole.

Desserte du territoire n°1 / 10/14.11.11 - Colombiers

Volet 1 - Stratégie foncière et environnementale

Volet 2 - Projets urbains

Volet 3 - Mobilité & intermodalité

Volet 4 - La gare vue par les acteurs socio-économiques

Environnement n°4 / 31.01.12 - Montpellier

Résultats des inventaires écologiques et présentation de la construction des variantes de tracé

Desserte du territoire n°2 / 01/02/05.03.12 - Béziers, Narbonne, Nissan-lez-Ensérune

Présentation des différents projets urbains, des études de trafic et de l'accessibilité des gares.

Agriculture, viticulture et foncier n°4 / 15.05.12 - Narbonne

Présentation des études agricoles, foncières et du marché foncier.

Paysages n°2 / 29.05.12 - Montpellier

Diagnostic paysager, sensibilités environnementales et hiérarchisation des enjeux.

Hydraulique n°2 / 05.06.12 - Narbonne

Présentation des modèles hydrauliques

Desserte du territoire n°3 / 18/19/20.06.12 - Béziers, Nissan-lez-Ensérune, Narbonne

Finalisation du projet urbain.

Analyse des sites potentiels.

6 Réunions publiques

Débat sur la desserte du territoire, les variantes de tracé et sur la mixité.

Séquence 1 - Peyrestortes / 03.07.12

Séquence 2 - La Palme / 02.07.12

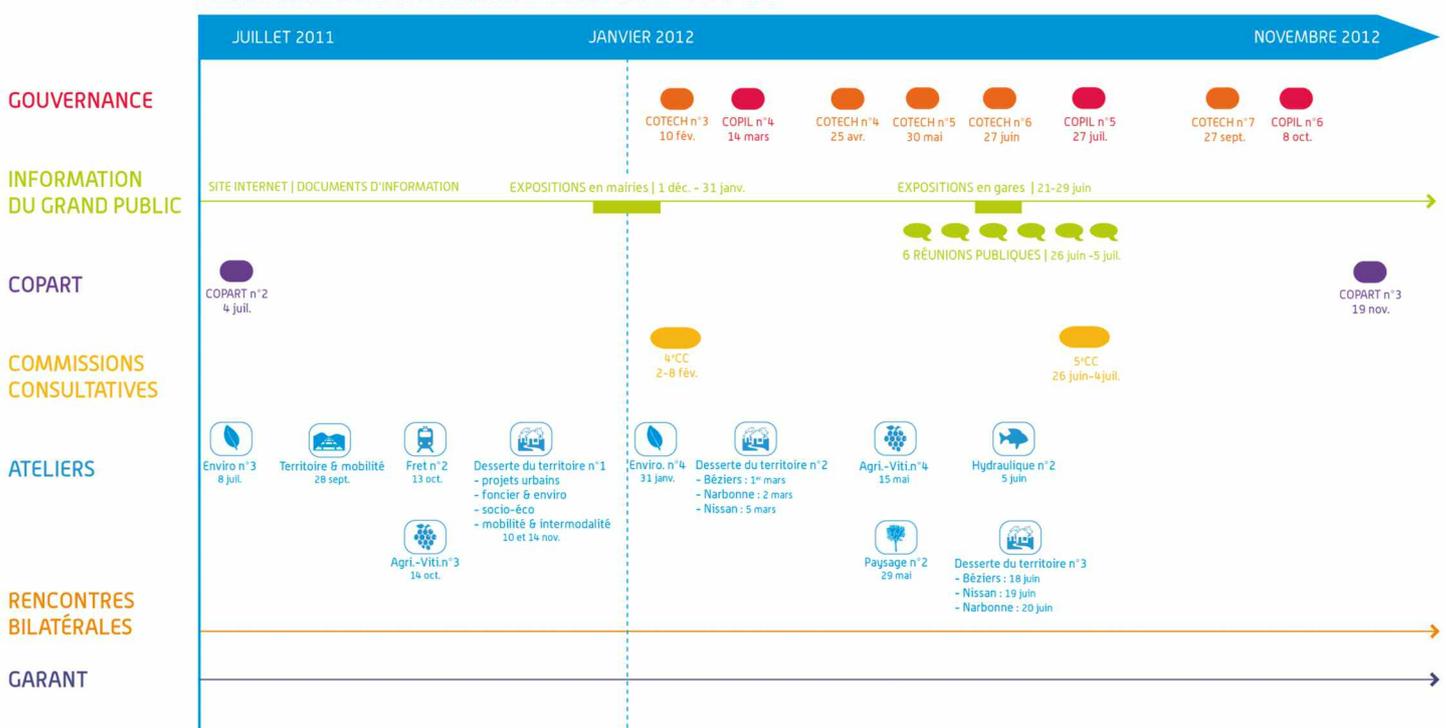
Séquence 3 - Narbonne / 04.07.12

Séquence 3 - Nissan-lez-Ensérune / 05.07.12

Séquence 4 - Béziers / 26.06.12

Séquence 5 - Gigean / 27.06.12

PLANNING DE LA CONCERTATION DE L'ÉTAPE 2



3. Gouvernance

DANS LE PROCESSUS DE DÉCISION, LE COTECH PRÉPARE LES CHOIX DU COPIL.

3.1. LA GOUVERNANCE S'ARTICULE AUTOUR DE DEUX INSTANCES : LE COMITÉ TECHNIQUE ET LE COMITÉ DE PILOTAGE

La gouvernance permet la prise de décisions cohérentes et partagées entre Réseau Ferré de France et les différents partenaires qui cofinancent les études. Dans un cercle vertueux, la concertation alimente les études et éclaire la gouvernance.

Le projet fait donc l'objet d'une validation progressive : ainsi, éclairé par un **comité technique** (COTECH), le **comité de pilotage** (COPIL) a proposé en fin d'étape 1 la zone de passage préférentielle, qui a fait l'objet de la décision ministérielle de novembre 2011 après consultation formelle des acteurs par le Préfet de région.

Le **COTECH** examine les résultats d'études et prépare les décisions du COPIL. Il est composé des représentants :

- ▶ du Préfet de région et des services techniques du ministère des Transports,
- ▶ de Réseau Ferré de France,
- ▶ des services techniques des collectivités territoriales qui financent le projet.

Le **COPIL** définit les grandes orientations stratégiques et arrête les choix. Placé sous la co-présidence du Préfet de région et du Président de Région, il rassemble les partenaires cofinanceurs du projet :

- ▶ le Préfet de région et les représentants du ministère,
- ▶ le Président du Conseil Régional,
- ▶ les Présidents des autres collectivités partenaires du financement,
- ▶ le Président de RFF ou son représentant.



COPIL du 12 mai 2011 : l'État, RFF et les collectivités partenaires signent la convention de financement des études préalables à la DUP.

Le calendrier de la gouvernance

ÉTAPE 1

2 COTECH

COTECH n°1, le 10 septembre 2010
COTECH n°2, le 25 mai 2011

3 COPIL

COPIL n°1, le 3 décembre 2010
COPIL n°2, le 12 mai 2011
COPIL n°3, le 16 juin 2011

ÉTAPE 2

5 COTECH

COTECH n°3, le 10 février 2012
COTECH n°4, le 25 avril 2012
COTECH n°5, le 30 mai 2012
COTECH n°6, le 27 juin 2012
COTECH n°7, le 27 septembre 2012

3 COPIL

COPIL n°4, le 14 mars 2012
COPIL n°5, le 27 juillet 2012
COPIL n°6, le 8 octobre 2012

3.2. COMITÉ DE PILOTAGE DU 8 OCTOBRE 2012 : UNE ÉTAPE IMPORTANTE EST FRANCHIE

Trois Comités de pilotage se sont tenus en étape 2.

Au cours du **COPIL du 14 mars 2012**, RFF a présenté les hypothèses de tracé en 3D, à l'intérieur de la zone de passage définie à l'étape 1.

Le **COPIL du 27 juillet 2012** avait un caractère informatif ; le Préfet de région a rappelé le cadre budgétaire contraint dans lequel devra s'inscrire le projet. Les trois collectivités désireuses d'accueillir une gare nouvelle y ont présenté leur projet de territoire.

Au **COPIL du 8 octobre 2012**, une étape importante est franchie. Une présentation des études « gares et mixité » a été réalisée pour éclairer les partenaires co-financeurs.



Photo : SGAR Languedoc-Roussillon

Le comité de pilotage du projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, réuni le 8 octobre à Montpellier et co-présidé par MM. Thierry Lataste, Préfet de la région Languedoc-Roussillon et Christian Bourquin, Président de la Région Languedoc-Roussillon, a pris deux décisions, sur la desserte du territoire et sur la mixité de la ligne.

Synthèse du COPIL du 8 octobre 2012

Le comité de pilotage n°6 s'est réuni le lundi 8 octobre à Montpellier. Co-présidé par MM. Thierry Lataste, Préfet de la région Languedoc-Roussillon et Christian Bourquin, Président de la Région Languedoc-Roussillon, **il a pris deux décisions : sur la desserte du territoire et la mixité de la ligne.**

Il a retenu la proposition « réaliste et responsable » de poursuivre les études et la concertation selon les modalités suivantes :

- ▶ poursuite de la mixité ferroviaire voyageurs / fret du Contournement ferroviaire de Nîmes à Montpellier, « le plus loin possible » entre Montpellier et Perpignan. En cas d'impossibilité au sud de Narbonne, le COPIL envisage la solution du déplacement, à terme, de la ligne classique, le long de l'autoroute A9. Ceci permettrait de faire face à une future augmentation du trafic et au risque de submersion lié au changement climatique,
- ▶ implantation de deux gares nouvelles dans les agglomérations de Béziers et Narbonne,
- ▶ possibilité d'une nouvelle gare, à terme, dans le secteur de Perpignan,
- ▶ étude d'une section de ligne nouvelle mixte dans la plaine du Roussillon et d'un barreau de raccordement mixte, au nord de Perpignan, vers la ligne actuelle.

Les deux présidents ont salué cette décision unanime du comité de pilotage qui a également souhaité un fort engagement de l'Europe sur le financement de ce projet.

Les décisions du COPIL seront présentées le 19 novembre 2012 à un comité partenarial (COPART n°3) regroupant les élus concernés, les associations intéressées, les partenaires sociaux et les forces économiques des territoires traversés.

Après la consultation formelle des acteurs durant le mois de novembre 2012, le Préfet de région transmettra au Ministre chargé des Transports, le fruit de cette consultation, dans un **rapport de synthèse**. C'est au Ministre qu'il reviendra de préciser alors les suites à donner au projet, dans une seconde Décision Ministérielle.

4. Retour sur le dispositif de concertation

L'OBJECTIF DE LA CONCERTATION EST DE DONNER LA PAROLE À TOUS LES ACTEURS ET AU GRAND PUBLIC.

4.1. LES 3 ENJEUX DE L'ÉTAPE 2 DES ÉTUDES : LES GARES, LA MIXITÉ ET LE TRACÉ

4.1.1. Comment desservir le territoire ?

L'OBJECTIF

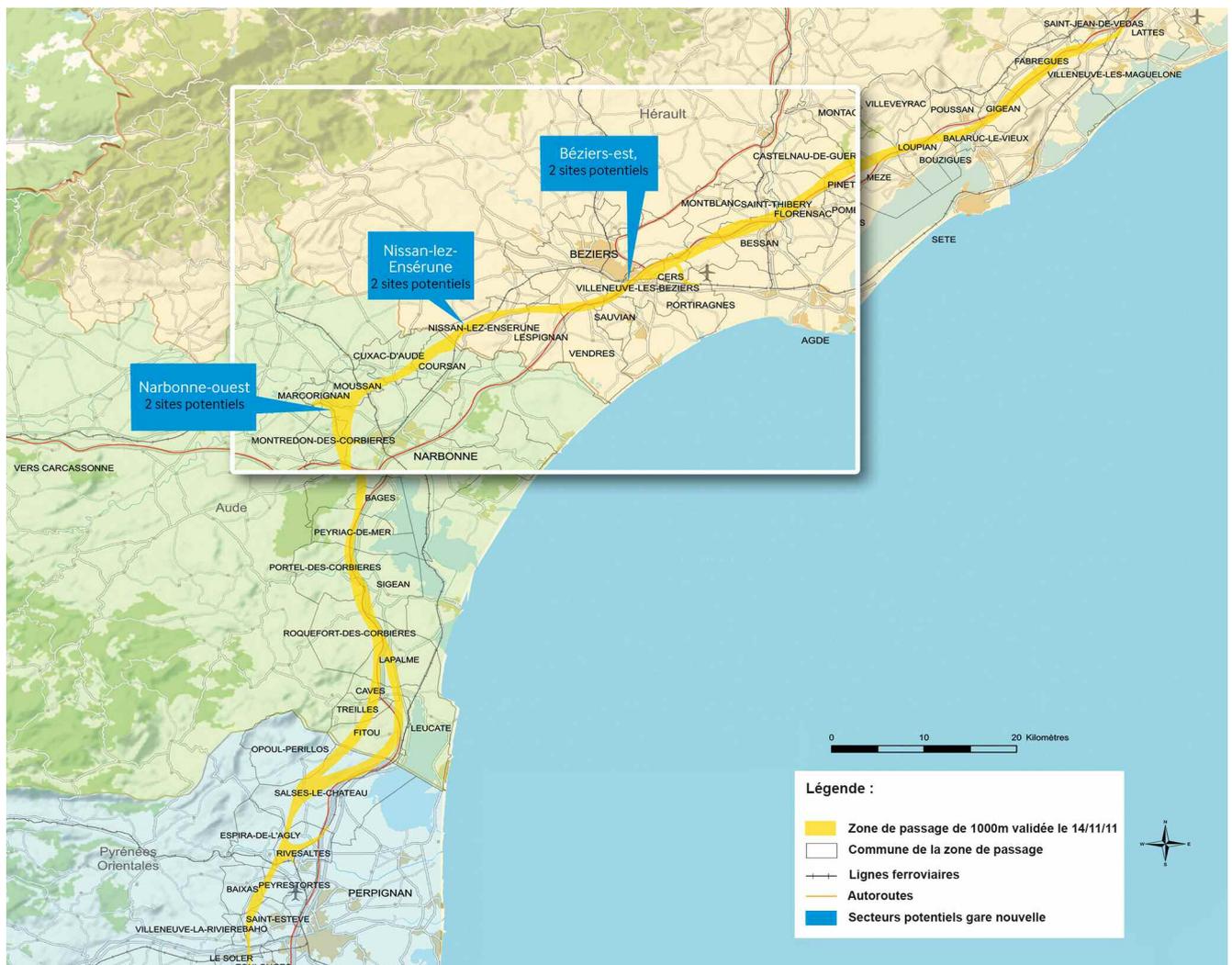
Réseau Ferré de France a poursuivi la réflexion sur l'opportunité de créer une ou plusieurs gares nouvelles entre Montpellier et Perpignan. Cette réflexion s'inscrit dans une démarche globale d'aménagement du territoire, en partenariat avec les co-financeurs et les collectivités concernées porteuses des projets urbains. La décision de créer deux gares nouvelles a été prise lors du COPIL du 8 octobre 2012.

CINQ POSSIBILITÉS

Pour desservir le Biterrois et le Narbonnais, cinq possibilités de desserte ont été étudiées :

- ▶ la desserte par les gares actuelles de Béziers et Narbonne
- ▶ une gare nouvelle : à Béziers-est ou à Narbonne-ouest ou à Nissan-lez-Ensérune
- ▶ deux gares nouvelles : à Béziers-est et à Narbonne-ouest.

RFF a également étudié la possibilité de réaliser, à un horizon plus lointain, une gare nouvelle dans le secteur de Perpignan.



LES SITES POTENTIELS

Dans chaque secteur, 2 sites d'implantations ont été étudiés :

À Béziers-est

« **Canal du Midi** » : gare à l'interconnexion avec la ligne existante sur Villeneuve-lès-Béziers, proche du Canal du Midi,

ou

« **A75** » : gare au Sud de l'échangeur A9 / A75, sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers.

À Nissan-lez-Ensérune

« **Village** » : gare à l'interconnexion avec la ligne existante et la gare actuelle, proche du village de Nissan,

ou

« **Péries** » : gare sur le secteur de Nissan-Péries, à 3 km du village à la limite de l'Aude et jouxtant la ligne existante.

À Narbonne-ouest

« **Pont des Charrettes** » : gare à l'interconnexion avec la ligne existante, en viaduc,

ou

« **Les Prax** » : gare jouxtant la ligne existante à proximité immédiate du village de Montredon-des-Corbières.

Dans les Pyrénées-Orientales

À la mise en service de la Ligne nouvelle, l'Agglomération de Perpignan et le Conseil général des Pyrénées-Orientales ont privilégié la desserte par la gare actuelle, via un raccordement. Les études apportent un éclairage sur l'opportunité de créer à terme une nouvelle desserte dans le secteur de Perpignan.

LES ÉTUDES

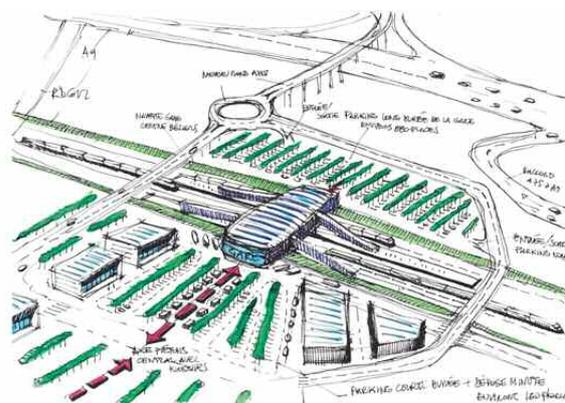
Pour développer la réflexion, 4 thématiques ont fait l'objet des études et des échanges au cours des réunions de concertation :

- ▶ maîtriser le foncier (occupation des sols et environnement)
- ▶ imaginer la ville de demain (projet urbain)
- ▶ concevoir une chaîne de transport
- ▶ valoriser l'arrivée du TGV®.

Les réunions de travail et les échanges avec les 3 collectivités porteuses des projets urbains ont été extrêmement enrichissants et montrent l'espoir de développement collectif que suscite le projet de la Ligne nouvelle.

La réflexion sur la desserte du territoire, la création de gares nouvelles et leur insertion dans un projet urbain ont été abordées au cours de 3 sessions d'ateliers thématiques. Détails dans les pages 45 à 49 pour la session de novembre 2011, 51 à 53 pour celle de mars 2012 et 57 à 59 pour juin 2012.

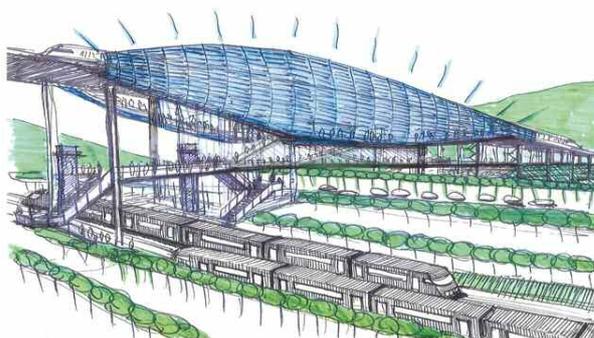
« Vues d'artiste » de Silvio d'Ascia, architecte.



Gare de Béziers-Est « A75 »



Gare de Nissan « Village »



Gare de Narbonne-Ouest « Pont des Charrettes »

4.1.2. La mixité de la Ligne nouvelle

Le débat public avait souligné la volonté des populations et des élus locaux de transférer une partie du transport de marchandises de la route vers le rail. L'étape 1 des études a confirmé que la Ligne nouvelle devait être mixte sur les sections de ligne les plus circulées.

L'un des objectifs de l'étape 2 des études préalables à l'enquête publique, est de préciser quelles seront ces sections, en fonction des futurs trafics fret et voyageur.

La ligne existante et la Ligne nouvelle devront permettre de faire circuler l'ensemble des trafics estimés, à l'horizon 2020 et au-delà.

Pour ce faire, des études de trafic et d'exploitation ont été menées. La mixité de la ligne constitue un paramètre important du coût du projet et les avis étaient partagés sur sa nécessité selon les séquences. Une présentation des coûts/bénéfices au COPIL du 8 octobre 2012 a permis à chacun de se forger un avis.

Le débat sur la mixité a été abordé dans les ateliers thématiques sur le territoire et la mobilité, de septembre 2011 (pages 41 et 42), et sur le transport de marchandises, en octobre 2011 (pages 41 à 43).

Les commissions consultatives, notamment en séquences 1 et 2 (pages 61 à 69) ont également traité ce sujet.



La Décision ministérielle du 14 novembre 2011 stipule que la seconde étape des études sera l'occasion de préciser la pertinence d'une mixité voyageurs/fret sur les différentes sections de la ligne nouvelle.

4.1.3. Les variantes de tracé

Avec la définition d'une zone de passage préférentielle large d'environ 1 000 mètres (Décision ministérielle du 14 novembre 2011), le dessin de la future Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan s'est précisé. Au final, un tracé de 100 à 120 mètres de large en moyenne sera soumis à l'enquête d'utilité publique.

LES ENJEUX

Les enjeux territoriaux

Le recensement a été conduit selon 4 thématiques :

- milieu humain
- milieu physique
- milieu naturel
- patrimoine & paysage

Au total, une soixantaine d'enjeux territoriaux ont été identifiés.

Les enjeux fonctionnels

Ce type d'enjeu est lié aux services à assurer : transporter des marchandises, s'arrêter à Béziers et/ou Narbonne, aiguiller les trains vers Carcassonne... Ce qui se traduit par des caractéristiques techniques de la ligne nouvelle : pente, virage, gare nouvelle, raccordement, viaduc, tunnel...

5 principes ont dirigé la recherche des variantes de tracé :

- ▶ Rester sur le tracé le plus proche du PIG, imaginé en 1995
- ▶ Tracer la variante la plus directe entre Montpellier et Perpignan
- ▶ Se jumeler avec les infrastructures existantes pour limiter le fractionnement du territoire
- ▶ Identifier la variante de moindre enjeu territorial
- ▶ Estimer la variante engendrant des investissements raisonnés.

Les critères pris en compte pour les comparer seront regroupés selon les 3 grandes composantes du développement durable :

- ▶ environnementale : tels le milieu physique, le paysage ou les risques naturels...
- ▶ sociétale : tels la viticulture, le bâti, le bruit...
- ▶ économique : financement, risques et évolutivité...

Les variantes de tracé ont été au cœur de la concertation que ce soit lors des Commissions consultatives, des ateliers ou des réunions publiques. Elles constituent un élément sensible du débat et feront l'objet de la Décision ministérielle de la fin de l'étape 2.

Les variantes de tracé ont été présentées au cours de l'atelier Environnement n°4, page 50, puis dans les Commissions consultatives de février, pages 61 à 66 et juin 2012, pages 67 à 69, et lors des réunions publiques de juillet 2012, pages 67 à 69.



Les variantes de tracé proposées par RFF prennent en compte les enjeux humains et environnementaux ainsi que les possibilités de desserte du territoire.

4.2. L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU GRAND PUBLIC

4.2.1. L'annonce et le recueil de point de vue sur le choix de la Zone de Passage Préférentielle

LE JOURNAL FORMAT TABLOÏD

La Décision Ministérielle signée le 14 novembre 2011 a marqué une étape importante du projet.

L'annonce de cette décision a été communiquée aux partenaires et acteurs du projet grâce à un journal tabloïd, tiré à 3 000 exemplaires, envoyé à tous les élus concernés et plus largement aux membres du COPART. Il a été ensuite diffusé aux participants lors des réunions de concertation entre novembre 2011 et mai 2012.

LE SITE INTERNET

www.lalignenouvelle.com

Pivot de la communication, le site internet donne une information en continu sur l'avancement du projet et la recherche d'un tracé.

Depuis octobre 2011, date de sa relance par une campagne de communication grand public dans les agglomérations de Perpignan, Narbonne, Béziers et Montpellier, le site internet a atteint près de 30 000 visites.

Son bilan est détaillé en page 21.



Le tabloïd (format A3, 4 pages) rappelle les bénéfices du projet et présente la Zone de Passage Préférentielle.

La création de la **signature visuelle** du projet répondait à 3 exigences :

- ▶ rappeler les bénéfices apportés par le projet,
- ▶ l'associer à l'avenir par un graphisme coloré et positif,
- ▶ identifier le territoire régional.

Le visuel « ma ligne d'avenir » a été décliné sur l'ensemble des supports de communication et notamment sur le site internet.

La carte postale générique, créée avec 4 déclinaisons, a atteint son objectif : relancer le site internet, lancé en étape 1.

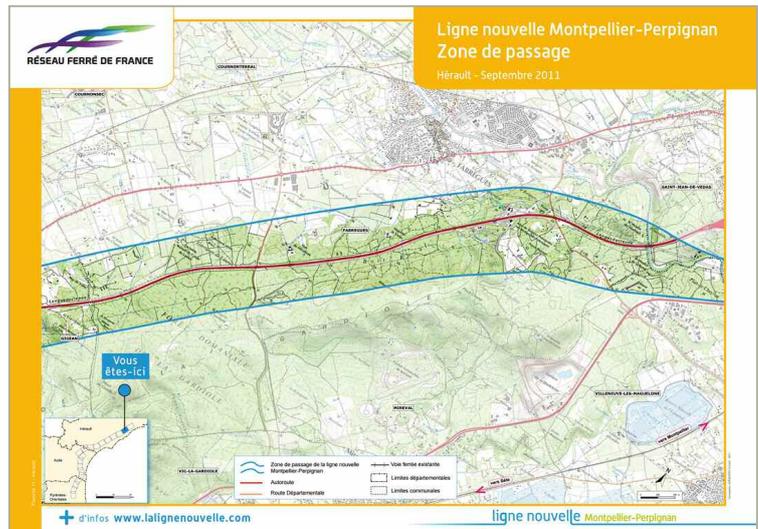


LES EXPOSITIONS DANS 52 COMMUNES

Les habitants des communes concernées par la bande de passage de 1 000 mètres, ont reçu une invitation mi-novembre 2011 pour découvrir la zone de passage, exposée dans leur mairie, via un flyer distribué à 89 900 exemplaires dans les boîtes aux lettres.

52 cartes de la Zone de Passage Préférentielle, en format A1, ont été envoyées dans les communes, pour qu'elles puissent les afficher. Un registre de libre expression a été joint à cette carte.

La carte de la ZPP découpée selon chaque commune, a été exposée dans les mairies, en décembre 2011, accompagnée par un registre d'expression libre, pour être soumise à la concertation des habitants. Ces cartes sont disponibles sur le site internet.



LES REGISTRES DE LIBRE EXPRESSION

Ils ont été envoyés aux communes pour qu'elles les mettent à disposition de leurs administrés en novembre 2011 et retournés en février 2012. Sur 52 envois (toutes les communes de la ZPP sauf les grandes villes), 42 ont été retournés : 22 sans commentaires, 20 avec commentaires. Ils contiennent 267 remarques. La commune de Salses-le-Château a été particulièrement réactive avec 159 remarques. Les remarques les plus fréquentes portent sur les options de tracé, la protection de l'humain et du cadre de vie. D'autres communes impactées par les variantes de tracé, comme Fitou, Caves, La Palme et Treilles, ont apporté elles aussi de nombreuses remarques.

6 pétitions regroupant 1928 signatures ont été jointes aux envois :

- ▶ 3 contre l'option Littoral, 190 + 602 + 184 = 976 signatures.
- ▶ 1 pour la protection de Moussan, 582 signatures
- ▶ 1 pour l'option Littoral, 297 signatures
- ▶ 1 contre le TGV, 73 signatures



Le dossier de presse : les enjeux de la décision et les moyens de la faire connaître



Le flyer (format A5) : Invitation à découvrir la carte de la zone de passage exposée en mairie

LA PRESSE

Le 2 décembre 2011, le Préfet de la région Languedoc-Roussillon et le Président de la Région, ont annoncé le choix du Ministre des Transports au cours d'une Conférence de presse. Le directeur régional de RFF et le chef de mission du projet, ont exposé aux médias les enjeux de cette décision, appuyés par un dossier de presse, 2 communiqués et un diaporama, mis en ligne par certains médias. Les retombées de cette conférence ont été importantes durant tout le mois de décembre.

4.2.2. Le site internet : www.lalignenouvelle.com

Créé lors du premier COPART le 24 juin 2010, c'est l'outil de communication le plus exhaustif ; il propose l'historique complet du projet, avec tous les documents et illustrations produits tout au long des études. Il permet aux internautes d'accéder aux plus récentes informations et de poser leurs questions.

Pour répondre aux observations du garant et donner plus de visibilité au site internet, tout en présentant le projet avec un support sympathique, dans l'esprit « BD », **50 000 Cartes postales avec carte T**, ont été diffusées dans les grandes villes : Montpellier, Béziers, Narbonne et Perpignan. Support populaire, les 5 cartes postales évoquaient les bénéfices du projet pour les habitants « plus de trains régionaux », « plus souvent », « plus de fret ». Collectionnées par le public, elles ont « disparu » des présentoirs très rapidement, mais ont été très peu utilisées comme support de courrier. Sur les 17 retours, les personnes se sont surtout exprimées pour encourager le projet (50 %) ou se plaindre de la fréquence des trains ou de l'état du réseau ferré régional (50 %).



Page d'accueil du site internet

Tous les comptes rendus de réunions sont en ligne, les communiqués de presse, les diaporamas produits pour l'ensemble des réunions de concertation et de gouvernance.

Une visionneuse de vidéos permet d'accéder à 22 entretiens courts qui donnent la parole à l'équipe projet et à des acteurs ayant participé à des réunions de concertation sur des sujets précis.

Cartographie. Les visiteurs peuvent cliquer sur une carte pour découvrir la zone de passage inscrite dans leur commune. L'ensemble des variantes de tracé est aussi disponible.

Les internautes peuvent poser des questions à **la rubrique « contactez-nous »**. La mission de la LNMP s'efforce de leur répondre dans les meilleurs délais. Ainsi, depuis le début de l'étape 2, plus de 250 personnes ont pu poser leurs questions et donner leur avis. Chacun a reçu une réponse personnalisée.

L'analyse du trafic montre 30 000 visites du site dont 29 800 visiteurs uniques. Le plus haut pic a été atteint le 2 décembre, avec 5 753 visiteurs, date de la conférence de presse d'annonce de la Zone de Passage Préférentielle par le Préfet. Les quatre pics suivants sont le 13 février avec 472 visiteurs, après la visite de terrain avec la presse, 379 le 13 janvier, suite à la demande de retour des registres d'informations par les communes et 274, le 26 mars, 2^e visite de presse sur le terrain, enfin 363 visiteurs, après les ateliers portant sur la desserte du territoire et la parution des sites potentiels de gares nouvelles dans la presse.

Les 3 pics de visite sur la période suivante sont :

- ▶ le 22/06/2012, 567 visites (principalement connectés au site, via le site de Midi-Libre)
- ▶ le 5/07/2012, 256 visites
- ▶ le 12/07/2012, 250 visites.

Le site comporte plusieurs rubriques

Projet : Les études et le déroulement du projet.
Concertation : agenda et Charte de la concertation.
Contactez-nous : poser des questions et émettre un avis.
Documents : comptes rendus des réunions, ateliers et commissions, cartes et documents.
Médiathèque : Les animations et les vidéos.



5 séries de cartes postales pour relancer le site internet.

4.2.3. Le film en 3D

Réel outil pédagogique, le film en 3D des variantes de tracé permet de « circuler » sur l'ensemble de la bande de 1 000 mètres, au niveau du sol ou en prenant de la hauteur. Il permet de visualiser l'ensemble des variantes de tracé étudiées ainsi que leur profil en long (remblais, déblais, tunnel, ouvrage d'art...). L'ensemble du territoire y est représenté grâce à des photographies aériennes qui ont été prises en avril 2011. Une actualisation pour représenter le bâti a été effectuée en mai 2012.

Il a été utilisé durant les commissions consultatives, mais aussi dans les ateliers dédiés à la desserte du territoire et lors des réunions publiques. Cet outil a permis d'appréhender plus facilement l'insertion des variantes dans le territoire ; il a été largement apprécié, même si son réalisme a parfois créé de l'inquiétude.



Réunion publique à La Palme, le 2 juillet 2012.



Les participants aux réunions de concertation, ont découvert les variantes de tracé grâce au film en 3D.

Après la période de réserve électorale courant jusqu'à fin juin 2012, la reprise de la concertation avec le grand public a été accompagnée par un plan de communication intense. Expositions et enquête en gares, spot vidéo, annonces presse, diffusion d'affiches et de flyers, réunion publiques...

4.2.4. Les expositions en gare

Durant 6 jours, du 21 juin au 5 juillet 2012, **une exposition** a été organisée dans les gares de Narbonne, Béziers et Agde. Cette exposition avait comme objectif d'informer et de questionner les voyageurs sur la desserte du territoire, c'est-à-dire l'implantation de gares nouvelles. Ils ont également été informés grâce à une hôtesse, de la tenue de réunions publiques dans ce même laps de temps.

Ces expositions comportaient :

- ▶ **un kakémono** annonçant le calendrier des 6 réunions publiques ; il rappelle le site internet et les partenaires cofinanceurs,
- ▶ **une brochure d'information** en 3 volets comportant une carte de libre expression, éditée à 2700 exemplaires,
- ▶ **un flyer** générique à double usage : au recto l'agenda des réunions publiques, au verso trois questions sur le projet et les gares nouvelles et un espace de libre expression, édité à 2 000 exemplaires,
- ▶ **une urne** destinée à recueillir les réponses aux questionnaires,
- ▶ **un panneau d'exposition** de 3x3 m rappelant la zone de passage et les sites potentiels de gares nouvelles.



Près de 600 personnes ont répondu au questionnaire distribué dans les gares.

L'analyse des enquêtes réalisées en gare montre que le projet continue à bénéficier d'un statut positif en tant qu'élément structurant du développement régional. **555 questionnaires** ont été administrés comme suit : 173 à Agde, 206 à Béziers et 176 à Narbonne.

Les citoyens-usagers sont majoritairement favorables à une création de gare nouvelle dans l'agglomération où ils ont été questionnés.

Moderniser l'existant est une demande fréquente. Les usagers du train continuent à souhaiter que les dessertes locales soient mieux et régulièrement assurées, que les parkings soient commodes et gratuits. Le sujet du fret ferroviaire est apparu 2 fois seulement dans les commentaires libres. La mixité n'est pas un sujet auquel le grand public est sensibilisé.

	NARBONNE 176 sondés			BÉZIERS 206 sondés			AGDE 173 sondés		
	OUI	NON	NSP	OUI	NON	NSP	OUI	NON	NSP
Ce projet participera-t-il au développement de la région ?	169	6	1	192	9	5	142	29	2
% par rapport à l'ensemble de la population sondée	96,02 %	3,41 %	0,57 %	93,2 %	4,37 %	2,43 %	82,08 %	16,76 %	1,15 %
Faut-il moderniser les gares actuelles ?	75	82	19	90	84	32	89	60	24
% par rapport à l'ensemble de la population sondée	42,61 %	46,59 %	10,08 %	43,69 %	40,78 %	15,53 %	51,45 %	34,68 %	13,87 %
Faut-il créer une gare nouvelle ?	123	52	2	153	51	2	59	81	33
% par rapport à l'ensemble de la population sondée	69,89 %	29,55 %	1,14 %	74,27 %	24,76 %	0,97 %	34,1 %	46,82 %	19,08 %
% par rapport à l'ensemble de la population sondée	22,16 %	9,36 %	0,36 %	27,56 %	9,18 %	0,36 %	10,63 %	14,59 %	5,94 %
Si oui									
à Béziers	5			81			39		
à Nissan-lez-Enserune	20			58			14		
à Narbonne	96			14			6		
NSP sur quel site	2								
Si non									
préfèrent moderniser la gare actuelle		28			18			44	
préfèrent 2 gares nouvelles		24			31			30	
ne veulent rien		0			2			7	
Faut-il créer 2 gares nouvelles ?	24	151	1	31	173	2	30	110	33
% par rapport à l'ensemble de la population sondée	13,64 %	85,8 %	0,57 %	15,05 %	83,98 %	0,97 %	17,34 %	63,58 %	19,08 %
% par rapport à l'ensemble de la population sondée	4,32 %	27,2 %	0,18 %	5,58 %	31,17 %	0,36 %	5,4 %	19,81 %	5,94 %

Synthèse globale des réponses au questionnaire.

4.2.5. La campagne d'information

Pour relancer le dispositif de concertation de l'étape 2, Réseau Ferré de France a mis en place **une campagne médias** destinée au grand public du 26 juin au 5 juillet 2012.

Elle répondait à plusieurs critères :

- ▶ couverture géographique des 5 séquences
- ▶ prime-time
- ▶ cible voyageurs
- ▶ cible tout public

Parallèlement à la diffusion d'affiches et flyers, aux annonces parues dans Midi-Libre pour annoncer les réunions publiques, et aux expositions dans les gares, **un spot de 20 secondes** a été diffusé sur France 3 sud aux heures de grande écoute (20 spots à 19h durant 2 semaines et sur le site internet de Midi-Libre).

Il rappelle la signature du projet « ma ligne d'avenir », annonce les réunions publiques et décline les **bénéfices du projet** :

- + de trains,
- + de destinations,
- + de trains régionaux,
- + sûr,
- + simple,
- + écologique

Le spot a été diffusé sur l'antenne régionale de France 3 entre le 26 juin et le 5 juillet, ainsi que sur le site internet du quotidien régional Midi-Libre, la veille de chaque réunion publique.



4.2.6. Les réunions publiques

De manière complémentaire avec les enquêtes en gare, Réseau Ferré de France a organisé **6 réunions publiques**, du 26 juin au 5 juillet 2012, pour partager l'information, enrichir la réflexion sur la question des gares, des variantes de tracé et de la mixité.

- ▶ Annoncées par **250 affiches et 2 000 flyers** dans les mairies, lieux publics et commerces,
- ▶ accompagnées par des **insertions presse** dans 4 éditions (Sète, Béziers, Narbonne, Perpignan) de la presse quotidienne régionale,
- ▶ rappelées sur **le site internet**,
- ▶ annoncées également par le **spot tv** et les **expositions en gares**.

Ces réunions ont rassemblé plus de **1 500 personnes** qui ont pu poser l'ensemble de leurs questions.

Le contenu des réunions publiques est détaillé aux pages 27 à 32.

2 000 flyers avec questionnaire et 5 000 flyers d'invitation aux réunions ont été diffusés dans les communes.

250 affiches format 40x60 cm ont été diffusées dans les lieux publics

6 annonces sont parues dans les éditions de Midi-Libre de Béziers, Sète, Narbonne et Perpignan, pour annoncer les réunions publiques.

Une brochure en 3 volets, éditée en 2 700 exemplaires, a été diffusée lors des enquêtes en gares et au cours des réunions de juin / juillet, commissions consultatives, puis réunions publiques. Elle résume les trois enjeux de la

2^e étape des études : gares, mixité et variantes de tracé. Elle propose aux lecteurs de donner leur avis à l'aide d'une carte détachable de libre expression.

La concertation continue ...

La concertation relative à l'étape 2, organisée de juillet 2011 à juillet 2012, a pour but de permettre la tenue d'échanges bilatéraux, de commissions consultatives ou de réunions publiques à trois objectifs : apporter l'information la plus large au grand public et aux partenaires co-financiers, recueillir les avis des experts, des associations, des élus et donner la parole à tous. De juillet 2011 à juillet 2012, 24 réunions de concertation ont accueilli plusieurs milliers de personnes.

20 ateliers thématiques. Les ateliers ont participé à une concertation structurelle, thématique, SNCF, culture socio-professionnelle et associatif, services de l'État qui ont permis le partage et les échanges sur l'avancement des études.

8 commissions consultatives. Sous l'égide des préfetures de septembre 2011 à juillet 2012 afin de répondre les étapes du projet, présenter l'avancement des analyses et recueillir les avis des élus.

6 réunions publiques à venir, avec les élus et les habitants des communes directement concernées par la recherche de tracé et de variantes.

L'information en continu du public sur l'avancement du projet et la recherche d'un tracé, est complète et facilement accessible grâce au site internet : www.laignouvelle.com

LE CHOIX DÉFINITIF SUR LA MIXITÉ DE LA LIGNE ET LA QUESTION DES GARES, EST PRÉVU À L'AUTOMNE 2012. LA MISE EN SERVICE DE LA LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN, LONGUE DE 159 KM, EST PRÉVUE À L'HORIZON 2020.

CONTACT
Réseau Ferré de France
185 rue Léon Blum, 34043 Montpellier cedex
Tél. 04 39 52 21 70 | contact@laignouvelle.com
www.laignouvelle.com

Les 3 enjeux de l'étape 2
Les gares
La mixité
Les variantes de tracé

Calendrier des grandes étapes

2010 à 2015

2010 : Débat Public
2010 à 2015 : Études préliminaires à l'impulsion d'état publique
2015 : Déclaration d'utilité publique
2015 : Travaux
2015 : Mise en service

MILANO — BERN — STRASBOURG — NANCY — PARIS — COPENHAGUE — CALAIS — DOVER — LONDON — WARSAWA — BRISTOL — BRUXELLES — LONDRES — PARIS — BERLIN — PRAGUE — AMSTERDAM — DEN HAAG — ROTTERDAM — ANTWERP — BRUXELLES — LONDRES — PARIS — BERLIN — PRAGUE — AMSTERDAM — DEN HAAG — ROTTERDAM — ANTWERP

Libre expression
Réseau Ferré de France LR
Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
AUTORISATION xxxxx
39439 ST-JEAN DE VÉDAS CEDEX

Des questions ? Des réponses sur www.laignouvelle.com

Ce projet est financé par :

Logo de la République Française, Occitanie, Réseau Ferré de France, ALTA, CDES, LAMONTAGNE, Grand Occitanie, Montpellier Méditerranée Métropole.

Recto de la brochure en trois volets avec sa carte de libre expression

Analyse des cartes de libre expression

Diffusées dans les brochures en 3 volets, ces cartes n'ont eu que peu de succès. **6 retours** seulement sur la période de validité d'un mois. Aucun retour après la fin des réunions publiques et le début des vacances scolaires. Les retours ont eu lieu du 25 juin au 2 juillet.

Avis positifs

- ▶ Liaison très attendue avec ses correspondances.
- ▶ L'idéal : 2 gares nouvelles, une à Béziers-Est et une à Narbonne-Ouest
- ▶ La LNMP doit faire gagner du temps et desservir les villes du littoral.
- ▶ Une seule gare suffit à Nissan.
- ▶ Essentielle pour l'avenir, la LNMP doit recevoir 4 voies pour accueillir la mixité et offrir une possibilité de secours en cas d'incident sur une ligne.
- ▶ La gare de Béziers-Est est impérative, avec déviation de la ligne actuelle, pour desservir le Cap d'Agde.
- ▶ Deux gares nouvelles permettraient qu'un train sur deux s'arrête à Béziers, ce qui préserve la grande vitesse.

Avis négatifs

- ▶ Pas favorable, ni à la ligne ni aux gares, qui sont suffisantes.
- ▶ Cessons de détruire les terres agricoles.
- ▶ La gare de Nissan n'est pas utile.
- ▶ La mixité va poser un problème de réserve foncière.

Le contenu détaillé des réunions publiques est développé ci-après.

RÉUNION PUBLIQUE de la Séquence 1

Date et lieu	Mardi 3 juillet 2012 à Peyrestortes - Théâtre municipal
Communes concernées	Baho, Baixas, Espira-de-l'Agly, Le Soler, Opoul-Périllos, Perpignan, Peyrestortes, Pézilla-la-Rivière, Rivesaltes, Saint-Estève, Salses-le-Château, Toulouges, Villeneuve-la-Rivière
Participation	53 présents • 25 remarques
Durée	2h50, de 18h45 à 21h35
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ● Débat sur la desserte du territoire, les variantes de tracé et sur la mixité ● Visualiser une maquette virtuelle en trois dimensions des variantes de tracé ● Recueillir les questions et avis du grand public
Sujets abordés par les participants	<p>TRACÉ : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● La commune préfère le tracé le plus à l'ouest, et s'oppose au tracé le plus à l'est, trop proche de l'urbanisation. Pourquoi un nouveau tracé ? Est-ce par rapport à la Zone de Développement Éolien ? De plus l'urbanisation de la commune est envisagée à l'ouest. ● Que deviendra la ligne de Fenouillet et les quais de la gare de Rivesaltes seront-ils modifiés ? ● Si le tracé à l'ouest n'est pas choisi, c'est une catastrophe pour le village. Un tracé à l'est déclenchera des résistances locales car il touche 700 personnes. Et ce tracé augmente de bruit. Pourquoi ce nouveau tracé ? ● À quelle distance de la commune passera la ligne nouvelle ? Pourquoi ce nouveau tracé ? ● Pourquoi revenir sur les négociations actées dans le PIG ? Des règles simples pour les riverains impactés devraient être élaborées. Il faut conserver le PIG. <p>MIXITÉ : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● S'étonne que la mixité soit remise en cause, car elle doit être un trait d'union entre Nîmes et Perpignan. Demande que le tracé passe le plus à l'ouest du village et de conserver l'ancien tracé. ● Rappelle que la mixité de la ligne est indispensable. ● Pourquoi ne pas prévoir un corridor mixte avec deux lignes ? <p>CONCERTATION : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Les CR seront-ils en ligne sur le site dans leur intégralité ? ● Les tracés sont-ils en ligne ? ● Souhaiterait avoir des réponses au courrier envoyé dans un délai raisonnable. <p>OUVRAGES D'ART : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Quelle est la dimension des tunnels prévus sur les deux variantes Médiane et Littoral ? ● Quelle est la pente prévue sur cette section ? <p>FINANCEMENT : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● En tant que partie du corridor mixte européen, ne comprendrait pas que l'UE ne finance pas ce projet. ● Est préoccupé par rapport au financement de la ligne. <p>LIGNE CLASSIQUE / MONTÉE DES EAUX : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● La montée des eaux sera plus rapide que prévu et la ligne classique ne pourra pas être sauvée. ● La ligne classique actuelle sera submergée par la mer à moyen terme. En 2020, elle pourrait avoir disparu. <p>GARE NOUVELLE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Il est important pour les habitants des PO, d'avoir une gare nouvelle sur la ligne. Le Ministre a demandé que ce soit techniquement possible pour la réalisation d'une gare nouvelle à Rivesaltes. Une navette entre Cerbère et Rivesaltes serait intéressante pour desservir le Littoral et l'accessibilité de la gare nouvelle serait assurée. ● Les gares ex-urbanisées ne sont pas pratiques. Une gare à Nissan n'a pas de sens, deux gares seraient trop onéreuses. <p>NUISANCES SONORES : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Quelles mesures sont mises en œuvre contre le bruit ? Les bâtiments administratifs et les écoles bénéficient-ils de protections particulières ? L'obligation de résultat de RFF se traduit-elle dans l'indépendance des experts qui procèdent aux mesures de bruit ? <p>SONDAGES : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Les sondages nous inquiètent : sont-ils réalisés en fonction du tracé choisi ? <p>RACCORDEMENT : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Y aura-t-il un raccordement à la ligne classique avant l'Agly ? Avec un 2^e ouvrage ? <p>FRÉQUENCE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Combien de trains prévoyez-vous sur cette ligne ? <p>ALTIMÉTRIE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● À quelle hauteur de remblai passera la ligne près de la commune ? <p>INDEMNISATION : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Quelles sont les modalités d'indemnisation ?
Documents remis en séance	Brochure « Les gares, la mixité, les variantes de tracé » – Flyer avec questionnaire
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com

RÉUNION PUBLIQUE de la Séquence 2

Date et lieu	Lundi 2 juillet 2012 à La Palme - Grande Salle
Communes concernées	Caves, Feuilla, Fitou, La Palme, Leucate, Portel-des-Corbières, Roquefort-des-Corbières, Sigean, Treilles
Participation	300 présents ● 39 remarques
Durée	2h25, de 18h35 à 21h
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ● Débat sur la desserte du territoire, les variantes de tracé et sur la mixité ● Visualiser une maquette virtuelle en trois dimensions des variantes de tracé ● Recueillir les questions et avis du grand public
Sujets abordés par les participants	<p>TRACÉ : 11 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● La commune de La Palme est opposée à l'option Littoral. Favorable à l'option Médiane mixte. Pas opposée au fret sur la ligne classique et les voyageurs sur l'option Médiane. ● L'option Médiane en tunnel est la meilleure, tant pour les habitants que pour les paysages et donc les touristes et l'économie, même si son coût est élevé. ● Pourquoi revenir sur le PIG ? ● Ne comprend pas pourquoi la ZPP Médiane ne peut pas être empruntée par le fret. ● Peut-on retenir l'option Médiane en ajoutant des locomotives aux trains de fret ? (No Pasaran) ● Nos communes souhaitent la mixité sur l'option Médiane. ● La commune de Roquefort préconise de passer le plus loin possible du village, donc sur l'option Littoral. Mais l'option Médiane sera acceptée avec un tunnel et une vitesse réduite. ● Quelle est la distance entre l'option proche de l'A9 et l'A9 ? ● Souhaite que les décideurs adoptent la variante Médiane. ● L'option Médiane est-elle rejetée parce que le dépôt de Titanobel n'est pas déplaçable et que des motrices ne peuvent pas tracter des trains de fret ? ● Souhaite la réalisation de l'ancien tracé. <p>MIXITÉ : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● La demande du Ministre en 2006 peut changer avec le nouveau gouvernement. ● Pourquoi le fret à tout prix ? ● La mixité est essentielle pour la sécurité et la santé. ● Pourquoi la mixité n'est-elle pas envisagée sur l'option Médiane ? Les avancées techniques doivent permettre d'y faire passer le fret. ● EELV est prêt à accepter les nuisances de la ligne uniquement si elle est mixte. ● La décision de mixité prise par l'ancien ministre doit être rectifiée par le nouveau ministre. <p>FONCIER : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Quelles habitations sont concernées par les acquisitions ? ● Les compensations n'empêchent pas de mal vivre. ● À partir de quelle distance, n'y a-t-il plus d'indemnisation ? ● Les maisons construites à proximité vont être dévaluées. <p>COÛTS / FINANCEMENT : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● L'Union européenne a admis que cette ligne faisait partie du corridor européen. Elle doit donc contribuer à son financement. Il faut faire appel à l'UE. ● Face au tunnel bi-tube coûteux de l'option Médiane, il faut compter 2 tunnels de 4 km sur l'option Littoral. ● Quelle est la différence de coût entre les 2 options ? <p>NUISANCES SONORES : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Les nuisances sonores surajoutées ne seront pas acceptables pour Fitou. ● La ligne va augmenter les nuisances sonores. ● Les nuisances sonores seront insupportables. <p>DÉPÔT EXPLOSIFS : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Déplacer un dépôt d'explosifs est plus simple que de déplacer des gens. ● Il existe suffisamment de terrains militaires dans la région pour délocaliser le dépôt d'explosifs. <p>PAYSAGES : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Le projet va défigurer les sites et les touristes ne viendront plus. ● Attention à la montée inéluctable des eaux. <p>CONCERTATION : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Si l'option Littoral est choisie, quels sont les recours possibles ? ● Que faire pour que les décideurs choisissent l'option Médiane ? <p>VITICULTURE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Comment la viticulture sera-t-elle impactée ? Quel est le nombre d'hectares de vignes appelés à disparaître ? ● L'option Littoral détruira l'AOP à Fitou. <p>GARES : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Les gares nouvelles auront-elles des liens avec les gares actuelles ? ● La vitesse du TGV® sera réduite s'il s'arrête à Béziers et à Narbonne. <p>TRAVAUX : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Fera-t-on appel aux entreprises locales pour la réalisation des travaux ? <p>TRAFIC : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Quel sera le nombre de passage de TGV® et de trains de fret par jour ? - NB : l'association No Pasaran a manifesté son opposition à l'option Littoral par des panneaux et une manifestation avant la réunion.
Documents remis en séance	Brochure « Les gares, la mixité, les variantes de tracé » – Flyer avec questionnaire
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com

RÉUNION PUBLIQUE de la Séquence 3

Date et lieu	Mercredi 4 juillet 2012 à Narbonne - Théâtre municipal
Communes concernées	Coursan, Cuxac-d'Aude, Capestang, Moussan, Montredon-des-Corbières, Narbonne, Montels, Nissan, Poilhes, Marcorignan
Participation	68 présents • 38 remarques
Durée	3h10, de 18h40 à 21h50
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Débat sur la desserte du territoire, les variantes de tracé et sur la mixité • Visualiser une maquette virtuelle en trois dimensions des variantes de tracé • Recueillir les questions et avis du grand public
Sujets abordés par les participants	<p>GARES NOUVELLES / GARES CENTRES : 8 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quelle sera l'emprise de la gare ? • Qui réalisera les dessertes routières de la gare ? • La gare à Narbonne-Ouest n'est pas idéale. • Il faut choisir Nissan dans une optique nationale et européenne. • D'autres opérateurs que la SNCF ont-ils été consultés sur leur choix de desserte ? • La gare doit être à Narbonne, ainsi qu'une gare marchandises. • La possibilité de moderniser la gare centre n'avait jamais été évoquée au cours du débat public. • Si le site 2 est retenu seul, les trains de voyageurs circuleront au Sud de Narbonne. <p>COÛT / FINANCEMENT : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quel est le coût d'un tunnel ? • Quel sera le coût des gares ? • Sur la ligne « voyageurs » il y a des tunnels. Le différentiel de coût est-il chiffré ? • Quel sera le mode de financement ? Qui sont les co-financeurs ? • Les collectivités locales n'ont pas toutes les mêmes moyens. • Le financement du projet n'est pas sécurisé. Il faut solliciter l'Union européenne. <p>TRACÉ : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de précisions sur le tracé. • Le site de la Comurhex et le château de Lebrettes sont-ils impactés par le tracé ? • Le château de Védilhan et le domaine du Plana sont-ils impactés ? Y a-t-il deux variantes de tracé près du domaine de Pardailhan ? Le domaine de Montlaurès, au-dessus de la Comurhex est-il dans la zone de passage ? • La ligne passera à 150 m de Cuxac. • L'interconnexion avec la ligne Toulouse-Narbonne n'est pas évoquée. <p>NUISANCES SONORES : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quel est l'impact sonore en sortie de tunnel sur le bâti situé sous l'oppidum de Montlaurès ? Une étude d'impact sonore sera-t-elle menée ? • Les hébergements touristiques haut de gamme qui sont dans ce secteur vont souffrir du bruit. • À quelle distance de la ligne doivent se situer les habitations pour bénéficier des mesures de réduction de bruit ? • Les trains de fret créeront des nuisances importantes. <p>RACCORDEMENTS : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Où sera le raccordement si la gare centre est retenue ? • Le raccordement avant Nissan en sortant de Coursan a-t-il été abandonné ? • Le raccordement à Moussan est-il lié au site de gare n°2 ? <p>OUVRAGES D'ART : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les vignes peuvent-elles être exploitées en tranchée couverte ? • À partir de quelle hauteur passe-t-on de la tranchée couverte à un tunnel ? L'avantage d'un tunnel est de constituer une protection acoustique. • La traversée du Canal de la Robine est elle soumise à des contraintes d'insertion paysagère ? <p>MIXITÉ / FONCTIONNALITÉ : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une ligne mixte sur toute la longueur, pour relier les tronçons mixtes au sud et au nord, serait cohérente. • Qui décidera de la fonctionnalité de la ligne ? • Le fret implique-t-il la création de voies plus larges ? <p>FONCIER : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • En cas de dépréciation des biens immobiliers RFF offre-t-il des compensations ? • Comment prouver le préjudice ? <p>DESSERTE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les trains s'arrêteront-ils entre Montpellier et Narbonne ? <p>SONDAGES : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les sondages hydrologiques ne sont pas prévus à Moussan, pourquoi ? <p>HYDROLOGIE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inquiet de l'impact de la ligne sur les digues de Cuxac.
Documents remis en séance	Brochure « Les gares, la mixité, les variantes de tracé » - Flyer avec questionnaire
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com

RÉUNION PUBLIQUE de la Séquence 3

Date et lieu	Jeudi 5 juillet 2012 à Nissan-lez-Ensérune - Salle M. Galabru
Communes concernées	Bages, Capestang, Colombiers, Coursan, Cuxac-d'Aude, Lespignan, Montady, Montels, Montredon-des-Corbières, Moussan, Narbonne, Nissan-lez-Ensérune, Peyriac-de-Mer, Poilhes, Salles-d'Aude
Participation	135 présents ● 24 remarques
Durée	3h15, de 18h45 à 21h30
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ● Débat sur la desserte du territoire, les variantes de tracé et sur la mixité ● Visualiser une maquette virtuelle en trois dimensions des variantes de tracé ● Recueillir les questions et avis du grand public
Sujets abordés par les participants	<p>GARES NOUVELLES / DESSERTE : 8 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Demande des précisions sur le rythme du cadencement avec 2 gares nouvelles. ● Si la gare est à Béziers-Est, La Domitienne n'est pas raccordée à la ligne nouvelle. ● La gare nouvelle sur le secteur de La Domitienne est le meilleur projet pour le territoire. ● Dans les prospectives de trafic, l'écart entre les différents scénarios de gare nouvelle n'est que de 2,5 %. ● Pour la gare de Béziers-Est avec la déviation de Cers. ● L'étude sur le nombre de passagers envisagés tient-elle compte du train régional à 1 € ? ● Tous les trains ont-ils vocation à s'arrêter dans toutes les gares nouvelles ? ● Les critères de chalandise sont très importants. <p>COÛT / FINANCEMENT : 8 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Quand le coût final de chaque projet sera-t-il communiqué ? ● Quel est le coût de chaque gare nouvelle ? ● Quel est le prix des raccordements ? ● Quel est le coût du projet ? ● Qui finance le projet ? ● Regrette l'absence du CG 34 dans le financement des études. ● Le financement est un point très important ; il faut que l'Europe participe. ● Attend des précisions sur la capacité des solutions envisagées pour ramener des voyageurs qui contribueraient au financement. <p>FONCIER : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Le nouveau tracé va-t-il annuler celui du PIG qui impactait ma propriété ? ● Y a-t-il une distance minimale respectée entre la ligne et les habitations. Où passera le tracé entre Béziers et Cers ? ● Quelle est l'emprise dans laquelle les habitations font l'objet d'acquisitions ? <p>HYDRAULIQUE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Avez-vous croisé vos études avec celles de BRLi, sur le secteur de l'Aude ? ● Demande des précisions sur l'étang qui est un exutoire naturel des crues de l'Aude. Un autre projet va l'impacter, qui sera une barrière de prévention des crues. Quelles sont les protections ? ● Souhaite connaître le résultat des études hydrauliques sur l'étang de Capestang. <p>TRACÉ : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● La ZAE Via Europa est impactée par le tracé. Elle avait été installée en fonction du PIG. Rester sur le PIG dans ce secteur est souhaitable. ● L'écart entre les deux variantes est faible, est-il impossible de reprendre le tracé du PIG pour éviter de traumatiser les entreprises de Via Europa ?
Documents remis en séance	Brochure « Les gares, la mixité, les variantes de tracé » - Flyer avec questionnaire
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com



RÉUNION PUBLIQUE de la Séquence 4

Date et lieu	Mardi 26 juin 2012 à Béziers - Palais des Congrès
Communes concernées	Bessan, Béziers, Castelnaud-de-Guers, Cers, Florensac, Mèze, Montagnac, Montblanc, Pinet, Pomerols, Portiragnes, Saint-Thibéry, Sauvian, Sérignan, Vendres, Vias, Villeneuve-lès-Béziers
Participation	118 présents ● 36 remarques
Durée	3h30, de 18h30 à 21h
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ● Débat sur la desserte du territoire, les variantes de tracé et sur la mixité ● Visualiser une maquette virtuelle en trois dimensions des variantes de tracé ● Recueillir les questions et avis du grand public
Sujets abordés par les participants	<p>GARE NOUVELLE / GARE CENTRE : 11 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Contre les gares existantes car contraire à la philosophie de la grande vitesse. Demande le gain de temps engendré avec le scénario gare centre. ● Revendique l'implantation d'une gare nouvelle à Béziers. ● La gare nouvelle de Béziers peut être placée sur le tracé du PIG. ● Quels sont les arguments défavorables à Nissan ? ● Le projet de gare A75 intéresse. ● Une LGV doit circuler à grande vitesse et ce projet ne peut pas se permettre d'avoir 2 gares. ● Pour une gare nouvelle à Nissan. ● Pour une gare nouvelle à Béziers-Est. ● Pour les gares centre et leur réaménagement. ● Contre les gares centre. ● La gare centre de Béziers n'est pas une bonne solution car ce secteur manque de débouchés. Les gares nouvelles sont nécessaires. <p>RACCORDEMENT / DÉVIATION LIGNE CLASSIQUE : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Le raccordement de Nissan hors zone inondable est-il possible ? ● Pourquoi un raccordement n'est pas envisagé à Nissan ? ● Un raccordement est-il envisagé dans le scénario 2 gares nouvelles ? ● Le raccordement de Cers est inacceptable. ● La déviation de la ligne classique aura une incidence sur les temps de parcours. <p>DESSERTE : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Combien de TGV® s'arrêtent à Montpellier ? ● Combien de trains sont concernés par un arrêt à Béziers et à Narbonne ? ● Quels services pour desservir Béziers à partir de Bédarieu ou Lodève ? ● Les habitants d'Agde n'iront-ils pas prendre le TGV® à Montpellier plutôt qu'à Béziers ? <p>MIXITÉ : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Le chaînon manquant entre l'Espagne et la France doit être mixte. ● L'Union européenne a demandé un corridor mixte (un doublet de ligne avec une fonction spécifique à chacune) pas une ligne mixte. Opposé à la mixité qui renchérit le projet de 2 milliards. ● Nécessité de fiabiliser le projet. ● La priorité c'est le ferroutage. <p>COÛTS / FINANCEMENT : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Avec 2 gares, le coût est 2 fois plus élevé, la solution de Nissan est la plus intéressante. ● Qui financera les gares et à quelle hauteur ? En particulier s'il y a 2 gares nouvelles ? ● Le car est moins cher que le TGV®. La question des dessertes est vitale mais quel est le coût de chaque scénario ? ● Le financement va poser problème car l'État n'a plus d'argent et l'Union Européenne a changé ses priorités. <p>CONCERTATION / INFORMATION : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Un certain nombre d'habitations n'apparaît pas sur les images du film en 3D. ● Une association souhaiterait participer au Comité de Pilotage. <p>FONCIER : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Propriétaire de deux Mas sur le secteur de Mèze, s'inquiète d'être exproprié ? Déclare vouloir vendre. ● Quel serait l'impact sur les habitations et les espaces agricoles-en cas de raccordement à Béziers-Est. <p>GRANDE VITESSE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● La grande vitesse n'est pas une préoccupation majeure. ● La grande vitesse est une préoccupation majeure. <p>DONNÉES ENVIRONNEMENTALES : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Attention à la hausse du niveau de la mer qui rendra impraticable la ligne classique. <p>OUVRAGE D'ART : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Y aura-t-il un nouveau tunnel au Malpas à Nissan ?
Documents remis en séance	Brochure « Les gares, la mixité, les variantes de tracé » Flyer avec questionnaire
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com



RÉUNION PUBLIQUE de la Séquence 5

Date et lieu	Mercredi 27 juin 2012 à Gigean - Salle polyvalente
Communes concernées	Balaruc-le-Vieux, Balaruc-les-Bains, Bouzigues, Cournonsec, Cournonterral, Fabrègues, Frontignan, Gigean, Lattes, Lavérune, Loupian, Mireval, Montbazin, Montpellier, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Saussan, Vic-la-Gardiole, Villeneuve-lès-Maguelone, Villeveyrac
Participation	250 présents • 32 remarques
Durée	3h, de 18h35 à 21h35
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ● Débat sur la desserte du territoire, les variantes de tracé et sur la mixité ● Visualiser une maquette virtuelle en trois dimensions des variantes de tracé ● Recueillir les questions et avis du grand public
Sujets abordés par les participants	<p>VARIANTES DE TRACÉ : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Il n'est pas possible de passer si près de l'étang et de la zone Natura 2000 : ce tracé sera rejeté par les conchyliculteurs. ● Opposés à la nouvelle variante. ● Pourquoi étudier un nouveau tracé alors que l'ancien est accepté ? ● Demande la signification de « moindre enjeu territorial », terme utilisé pour désigner la variante de tracé au nord de l'A9. ● Demande des précisions sur l'impact de la nouvelle variante Nord sur les habitations - déplore qu'elle soit apparue en février, malgré l'avis des élus et refuse ce tracé au Nord de l'A9. Le tracé au Sud est accepté. Ce tracé ne peut pas être qualifié de « moindre enjeu territorial ». RFF oublie le facteur humain. ● Souhaite connaître le tracé dans la commune de Fabrègues, jusqu'à la fin de la ligne. Opposé au tracé nord pour préserver les garrigues. <p>FRET : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Quel sera le pourcentage de report modal sur la ligne ? Pour les 8 % qui sont annoncés, ce n'est pas pertinent. ● Il faut clarifier le type de fret, fret léger et fret lourd. ● Combien de trains de marchandises sont-ils prévus ? Le nombre indiquera si la mixité est pertinente. ● Le bilan des lignes mixtes dans les autres pays montrent que c'est un échec. ● Y aura-t-il des zones tampon pour prévenir les incidents dus à une pollution liée au fret. <p>COÛTS / FINANCEMENT : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Avez-vous projeté le coût des variantes ? Quelle est la proportion du financement assuré par les collectivités territoriales ? ● RFF n'est pas transparent sur les coûts. ● Le coût des variantes n'est pas communiqué. Pourquoi ? ● Le franchissement de la Mosson se fera par 3 ouvrages d'art avec le tracé nord, ce qui coûtera très cher. <p>INFORMATION : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Plusieurs intervenants vont se mobiliser pour faire entendre leur avis et leur mécontentement, organiser une réunion publique et regrettent de ne pas avoir été invités personnellement à la réunion. ● Les cartes 3D ne sont pas actualisées avec les documents d'urbanismes. Les élus ont-ils les mêmes documents à disposition ? Le tracé nord est inacceptable. ● Tous les arguments utilisés sont favorables au tracé nord que rejette la commune. Ne comprend pas pourquoi la commune n'est pas indiquée sur le film en 3D. La commune est favorable au tracé sud. ● Il est inadmissible de ne pas être informé des différentes variantes ; découvre la nouvelle variante de tracé, demande si l'avis de la population sera transmis aux décideurs. <p>FONCIER : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 53 parcelles sont situées à proximité de la nouvelle variante, et subissent déjà les nuisances de l'A9. Qu'allez-vous faire ? Y a-t-il une obligation de distance entre la ligne et les habitations ? La DDE n'aurait pas dû accepter les PC délivrés par la communes. ● Y a-t-il une obligation de distance entre la ligne et les habitations ? ● Depuis 2007, des permis de construire ont été attribués mais depuis février 2012, une nouvelle mesure empêche les constructions sur la ZPP, cela conforte l'option nord. <p>NUISANCES SONORES : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Qu'avez-vous prévu pour réduire les nuisances sonores et quelle est la loi ? ● Quel sera le rythme de passage des trains ? ● L'étude de sol est obligatoire, et si la répercussion des vibrations sur les fondations est importante, que fera RFF ? Cette étude est-elle faite avant la décision ministérielle ? <p>INSERTION PAYSAGÈRE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● RFF avait annoncé deux tunnels sous le massif qui ont été abandonnés car trop coûteux. Peut-on y revenir ? ● Il faut enterrer la ligne pour qu'elle ne soit pas visible. <p>MIXITÉ : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Que deviendra le transport routier et les emplois qu'il génère si cette ligne accueille le fret. ● Sur la Gardiole, supprimer la mixité réduira le coût et amènera au consensus. <p>ENJEUX TERRITORIAUX : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Y a-t-il concertation avec le projet d'Hinterland ? ● Par rapport à l'activité économique, le tracé nord détruirait tous les efforts. Il faut donner la priorité au cadre de vie et à l'humain, non au coût. <p>GARE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Que deviendra la gare de Sète ?
Documents remis en séance	Brochure « Les gares, la mixité, les variantes de tracé » - Flyer avec questionnaire
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com

4.2.7. Les relations avec la presse

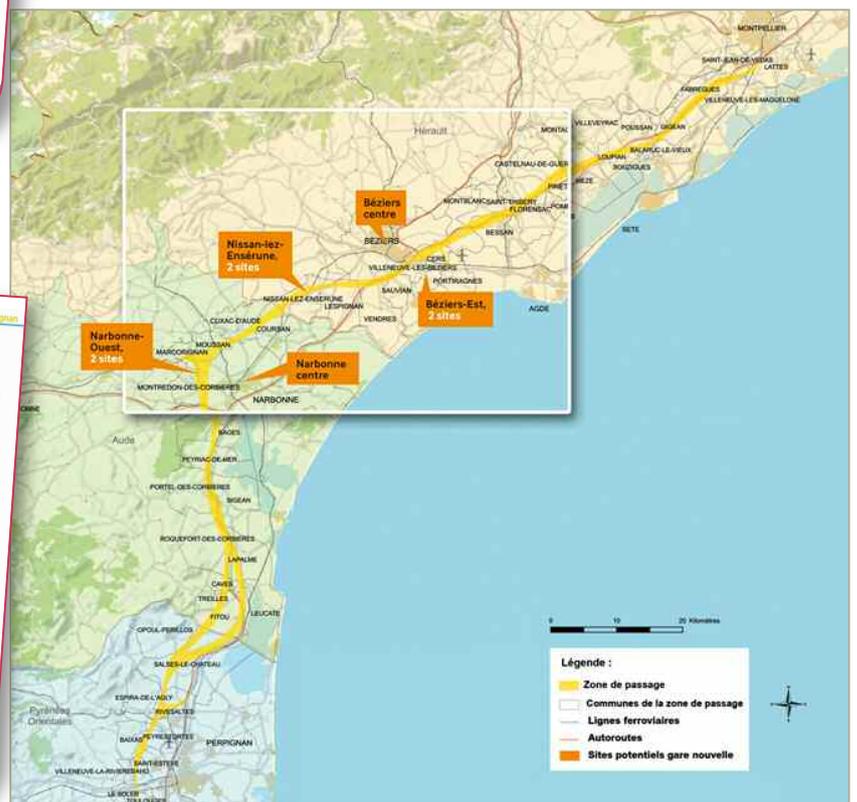
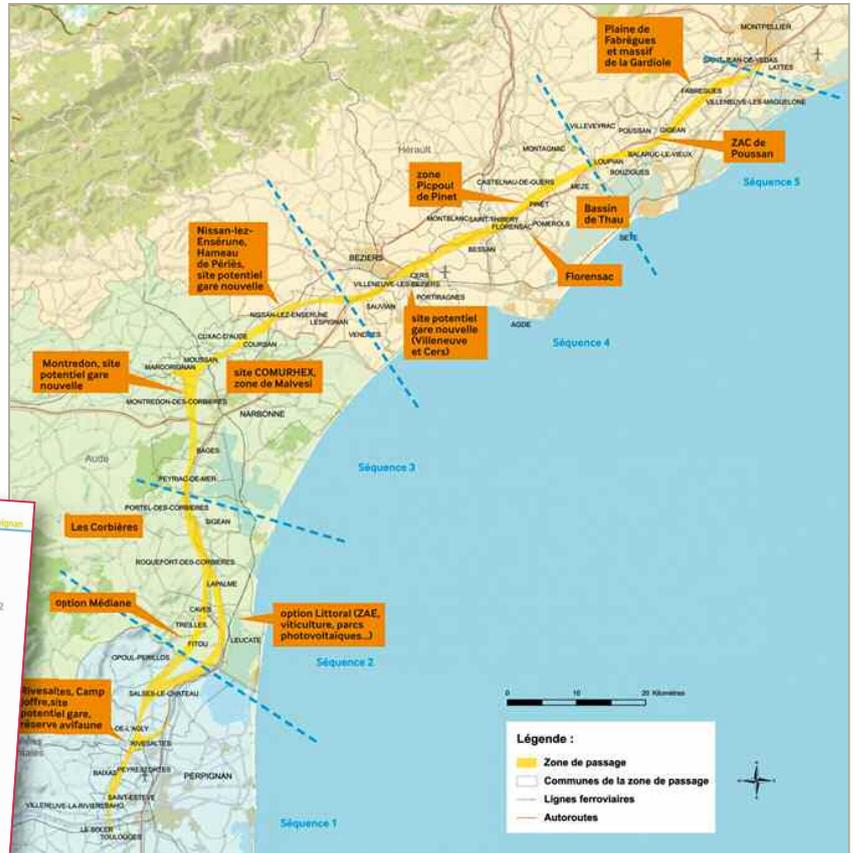
Afin d'améliorer la connaissance des enjeux et de l'état d'avancement du projet auprès des médias, Réseau Ferré de France a organisé **2 visites de terrain** avec l'équipe projet et le garant de la concertation.

Le 10 février 2012, pour mieux connaître les variantes de tracé, 12 journalistes de la presse régionale ont participé à une visite complète de la ligne, commentée par le chef de projet et le responsable des études environnementales.

Le 22 mars 2012, après une présentation des sites potentiels de gare à l'aide d'une projection en 3D, un autre groupe de journalistes a accompagné l'équipe projet sur les 3 sites potentiels de gare nouvelle, Béziers, Nissan-les-Enserune et Narbonne.



Programme des 2 visites de terrain pour la Presse régionale



De fin décembre à fin janvier, des entretiens ciblés du chef de projet avec la presse locale, ont donné lieu à une série d'articles argumentés dans la Presse Quotidienne Régionale.

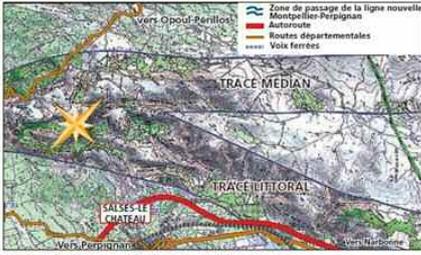
SALSÉS-LE-CHATEAU

La bataille des tracés de la LGV est déclarée

Les arguments avancés par Réseau ferré de France laissent perplexes le maire. Et il compte bien se battre pour le tracé « médian ».



Edouard Parant, chef de mission à RFF.



CI-dessus les deux tracés à l'étude et au cœur de la contestation.

En visitant avec RFF la topographie des tracés à l'étude en vue du passage de la future ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, on sent bien que le tracé préféré devant traverser le territoire de la commune penche sérieusement vers l'option littorale. « L'option la plus favorable pour des raisons de contraintes techniques et de coût », selon Edouard Parant, chef de mission à RFF. Pour rappel, deux tracés sont actuellement à l'étude, du sud de Salses et jusqu'à la Palme dans l'Aude. Et les deux projets s'opposent désormais. Alors, rien de tel qu'un petit détour par les Corbières, entre Opooul et Perpignan pour mieux comprendre l'impact du tracé médian en

terme de dénivelé et, par conséquent, du nombre d'ouvrages d'art à réaliser sur cet éventuel tronçon. « Plus il y a de tréteaux, plus il y a de contraintes techniques et de coût », selon Edouard Parant, chef de mission à RFF. Pour rappel, deux tracés sont actuellement à l'étude, du sud de Salses et jusqu'à la Palme dans l'Aude. Et les deux projets s'opposent désormais. Alors, rien de tel qu'un petit détour par les Corbières, entre Opooul et Perpignan pour mieux comprendre l'impact du tracé médian en

Les obstacles du tracé médian
Et aussitôt après, le problème du fret sera soulevé par le chef de mission. « La traversée du massif passera des problèmes aux tréteaux de fret », assure-t-il. Mais pas

seulement. Car pendant la visite de presse organisée jeudi par RFF, plusieurs obstacles ont été relevés comme la présence toute proche de carrières et d'éoliennes sur cette zone de passage. En effet, la ligne médiane, si elle se concrétisait, se trouve entre les sites d'éoliennes de Treilles et de Fitou.

Le maire de la commune n'y va pas par quatre chemins. Pour lui, l'équation est simple. Il veut que la ligne LGV se mette rapidement en place. Mais pas à n'importe quel prix. Et les propos de RFF ne le rassurent pas vraiment. « On dit que les réunions de concertation de ces derniers jours (NDLR : à

Perpignan et à La Palme) n'ont pas eu lieu. RFF ne répond pas que les élus de l'Aude et de P-O demandent le tracé Médian. Mais c'est à croire qu'ils ne veulent pas l'entendre. La raison, c'est que RFF a testé auprès de cette volonté trop tard. À la fin de la phase 1, c'était en janvier 2011 à

Jean-Jacques Lopez : « On est prêts à entrer en guerre »

Opoul où de nombreux élus avaient opposé leur refus au tracé littoral. Trop près des communes. Et avec des conséquences sur les terres viticoles notamment. De plus, RFF annonce un nombre important d'ouvrages sur le tracé médian. Mais la différence est mince. Et le tracé littoral

devalait croiser par deux fois l'autoroute. Sur le tracé médian, hormis un tunnel de 13 kilomètres, il ne détruit pas de maisons. En résumé, RFF s'est trompé pendant ses études préparatoires en ne consultant pas en même temps les élus des deux départements. Maintenant, on va entrer en guerre si on ne nous écoute pas... M. M.

LGV Montpellier-Perpignan : sur la route d'un sacré défi

Languedoc-Roussillon. RFF organisait hier une visite sur les lieux où devrait passer le TGV. Une succession de contraintes techniques et environnementales...

Le tracé des quelques 101 km de la nouvelle ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan, dont Réseau Ferré de France a fait visiter hier in situ les premières hypothèses de passage, représente un vrai défi pour les promoteurs du projet prévu pour 2020.



Le coût de passage se révélera à terme, le tunnel du Perthus ont ainsi été menés sur la dizaine de Bennes côtières et 1500 mètres d'eau qui longent le littoral.

« À comparer avec le TGV Rhin-Illouze dans l'ouest de la France, cette ligne est strictement l'une des plus compliquées à définir », assure le chef de mission à RFF, Edouard Parant. Sans parler des éventuelles contraintes qui ne devraient pas manquer... La difficulté liée à la mixité TGV-fret

Il faut choisir une zone de passage d'une centaine de mètres pour le LGV qui rejoindra, à terme, le tunnel du Perthus (Bou), châtreaux, herpéticulture (élevage de reptiles et d'amphibiens), insectes, ardoises, vignes, éoliennes (interdiction à moins de 600 m), entreprises Soves, poudrières... Quant à Feu, dans cette région où les zones inondables sont nombreuses et les crues répétées, RFF a pour ambition de ne pas aggraver une situation déjà périlleuse. Depuis des mois, des études

L'Indépendant Catalan du 10/02/2012 - Page 15

Future LGV : la route semée d'embûches des Corbières

P.-O. Aude. Les Corbières constituent « le secteur le plus sensible » des 150 kilomètres du linéaire, le seul où deux options de tracés restent en lice.

Quel est le point commun entre un minibus et un train de marchandises ? Ils peuvent rouler autour de 90 à l'heure mais, dans la montée des Corbières, ils ramontent. Confirmation au cours de la visite de presse organisée par Réseau Ferré de France dans le cadre du projet de LGV entre Montpellier et Perpignan. Il s'agit alors de tester « l'option médiane », l'une des deux envisagées pour le franchissement de ce massif « emblématique, le secteur le plus sensible du littoral ». Parti de la plaine du Roussillon, direction Opooul puis la « frontière » audoise, le petit autobus affûté par RFF a sérieusement huppé dans les routes en lacets. CAPA, pour Edouard Parant, chef de mission : « Vous voyez comment il est difficile de faire monter des trains de fret ».



L'équipe du projet de LGV. Derrière eux, au fond, le site qui pourrait être réservé pour une éventuelle gare sur le territoire de Rivesaltes.

Difficile, certes. Mais pas impossible. Sauf que ce serait au prix d'un « statut plus que celui du Perthus, sous les Pyrénées ». Or l'hypothèse, trop chère en termes de dollars et déjà écartée par l'Etat (lire ci-contre), qui rejette l'option littorale aux dépens de la mixité voyageurs/fret. Au grand dam des populations concernées.

« Plus de Fitou, une convexe qui n'est pas à l'abri d'inondations. On soupçonne aussi la présence de quelques lézards océles, une espèce protégée. Mais Edouard Parant est force de le reconnaître : « D'un côté, il n'y a rien. De l'autre, il y a des hommes et des vignes. Du côté de l'ouest, c'est un peu brutal. Mais c'est ok, l'ouest ». On son rouler bien compte après que le minibus de RFF a traversé le village de Fitou, avec ses Borez dévotaires qui vantent les bons vins du cru. Il suffit de passer un pont pour rejoindre l'option littorale. A quelques pas des maisons... Myriam Gabay

Obstacles dans le désert

RFF suit donc la LGV fixée en Haut-Lieu, sous des TGV pour emprunter le tracé médian, qui traverse les Corbières et leurs garrigues désertiques. Désertiques, ou presque. Car un passage, on rencontre quelques obstacles à contourner. Par exemple, un dépôt d'explosifs, celui de la société Nobel à Opooul. « Il faudra protéger la ligne, on bien demander à l'industriel de décaler le dépôt », dit Edouard Parant. Il faudra aussi passer entre les éoliennes de Treilles et de Fitou, mais à bonne distance. « Des blocs de glace peuvent se détacher des pales des éoliennes, et être projetés à plusieurs centaines de mètres », prévient le chef de mission. Sur la route de l'option médiane, on croise par ailleurs une chapelle isolée, mais classée, on traverse le

Alouette

« Alouette calandine, vous connaissez ? Pseudo-ara pas : c'est un oiseau rare, donc protégé. Or, il a été repéré dans un endroit plutôt inhabituel sur le tracé de la future LGV : le camp Joffre, à Rivesaltes. Une grande partie de cet ancien lieu de sinistre appartenance appartient à l'armée, qui s'en sert de camp d'entraînement. Et entre les vestiges des baraquements, il n'y a pas que des herbes folles. La nature a repris ses droits, et la biodiversité en même temps », explique Jean-François Ruiz, chargé des études environnementales pour le projet LGV. C'est ainsi que l'on a recensé des sites de reproduction de l'Alouette calandine, en voie de disparition dans le sud de la France. Une vingtaine de couples ont été identifiés. Si la future tracé détruit un lieu de nidification, « il faudra créer un peu plus loin un endroit à l'identique, propice à la reproduction, et établir une surveillance écologique ».

Un projet modulable

La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est un magnifique projet qui, à l'issue du débat public, étai prévu pour être mixte fret-voyageurs de bout en bout. Cette cohabitation impose des créneaux de dépassement des trains lentés par les TGV d'une longueur cumulée de 60 km, soit plus du tiers du linéaire. Avec en bas de l'addition un total dépassant les 7 md €. « On peut faire 60 km, ou 30, ou 20 ou zéro », relative Edouard Parant, chef du projet. Plus encore :

L'option médiane, par les Corbières, devra passer entre les éoliennes de Fitou et Treilles, mais à bonne distance.



Le tracé médiane aura aussi dans les parages un dépôt d'explosifs. Photos Philippe Rouah

La ligne peut n'être mixte que de Montpellier à Nissac, lieu de jonction avec la ligne classique, puis devenir TGV pur de Nissac à Perpignan, admettant ainsi de plus fortes déclivités et allégeant la facture. Une évaluation des potentialités de trafic sera faite au printemps. Elle aidera à définir un tracé d'usage mixte final.

Ligne Montpellier-Perpignan, acte 2

Le 14 novembre dernier, Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre des Transports, validait les études préalables à la déclaration d'utilité publique du projet de ligne ferroviaire nouvelle entre Montpellier et Perpignan. Elle visait à définir une zone de passage préférentielle de 1 000 mètres de large. Place maintenant à la deuxième étape qui va définir un tracé d'une largeur moyenne de 100 à 120 mètres. De nombreuses réunions de concertation vont donc être organisées. Réseau ferré de France (RFF) va y présenter les premières hypothèses de tracé. Basées sur un état des lieux très complet des territoires traversés, les études vont se poursuivre progressivement jusqu'à la présentation, mi-2012, de solutions plus abouties. RFF rappelle que le site internet www.laligneouvelle.com permet à chacun de visualiser la cartographie du projet.

L'Indépendant Catalan du 11/02/2012

TERRITOIRES

Quid du tracé de la LGV Perpignan-Montpellier ?

NATHALIE Kosciusko-Morizet, ministre de l'Écologie, et Thierry Mariani, ministre chargé des Transports, ont approuvé, le 14 novembre dernier, la zone de passage préférentielle de la future ligne grande vitesse entre Montpellier et Perpignan (150 km pour un coût de 5,5 Md € à 7 Md €). Il s'agit d'une bande de 500 à 1 500 m de large présentée dernièrement par Réseau Ferré de France (RFF) à la préfecture de Région L.-R. La validation de cette bande de passage sera déterminante pour le futur tracé à proprement parlé (100 à 120 mètres de large) et la politique de desserte du territoire (gares nouvelles) qui seront soumis à enquête publique. RFF table sur une déclaration d'utilité publique en 2015 et une mise en service en 2020.



Littoral est inacceptable !, s'est insurgé Jean-Jacques Lopez, conseiller général du canton de Rivesaltes-Château, « lors des rencontres publiques de concertation, il avait évoqué le tracé de la ligne Médiane dans l'intérêt des populations ». La ligne Médiane porte sur une ligne exclusivement à grande vitesse le long du trajet tandis que la ligne Littorale

serait mixte fret et grande vitesse pour un coût supérieur. Le trajet implique la création d'une nouvelle gare sur les zones de Béziers, Narbonne et à plus long terme Rivesaltes. RFF présentera un schéma de gares nouvelles à l'automne 2012. Alors que la P.-O. où la concertation est poursuivie et s'intensifie, il va falloir penser au financement de façon plus pragmatique pour limiter les zones urbanistiques et maîtriser les zones à vocation « agricole/viticole » en particulier.

Le tracé reste encore proche des habitations et attendent des compensations financières pour les viticulteurs. Une inquiétude qui s'est faite plus prégnante, lors de la dernière session du conseil général des P.-O. où, la présidente, Hermeline Malherbe, a du « surcoût » au vote de la délibération concernant le financement des études* de la ligne LGV Montpellier-Perpignan, préalables à l'enquête publique, soit 1,05 Md € (en deux phases) à la charge de l'institution (coût total des études : 33,2 Md €). « Le tracé

Marie de Courbessac

L'Agri du 08/12/2011

Les adaptations aux abords des sites sensibles. « Il faudrait, par exemple, que l'ergonomie démonte son stock d'engrais. Autre point important, sur ce tracé médian, la ligne devra faire l'objet de protections particulières liées aux éoliennes », relève également Edouard Parant. A contrario, RFF insiste sur le choix d'un tracé littoral, aux conséquences moins lourdes. Mais sur ce point, les élus concernés ne l'entendent pas de la même oreille. Le bras de fer peut commencer.

Midi-Libre du 13/02/2012

La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est un magnifique projet qui, à l'issue du débat public, étai prévu pour être mixte fret-voyageurs de bout en bout. Cette cohabitation impose des créneaux de dépassement des trains lentés par les TGV d'une longueur cumulée de 60 km, soit plus du tiers du linéaire. Avec en bas de l'addition un total dépassant les 7 md €. « On peut faire 60 km, ou 30, ou 20 ou zéro », relative Edouard Parant, chef du projet. Plus encore :

Midi-Libre du 07/02/2012

L'analyse média est réalisée en trois temps correspondant à des temps forts du projet et de la concertation : en décembre 2011, la décision ministérielle, en février et mars, des visites de presse sur le terrain pour mieux appréhender les études en cours et dans la deuxième partie du 1^{er} semestre 2012, la fin du 3^e cycle des ateliers sur la desserte du territoire et la mixité, suivie par le cycle des réunions publiques. L'analyse est faite selon 2 angles :

- ▶ une **analyse qualitative**, portant sur le contenu de l'information,
- ▶ une **évaluation quantitative** des retombées presse qui mesure la présence et l'impact du projet dans la presse.

La 1^{ère} analyse couvre la période du 1^{er} décembre 2011 au 12 janvier 2012.

En décembre les retombées presses font suite à la Décision Ministérielle, approuvant la Zone de Passage Préférentielle. La couverture médiatique est continue jusqu'au 12 janvier (avec 51 articles), avec une tonalité modestement positive - peu d'enthousiasme, et quelques manifestations d'inquiétudes dans la séquence 2.

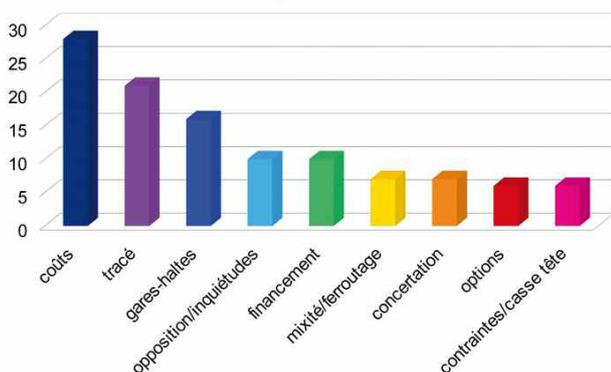
La presse écrite couvre près de 80 % des retombées. La presse nationale annonce la Décision Ministerielle dans cinq articles et tous types de médias : TV, radios, sites internet, mais c'est essentiellement la presse régionale qui est mobilisée. Le sujet est décliné dans toutes ses éditions, sur la zone concernée par la ZPP.

La presse quotidienne régionale a ouvert la série avec une pré-annonce : **26 articles sur la période, qui traitent de 9 grands thèmes.**

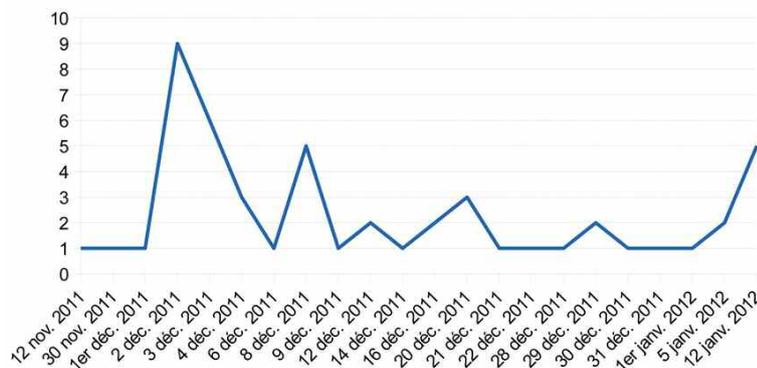
Le tracé **21**, les gares nouvelles ou haltes **16**, les coûts **12**, le financement **10**, les oppositions et inquiétudes **10**, les options **6**, les contraintes **6**, la mixité et le ferroutage **7**, la concertation **7**.

15 sujets moins souvent abordés : le fret **5**, la grande vitesse **4**, l'impact positif **4**, les études **3**, les mesures compensatoires **3**, la préservation de l'environnement **2**, la rentabilité **2**, la restructuration du réseau classique **1**, la durée du trajet **1**, l'aménagement du territoire **1**, le foncier **1**, la ligne internationale **1**, l'Europe **1**, le lobbying **1**.

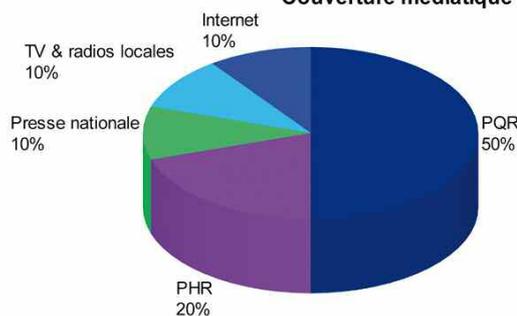
Thématiques abordées



Evolution des retombées - décembre 2011



Couverture médiatique



Quatre personnalités ont pris la parole : Claude Baland, Préfet de région, Christian Bourquin, Président de Région, Édouard Parant, chef de projet, Christian Petit, directeur régional, exposent la situation du projet en début de cette étape 2 : le calendrier, les options, les coûts et les contraintes. Jean-Paul Alduy, le président de l'Agglomération de Perpignan, défend une gare Inter-cités pour Perpignan, à l'encontre d'autres élus des Pyrénées-Orientales, qui préfèrent une gare sur la ligne nouvelle (Rivesaltes est citée comme une bonne option à ce projet).

Locuteurs mentionnés



De mi-janvier 2012 à fin-mars, des retombées presse régulières

Alors que la couverture médiatique nationale reste moyenne voire inexistante depuis janvier, les quotidiens de la presse régionale relaient des informations sur le projet et son environnement politique et économique, assez régulièrement. **Les retombées presse de cette période sont alimentées par deux visites de terrain** organisées par RFF, le 10 février et le 22 mars. Leur objectif est de faire découvrir concrètement aux journalistes, les enjeux humains, économiques et environnementaux et de répondre aux questions qu'ils se posent. La couverture médiatique est régulière sur l'ensemble des 2 mois, notamment dans la presse quotidienne régionale (35 articles en février - 43 articles en mars).

La presse écrite est la plus réactive à l'événement

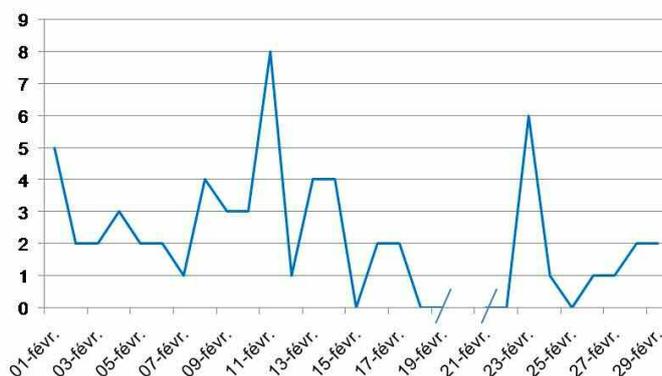
(65 % des retombées en février, 80 % en mars). Les sites internet des principaux médias demeurent très réactifs et facilitent l'accès à l'historique du projet (33 % des retombées). La couverture médiatique est essentiellement régionale (95 % des retombées). La presse quotidienne régionale est la plus présente, avec les deux titres Midi-Libre et l'Indépendant et leurs éditions locales. Quelques hebdomadaires traitent le sujet sur le fond (La Gazette de Montpellier, La Lettre M, la Semaine du Roussillon...) mais il est rarement abordé par les médias audiovisuels.

La Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan demeure un projet général d'aménagement du territoire qui mobilise,

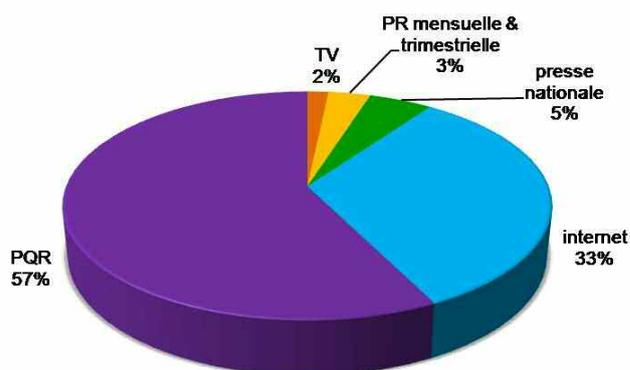
même en dehors d'une actualité brûlante. Les médias traitent plusieurs thèmes récurrents, comme les variantes de tracé, la mixité fret/voyageurs et la desserte des grandes agglomérations concernées par la zone de passage, incluant Perpignan et Montpellier, ainsi que les inquiétudes et oppositions suscitées par les options Littoral et Médiane en séquence 2.

Durant ces 2 mois, les éditions du groupe Midi-Libre Béziers, Narbonne, et Centre Hérault pour Nissan, donnent longuement la parole aux Présidents d'agglomération et de Communautés de communes qui défendent leur projet de gare nouvelle. Dans les éditions catalanes, l'opposition des élus des communes concernées par l'option Littoral qui réclament l'option Médiane avec la mixité, est soutenue et revient régulièrement dans les colonnes des « locales ».

Evolution des retombées - février 2012



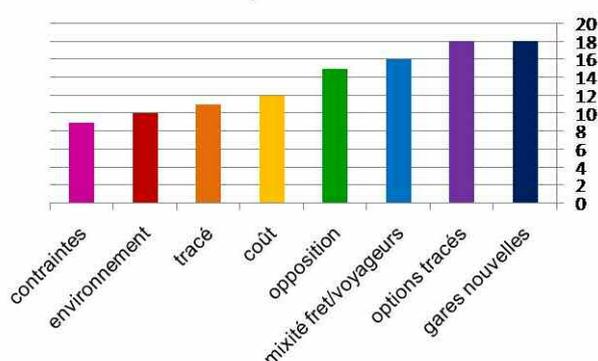
couverture médiatique



Réseau Ferré de France est le nom le plus souvent cité,

notamment par l'intermédiaire d'Édouard Parant, chef de projet (18 articles) ; vient ensuite, le nom du responsable des études environnementales, Jean-François Ruiz (4 articles). Les autres citations sont partagées entre les représentants du Conseil régional Languedoc-Roussillon, notamment son président Christian Bourquin, les élus de l'Aude et des Pyrénées-Orientales (14 citations). Ces derniers défendent la mixité et les intérêts de leurs collectivités, comme Rivesaltes qui revient sur la création d'une « halte ». Quelques associations de défense locales ont organisé des réunions en séquence 2. Elles expriment leurs inquiétudes face à certaines options de passage, et sur la question de la mixité de la ligne.

Thématiques abordées



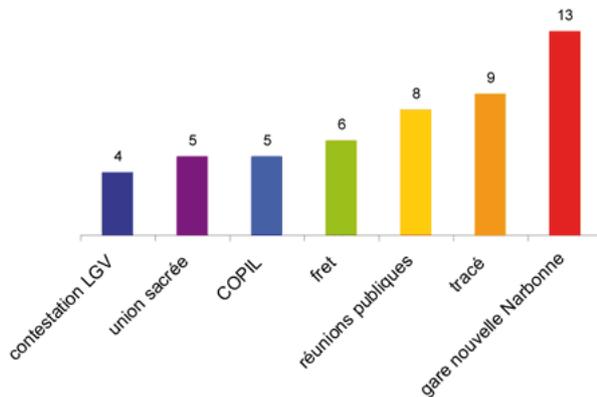
Du mois d'avril à fin juin 2012, l'intérêt des médias pour le projet va s'amenuiser

► **Fréquence et volume**

Les échéances électorales nationales (22 avril et 6 mai puis 10 et 17 juin) empêchent Réseau Ferré de France de créer d'autres événements qui solliciteraient l'intérêt des médias. Il y a donc peu d'articles de fond. Ce sont essentiellement les éditions locales qui accompagnent l'activité des élus ou des candidats en campagne qui font du projet et/ou de ses contraintes, des enjeux électoraux.

► **Thèmes abordés**

Les retombées constatées sont encore liées aux événements connus depuis la Décision Ministérielle de novembre 2011. Dans le secteur des Corbières, habitants et élus créent une association de défense pour s'opposer à l'option Littoral. Les maires de Fitou, Salses, Caves, La Palme et Treilles, font signer des pétitions et médiatisent leurs actions. Des échos courts mais fréquents soutiennent la médiatisation de leur action.



► **Citations**

Le devoir de réserve empêche les représentants de l'État et de RFF de prendre la parole durant cette période. La campagne de communication mise en place à partir du 26 juin pour annoncer les 6 réunions publiques, va relancer l'intérêt et sera l'objet d'une nouvelle analyse, dans le bilan final de la concertation de l'étape 2.

L'Indépendant du 18/05/2012

LGV : Roland Courteau interpellera très vite le ministre

Roland Courteau plaidera bientôt au Sénat auprès de Frédéric Cuvillier, nouveau ministre chargé des Transports, le dossier Ligne à Grand Vitesse entre Montpellier et Perpignan. Son projet d'intervention qui a d'ores et déjà été enregistré, fait suite à plusieurs contacts de Roland Courteau et de Marie-Hélène Fabre, députée suppléante, avec les élus et représentants d'associations des communes concernées par le tracé LGV, mais également à une rencontre, mercredi, avec l'association « No pasaran » de Fitou. Ils se sont engagés à faire savoir sans délai au nouveau ministre qu'il était impératif, concernant les communes de Salses, Fitou, La Palme et Caves, « que le tracé médian qui avait fait l'unanimité, dans les années 1990, soit retenu, par son ministère ». « Nous avons suffisamment attendu cette LGV pour qu'on ne nous impose pas un tracé à l'économie

avec un cortège de problèmes de sécurité et de nuisances pour les zones habitées, le saccage d'un vignoble prestigieux et la remise en cause des projets de zones économiques » ont-ils indiqué. Par ailleurs, ils insisteront aussi « sur l'impérieuse nécessité d'obtenir l'implantation d'une gare, sur la Narbonnaise », mais également « sur la nécessaire prise en compte des préoccupations déjà exprimées par les élus et les populations, dans la traversée de l'aire narbonnaise (Moussan et Cuxac) et tout particulièrement dans les zones inondables ».

Contre le tracé de la LGV

FITOURéunion des adhérents à l'association « Nopasaran », vendredi 25 mai, à 18 h, salle polyvalente. Les personnes qui souhaitent assister à cette réunion et qui ne sont pas encore adhérentes pourront adhérer sur place (10 euros l'adhésion). Ordre du jour : compte rendu des entretiens avec les sénateurs, MM. Rainaud et Courteau, avec le conseil général de l'Aude, avec le préfet des Pyrénées-Orientales, avec Mme Fabre, avec les représentants du monde viticole... et avec RFF ; exposition des cartes du projet avec les études des tracés ; distribution des cartes d'adhérents à partir de 17 heures.

Midi-Libre du 22/05/2012

L'Indépendant du 03/06/2012

La gare TGV sur les rails de l'union sacrée

La photo est plus que symbolique. Ils sont tous là, autour de la même table pour le 2e comité de pilotage pour la création d'une gare nouvelle près de Montredon-Corbières. La remise du dossier technique à RFF est fixée au 8 juin, avant la remise officielle au préfet le 25 juin. La ville de Carcassonne, la communauté de communes de la région lézignanaise et la ville de Lézignan-Corbières viennent de rejoindre l'ensemble des partenaires, le Conseil général, le Grand Narbonne, les chambres consulaires et le PNR. Jacques Bascou salue « cette union sacrée qui montre qu'une vraie stratégie départementale est possible pour développer le territoire ». Avec cette gare, c'est tout le maillage des infrastructures qui prend un nouveau sens en complément de l'aéroport de Carcassonne et du port de La Nouvelle. André Viola, le président du conseil général est

« heureux de la concrétisation de ce dossier qui a réussi à mobiliser tout le monde ». Maillage du territoire Avec la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, le réseau ferré mène un important projet tant à l'échelle nationale qu'européenne qui s'inscrit au cœur du développement territorial du Languedoc-Roussillon. Au-delà de la desserte des principales agglomérations du littoral, il s'agit d'améliorer l'accès à la grande vitesse pour l'ensemble des habitants des territoires de la région. Le projet de nouvelle gare s'inscrit dans un dispositif multimodal (1), voyageur et fret, porté par l'ensemble des acteurs. Il s'agit de garantir une forte accessibilité du département en s'appuyant sur les infrastructures existantes. Pour Michel Maïque, le maire de Lézignan, ravi d'affirmer la « centralité » de sa commune « on n'est jamais aussi grand que quand on est uni ». Même sentiment du côté de René

Escourrou pour Carcassonne et Roger Dupuy, de la communauté de communes de la région lézignanaise, qui voit « un très bon signe pour l'écotourisme et l'oénotourisme ». L'œil économique de Bernard Ballester souligne « le coup d'accélérateur à l'économie audoise ». L'axe Narbonne-Lézignan-Carcassonne va devenir ainsi prépondérant. Représentant le Parc naturel régional, Richard Sevcik a assuré « qu'un soin particulier était porté à l'intégration paysagère du site de la gare ». Réponse en fin d'année. C. L.

Objectif Languedoc-Roussillon du 04/06/2012

Le Grand Narbonne présente son projet de gare TGV - Aude



Le Grand Narbonne a présenté aux acteurs audois, le 1^{er} juin 2012, son projet de gare nouvelle dans le cadre de la future LGV Montpellier-Perpignan.

4.3. L'INFORMATION ET LE DIALOGUE AVEC LES ASSOCIATIONS, LES REPRÉSENTANTS PROFESSIONNELS ET LES EXPERTS

Les ateliers réunissent des représentants des organismes socioprofessionnels (chambres consulaires, représentants du monde économique et agricole), des associations agréées et des fédérations, des institutions ou organismes divers (parcs naturels régionaux ou agences d'urbanisme), des collectivités territoriales ainsi que des services de l'État. Ils interviennent sur un sujet donné, ou sur un territoire à enjeu spécifique.

Ces ateliers répondent à deux objectifs :

- ▶ créer un cadre de travail et d'échange permettant de recueillir les demandes, remarques et attentes sur des problématiques essentielles du projet
- ▶ mettre en synergie les expertises qui peuvent servir à orienter les études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Le contenu des ateliers thématiques de l'étape 2 est détaillé aux pages 40 à 59.



Bruno BEAUCHET, RFF, présente les études socio-économiques.

18 ateliers thématiques ont été organisés en étape 2

- 10 sur la Desserte du territoire
- 2 sur l'Environnement
- 2 sur l'Agriculture, viticulture et foncier
- 1 sur le Territoire & la mobilité
- 1 sur le Transport de marchandises
- 1 sur les Paysages
- 1 sur l'Hydraulique

Participants à des ateliers de concertation.





Le dialogue partenarial avec le monde agri-viticole.

Dans une démarche progressive, RFF a discuté avec la profession agricole lors de 4 ateliers thématiques agri-viti-foncier depuis le début de l'étape 1.

Deux étapes ont marqué cette démarche

Une convention de partenariat signée avec les 3 Chambres d'agriculture et les 3 Fédérations Départementales des Syndicats d'Exploitants Agricoles. L'objet de la convention est de faciliter la réalisation des opérations foncières. RFF a donc mis en œuvre un partenariat constructif, garant du bon déroulement des travaux nécessaires à la mise en œuvre du projet. Il encadrera la maîtrise des délais et la limitation dans le temps et l'espace des effets perturbateurs pour les exploitants et les propriétaires concernés.

Le protocole « sondages »

Les 2 et 12 avril 2012, des réunions de travail ont réuni les partenaires de la profession agri-viticole et les représentants de RFF sur la mise en place du protocole de sondages, appelé « le Protocole interdépartemental relatif aux travaux d'études, de topographie, de sondage et de rétablissement des réseaux nécessaires au projet de LNMP ». Les signataires en sont les Chambres d'agriculture de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, ainsi que les FDSEA des trois départements.

Le protocole signé le 1^{er} juin 2012 entre RFF et les partenaires, porte notamment sur la définition technique et financière de pénétration dans les parcelles privées. Les partenaires ont convenu de la mise en place d'un protocole spécifique « LNMP », bâti sur la base du protocole national qui s'appuiera sur les accords Perpignan / Figueras.

Dès la signature du protocole, des réunions d'information ont été organisées mi-juin 2012 sur le terrain auprès des exploitants et propriétaires informés collectivement. Les états des lieux d'entrée/sortie sont établis avec l'exploitant notamment pour définir l'implantation du sondage et les conditions d'accès.

Les missions de la Chambre d'agriculture

Établir les protocoles liés à l'opération et assurer leurs suivis au cours de leurs mises en œuvre (protocole sur les études et les sondages, protocole sur les occupations temporaires, protocole sur les dommages de travaux publics).

Informer les propriétaires et leurs exploitants sur la nature des opérations, leurs conséquences aux différentes phases de son exécution.

Organiser des réunions ou participer aux réunions pour lesquelles RFF solliciterait son assistance.

Réaliser des missions spécifiques d'études, d'expertise et de médiation de nature généralement individuelle.

ATELIER « Environnement n°3 »

Date et lieu	Vendredi 8 juillet 2011 à Montpellier - Hôtel Mercure
Invités	État, collectivités territoriales, Parc naturel régional, fédérations et associations environnementales
Participation	34 participants sur 68 invités, soit 50 % • 12 remarques
Durée	2h30, de 10h à 12h30
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> • Méthodologie des conclusions des études d'étape 1 • Inventaires Faune-Flore-Habitats (IFFH) • Résultats par séquence des IFFH en cours
Sujets abordés par les participants	<p>MÉTHODE ET ENJEUX : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • DREAL : L'anticipation et la réalisation des inventaires sur un cycle biologique complet correspond à ce qui est préconisé par les services de l'État. L'ensemble des études d'impact, études d'incidences Natura 2000, études Loi sur l'Eau, devra apporter une vision globale des impacts cumulés, en intégrant les impacts des carrières, de l'urbanisation induite, des gares, des zones d'activités et des aménagements fonciers. • Syndicat mixte du bassin de Thau : Les SCOT réalisent un travail sur les trames vertes et bleues (TVB). Comment ces études seront-elles prises en compte ? • Syndicat Rivage Salses-Leucate : L'option Médiane est concernée par la présence de 2 zones humides, tandis que l'option Littorale est concernée par d'autres enjeux. • LPO 34 : De quelle manière les habitats d'espèces sont-ils pris en compte, notamment en termes de fonctionnalité ? S'interroge sur l'intérêt de la réalisation des prospections à l'extérieur de la zone de passage. • SPPEF : Quelle est la méthode de travail mise en place pour la suite des investigations faune-flore-habitats ? • Syndicat de bassin Lez-Mosson-Étangs palavasiens : L'inventaire précis des zones humides sur la Mosson est disponible et sera mis à la disposition de RFF. <p>ZONE DE PASSAGE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • SMBVA : Quelle option a été choisie au niveau de l'étang de Capestang ? <p>OUVRAGES D'ART : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • SPPEF : Quelle est la configuration (tunnel ou aérien) pour l'option Médiane dans les Corbières ? Le tunnel est à privilégier par rapport aux impacts sur le milieu humain. <p>PAYSAGE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • SPPEF : Comment une nouvelle voie ferrée pourra-t-elle s'insérer au niveau littoral en terme paysager ? <p>TRACÉ : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gardiens de la Gardiole : demandent que le passage au sud de l'A9 soit privilégié. <p>MIXITÉ : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • FRENE 66 : demande le maintien de la mixité de la ligne sur l'ensemble du projet. <p>DESSERTE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • FRENE 66 : souhaite des précisions sur la desserte et le choix des gares nouvelles.
Documents remis en séance	Atlas cartographique IFFH (Inventaire Faune-Flore-Habitat) Bilan de la concertation en étape 1
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



ATELIER « Territoire et mobilité » Volet Aménagement du territoire

Date et lieu	Mercredi 28 septembre 2011 à Montpellier - Hôtel Mercure
Invités	Services de l'État, collectivités territoriales, fédérations et associations environnementales, universitaires, chambres consulaires, acteurs socio-économiques
Participation	34 participants sur 64 invités, soit 53 % ● 29 remarques
Durée	2h30, de 10h à 12h30
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> ● Rappel de l'état d'avancement du projet ● Présentation du diagnostic territorial ● Présentation des enjeux
Sujets abordés par les participants	<p>GARE NOUVELLE : 11 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● DREAL : Il est essentiel de conforter des gares centre bien desservies par les TGV® et les trains régionaux et de créer un maillage entre ligne classique et ligne nouvelle. Il faut sortir des guerres de territoire et concevoir une vision régionale. ● CR LR : n'a pas de position officielle sur les gares nouvelles. ● CG 11 : La zone de Montredon est une articulation entre les deux projets de lignes nouvelles, qui apporterait une facilitation des échanges. ● Grand Narbonne : souhaite une gare nouvelle pour son territoire, mais le projet du territoire n'est pas conditionné par la gare, elle serait un « plus ». ● CABM : souhaite une gare nouvelle à Béziers-Est près de l'échangeur de Cers de l'A75, raccordée au centre-ville, aux équipements et à l'Ouest de Béziers par un TCSP et a lancé un projet de territoire sur ce secteur. ● PMCA : Choix d'une gare TGV® de centre-ville. Le projet urbain autour de la gare centrale a démarré il y a 10 ans. ● SNCF : Importance de relier les gares nouvelles par des liaisons efficaces. Il faut prendre les décisions concernant les raccordements ligne nouvelle-ligne classique. ● FNAUT : La LGV SEA ne prévoit aucune gare nouvelle mais 40 km de raccordement. Les usagers sont contre des gares « exurbanisées ». ● TGV Développement : Le développement démographique doit être pris en compte dans l'implantation de gares nouvelles. L'urbanisation se réalisera autour des gares nouvelles. Il n'est pas incongru de faire deux gares distantes de 40 km. ● Énergie TGV : Les «gares betteraves» fonctionnent bien aujourd'hui, il est même envisagé d'en agrandir. ● Univ. Mtp. : Les gares du XIX^e siècle étaient implantées à proximité des centres de vie. Aujourd'hui, vitesse et desserte ne sont pas forcément liées. <p>ENJEUX TERRITORIAUX : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● DREAL : Ce n'est pas parce qu'il existe un projet de territoire que la gare va obligatoirement apporter un plus, et ce n'est pas parce qu'on a une gare nouvelle que le projet de territoire sera plus performant. ● CR LR : La Région conduit une réflexion sur les Parcs Régionaux d'Activités Économiques (PRAE) et sur les Hinterlands des ports. ● Grand Narbonne : Une étude va être lancée pour dégager une vision partagée sur l'ensemble des zones d'activité du territoire. Une révision du SCOT va être lancée. ● CABM : La qualité des espaces touristiques est un atout mais il ne faut pas développer le tourisme sans penser au territoire et à la qualité des lieux. Il y a un équilibre à trouver avec la vocation économique : cet atout peut devenir une menace si on continue à construire sans préserver la qualité des espaces. ● Univ. Mtp. : Il faut avoir une vision plus linéaire de la jonction des villes dans un espace métropolitain dont Montpellier serait la tête. Cette question est liée aux mécanismes des échanges et des mobilités en région. ● TGV Sud : L'intérêt des populations a été pris en compte lors du diagnostic. <p>MÉTHODOLOGIE : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CR LR : Le volet maritime a été peu évoqué et peu mis en valeur au niveau logistique. Il faudrait intégrer le bassin méditerranéen dans la présentation et y ajouter le Schéma régional des transports et des communications. ● PMCA : Il faut souligner l'enjeu transfrontalier et ouvrir le dialogue sur une logique européenne. ● SNCF : Le lien avec la Catalogne mérite d'être relevé dans le diagnostic. ● Univ. Mtp. : La ligne nouvelle doit être le cordon ombilical de la région à l'horizon 2040. La ligne nouvelle devra irriguer le territoire et faciliter l'idée de proximité, tout en permettant de se brancher sur les grands flux européens. Le terme économie de la connaissance doit être préféré à celui de recherche. <p>INTERMODALITÉ : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CESER LR : Le port de l'Ardoise est important pour l'intermodalité (route, fer, fluvial). ● CABM : Les demandes en développement des modes doux tels que les aménagements de pistes cyclables sont en augmentation. ● PMCA : Deux lignes structurantes de TCSP ont été identifiées : l'axe nord-sud, l'axe historique, mais aussi est-ouest, articulé avec la desserte du pôle gare. ● Univ. Mtp. : Sur la logistique, il y a des capacités mais cet axe manque de cohérence. <p>OFFRE LOGISTIQUE RÉGIONALE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● PMCA : Il faut repérer les grandes zones d'activités commerciales à vocation métropolitaine, génératrices de déplacements, locaux et transfrontaliers, en raison de leur attractivité. ● Agence d'urbanisme catalane : Les élus du SCOT du Roussillon et du littoral sud réfléchissent à une stratégie pour ce territoire notamment en matière logistique. <p>LIGNE TOULOUSE-NARBONNE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CESER LR : La réflexion portant sur Montredon doit intégrer la ligne nouvelle Toulouse-Narbonne. ● Grand Narbonne : La réflexion doit se faire selon l'axe Montpellier-Perpignan et Toulouse-Narbonne.
Documents remis en séance	« Synthèse : Études socio-économiques » - « Synthèse du diagnostic Aménagement du territoire » Les participants sont invités à l'amender et à retourner à RFF.
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

ATELIER « Territoire et mobilité » Volet Analyse des déplacements

Date et lieu	Mercredi 28 septembre 2011 à Montpellier - Hôtel Mercure
Invités	État, collectivités territoriales, fédérations et associations environnementales, universitaires, chambres consulaires, acteurs socio-économiques
Participation	34 participants sur 64 invités, soit 53 % ● 18 remarques
Durée	2h30, de 14h à 16h30
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> ● Présentation du diagnostic des déplacements voyageurs ● Présentation des résultats des enquêtes
Sujets abordés par les participants	<p>MÉTHODOLOGIE : 10 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● DREAL : Il faut rapporter la croissance des trafics passagers à la croissance démographique. Une coordination entre AOT est nécessaire. Il faut analyser les trafics qui peuvent être captés par le ferroviaire et qui sont déficients du fait de la structure du réseau et/ou l'appréciation des origines-destinations. ● CR LR : s'étonne que la part des motifs domicile-travail et domicile-études soit si faible dans les déplacements de trains régionaux. ● CG 11 : demande si les chiffres de l'enquête ont été corrélés avec les trafics routiers. ● PMCA : Les chiffres reflètent l'état de l'offre ferroviaire. La zone de chalandise de Perpignan est limitée. ● Grand Narbonne : annonce que le lancement du plan de déplacements urbains début 2012 sera l'occasion de lancer des enquêtes sur les gares et les pôles d'échange. ● Énergie TGV : s'étonne de l'absence d'enquête jusqu'à Barcelone et demande si les trains Barcelone-Figueras ont été enquêtés. ● SNCF : Les prévisions de trafic pour le débat public de 2009 montraient que les trafics qui augmenteraient le plus avec ce projet sont les trafics inter-secteurs et non les trafics avec Paris. ● Univ. Mtp. : La relation est-ouest est promise à un bel avenir. Le modèle économique lié à l'utilisation de la voiture dans les 20 prochaines années est à revoir. Un renforcement de la demande en transport en commun est à prévoir. L'intermodalité est un élément fort à mettre en œuvre. ● TGV Développement : demande s'il y a une corrélation entre les chiffres des enquêtes et ceux de la SNCF. ● FNAUT : Le modèle économique pour la grande vitesse ferroviaire est en train d'exploser. <p>DOUBLET DE LIGNE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CR LR : La saturation aux heures de pointe est liée à la régénération de la ligne classique. La Région a toujours affirmé une nécessaire articulation ligne classique / ligne nouvelle. Posséder deux lignes présente un intérêt certain et est la volonté de la Région. ● SNCF : Il ne faut pas sous-investir sur le réseau actuel car la ligne nouvelle viendra en complément de la ligne classique. Un projet de Ligne nouvelle, implique de prolonger la liaison grande vitesse sur la ligne classique pour irriguer davantage de villes. ● FNAUT : demande le doublement de la ligne actuelle et la création de la ligne nouvelle, la priorité est la fiabilisation de l'axe. <p>OFFRE DE TRANSPORT : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● DREAL : Des enquêtes ont montré qu'entre Béziers et Montpellier la part du ferroviaire était importante, contrairement à d'autres origines-destinations. ● FNAUT : Pour poursuivre la dynamique du développement de l'offre, il faut augmenter l'offre en trains et en capacité. La fréquentation des trains est corrélée à la qualité de l'offre. ● Énergie TGV : Le covoiturage est un concurrent direct du ferroviaire à Perpignan pour aller à Montpellier. <p>TARIFICATION : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● DREAL : La tarification ne concerne pas uniquement les trains régionaux, il s'agit aussi d'une base pour bâtir des plans de financement. ● CESER LR : précise que les chiffres du trafic aérien (2009) sont en hausse à Montpellier. Cette évolution est sans doute liée à de nouvelles destinations low-cost, et non pas grâce aux liaisons vers Paris.
Documents remis en séance	« Synthèse : Études socio-économiques » - « Synthèse du diagnostic Aménagement du territoire » Les participants sont invités à l'amender et à la retourner à RFF.
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



ATELIER « Transport de marchandises n°2 »

Date et lieu	Jeudi 13 octobre 2011 à Perpignan - Villa Duflot
Invités	État, collectivités territoriales, chambres consulaires, entreprises ferroviaires et de transport, acteurs socio-économiques
Participation	56 participants sur 154 invités, soit 36 % • 13 remarques
Durée	2h30, de 10h à 12h30
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> ● Rappel du diagnostic présenté en 2010 ● Bilan de l'année en termes de projets ● Avancées concrètes, évolutions, sur les plates-formes ou sur les ports ● Présentation des résultats, prévisions de trafic à l'horizon 2020
Sujets abordés par les participants	<p>ACTIVITÉS LOGISTIQUES : 7 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● PMCA : Sur le chantier de transport combiné de Saint-Charles, il y a peu d'avancées concrètes. La difficulté est de mettre en synergie RFF et les acteurs privés, les clients du transport combiné, les transporteurs et, en amont, les transporteurs et leurs clients chargeurs. Il faut rentabiliser cet investissement coûteux et rendre la plate-forme économiquement viable. ● CIMALSA : Trois projets sont en cours de développement pour augmenter l'intermodalité autour du fret ferroviaire. Le gouvernement catalan demande d'augmenter la part modale du ferroviaire. Il y a à Figueres une zone logistique « classique » : un projet dans la continuité de cette zone devrait favoriser l'intermodalité. Deux autres projets, à Penedes et à Montblanc (secteur Tarragone), une zone connectée à Barcelone, les deux autres au port de Tarragone. L'écartement ibérique existerait pour l'une des trois et la norme UIC serait choisie pour Figueres, avec un troisième rail. ● Transports Ambrogio : possède son Terminal au Boulou. ● X. Ribo : TP Ferro a l'exclusivité du trafic ferroviaire durant les 50 prochaines années et tous les trains doivent passer par le tunnel. Quel devenir pour cette ligne de marchandises entre l'Espagne et la France ? ● TP Ferro : n'a pas d'exclusivité en termes de trafic. La ligne actuelle n'est pas saturée, il est possible de faire circuler plus de 200 trains par jour. Le fret ferroviaire prend du retard pour se développer. ● Lorry Rail : Le service de Lorry Rail est de transporter des semi-remorques sur le train. Nous prospectons plutôt en Espagne pour compléter l'activité sur le Boulou (qui continuera d'exister), car nous n'avons pas de clients locaux, mais uniquement en Europe du Nord et en Espagne : des études prospectives annoncent des possibilités de développement non négligeables. 99 % de ses clients se trouvent côté espagnol. Lorry Rail ne peut pas se développer davantage au Boulou en raison du foncier et de la voie unique : il ne faut pas négliger les difficultés que cela impose en termes d'exploitation. Les projets d'autoroutes ferroviaires intéressent l'entreprise car ce sont des projets de fort développement. ● FRET SNCF S-O : L'arrivée du tunnel est une question cruciale, allons-nous continuer à investir ? <p>PORTS : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CESER LR : Sur le port de Sète, la Région a remis aux normes les quais de débarquement. Ceci a permis d'accroître les flux. L'intérêt de lier la zone de Poussan avec le port pour le fret est évident. La Région possède du foncier sur Poussan. Il sera difficile de faire transiter de nombreuses marchandises par le train, sur des distances en dessous des 500 km. Avoir un embranchement et trois modes de transport en un même point est capital pour l'investissement à venir sur le port de Sète. ● Port-la-Nouvelle : L'évolution du port est conditionnée par le projet « Huile de palme » et par la vente du Terminal France AgriMer. Des flux de transports ferroviaire et routier plus importants sont possibles. L'évaluation est de 1 à 2 Mt supplémentaires pour le trafic sur le port de Port-la-Nouvelle. L'intention est de développer le trafic ferroviaire. ● FRET SNCF Barcelone : Sur le Barcelone-Lyon Express, il y a 3 trains hebdomadaires qui passent par la ligne TP Ferro et qui sont chargés dans le sens Sud-Nord (8 % de parts ferroviaires en sortie de marchandises du port). Mais très peu dans le sens inverse. Il existe un problème d'équilibre Nord/Sud. Le port de Barcelone entreprend actuellement de grands travaux pour implanter un nouveau terminal container sur le port, qui sera exploité mi-2012 par Hutchinson. <p>MÉTHODOLOGIE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● SNCF : Lorsque RFF estime les parts modales, ferroviaires, routières, fluviales ou maritimes, le prix des services est-il pris en compte et non pas uniquement le coût ? ● Énergie TGV : demande quelle hypothèse RFF a retenu en termes de longueur des trains. ● Transports Ambrogio : demande pourquoi RFF a pris en considération le trafic maritime, l'autoroute ferroviaire mais pas les transports combinés.
Documents remis en séance	Bilan de la concertation en étape 1 - Tableau « La ligne nouvelle »
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



ATELIER « Agriculture-viticulture et foncier n°3 »

Date et lieu	Vendredi 14 octobre 2011 à Narbonne - Palais des arts et du travail
Invités	Chambres d'agriculture, fédérations des syndicats d'exploitants agricoles, CDJA, SAFER, syndicats et fédérations de vignerons
Participation	11 participants sur 27 invités, soit 41 % ● 15 remarques
Durée	2h, de 10h à 12h
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> ● Informer la profession agricole de l'avancement des études ● Présenter les modalités de réalisation de ces études ● Établir les modalités de la participation de la profession agricole, notamment avec la convention de partenariat / réalisation des études
Sujets abordés par les participants	<p>CONVENTION DE PARTENARIAT : 7 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CA 34 : La convention de partenariat est un objectif important. Le sujet « dommages aux cultures » devra être abordé. ● SAFER / CA 66 : La Chambre d'agriculture a nommé un référent par village. La profession soutient RFF dans sa démarche. ● CDJA 34 : Les jeunes agriculteurs tiennent à être associés au projet, avec une répartition des tâches : la Chambre d'agriculture interviendrait sur les études, et les syndicats majoritaires sur les opérations de terrain. ● FDSEA 34 : Une convention sera signée et la FDSEA travaillera avec la Chambre sur ce dossier. ● FDSEA 66 : La répartition entre le syndicalisme, la SAFER et la Chambre sera discutée et le référent désigné se chargera d'organiser le travail sur l'ensemble des études. ● Syndicat des vignerons du Midi : Les études seront confiées en grande partie au syndicalisme. Pour le bon fonctionnement du projet, une convention identique pour les 3 départements nous convient, mais paraît plus facile à signer que 3 conventions. ● Syndicat des vignerons indépendants de l'Hérault : souhaite connaître le protocole mis en place lorsque les agents devront pénétrer dans les exploitations pour les opérations de sondage. <p>ÉTUDES : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CA 34 : a les compétences pour mener les études. Il existe un secteur à fort enjeu sur Picpoul-de-Pinet, l'une des appellations qui se portent le mieux dans le département. ● SAFER / CA 66 : confirme son accord pour réaliser les études spécifiques agricoles sur leur territoire dans des délais raisonnables. <p>INTERACTIONS AVEC LE PROJET AQUA DOMITIA : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CA 34 : Le projet Aqua Domitia intéresse particulièrement l'Hérault, plus que les autres départements. ● SAFER / CA 66 : L'irrigation de la vigne est d'actualité. Les viticulteurs y sont favorables pour augmenter les rendements et lisser la production en limitant l'impact du stress hydrique sur la vigne. <p>MÉTHODOLOGIE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● SAFER / CA 66 : propose que soit analysé l'impact de la ligne nouvelle sur les structures économiques coopératives. Il ne faut pas négliger les parcelles délaissées et réfléchir dès maintenant à la restructuration foncière avec la SAFER. Il est nécessaire de préciser l'impact sur les zonages AOP et/ou IGP (Indication géographique protégée). Autre aspect réglementaire : la replantation des surfaces impactées nécessite une anticipation de la perte de la parcelle. ● Syndicat des vignerons du Midi : souhaite que les études portent sur l'impact des exploitations agricoles ; il faut anticiper ces bouleversements. <p>MIXITÉ : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Syndicat des vignerons du Midi : propose de ne retenir que le trafic voyageur dans le secteur de Fitou, afin de passer dans le massif des Corbières et d'éviter la zone de production de la cave de Leucate, enjeu majeur. <p>ANTICIPATION : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CDJA 34 : L'accès à la profession est particulièrement difficile pour les jeunes agriculteurs à cause du prix du foncier. Le projet offre l'opportunité de leur remettre les parcelles délaissées.
Documents remis en séance	Bilan de la concertation en étape 1 - Tableau « La ligne nouvelle »
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



ATELIER « Desserte du territoire » Volet Stratégie foncière et environnement

Date et lieu	Jeudi 10 novembre 2011 à Colombiers - Salle du Temps libre
Invités	État, Communauté d'agglomération, Communauté de communes, communes, associations environnementales et de défense des usagers
Participation	28 participants sur 72 invités, soit 39 % • 19 remarques
Durée	2h15, de 10h à 12h15
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> • Informer de l'avancée des études sur les sensibilités environnementales et le diagnostic foncier • Recueillir les remarques et compléments
Sujets abordés par les participants	<p>Présentation des trois emplacements pressentis pour accueillir une gare nouvelle : Narbonne/Montredon, Nissan-lez-Ensérune et Béziers-Est. Cette présentation est déclinée avec un inventaire des sensibilités sur les milieux physique, naturel, humain ainsi que paysager et patrimoniaux.</p> <p>NARBONNE / EMBLACEMENT GARES NOUVELLES : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grand Narbonne : réfléchit à une autre implantation pour pouvoir être connecté au projet de LTN. Le SCOT considèrerait l'implantation de la gare nouvelle sur le site de Montredon cohérent avec le tracé retenu en 1995. Plusieurs zones d'activités sont déjà prévues. La Ville de Narbonne a la maîtrise des terrains inutilisés qui pourraient servir à un projet d'accompagnement de la gare nouvelle. • ECCLA : Une gare doit être pensée pour les voyageurs et pas pour le projet de la ville. L'endroit proposé sera urbanisé, il vaudrait mieux implanter la gare nouvelle à l'ouest de la ZAC. <p>MÉTHODOLOGIE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grand Narbonne : Sur le second site envisagé, des zones identifiées comme vignes ont été acquises par la ville. • Association contre les inondations : Les côtes NGF (Nivellement général de la France) doivent apparaître sur les cartes car il y existe un risque de submersion marine tout le long de la ligne. L'étude est réalisée, il faut prendre en compte l'élévation du niveau de la mer. <p>ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cuxac-d'Aude : demande si ce projet permet de respecter le PPRI. Souhaite, pour limiter l'impact hydraulique, une traversée des basses plaines de l'Aude en viaduc et insiste sur l'importance de ne pas oublier « l'Homme » dans les réflexions. • ECCLA : Autour de Narbonne, la sensibilité est forte d'un point de vue hydraulique, de biodiversité ou du milieu humain. Les PPRI ne sont pas appliqués puisque la solution est souvent de replanter pour pouvoir aménager. <p>ENJEUX TERRITORIAUX : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • CRA LR : Sur le secteur présenté, l'impact agricole est limité. Plus au nord cela aurait un impact bien plus important sur l'activité des vigneronnes et des coopératives. <p>NISSAN-LEZ-ENSÉRUNE / EMBLACEMENT GARES NOUVELLES : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • CC La Domitienne : Un projet de gare ne doit pas forcément s'inscrire en zone urbaine. • Nissan-lez-Ensérune : Le site proposé n'est pas en zone inondable. La vue depuis l'oppidum n'est pas un frein à l'emplacement de la gare nouvelle et il est possible de mettre en place des mesures compensatoires. Il s'agit du site le moins compliqué et le moins onéreux. • ECCLA : Cette option n'est pas la meilleure à cause du problème de l'accès qui nécessitera la création de routes et de parkings. <p>MÉTHODOLOGIE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • DREAL : Il faut poursuivre les études pour évaluer l'impact paysager d'une gare nouvelle sur le secteur. • CC La Domitienne : Des études ont déjà été faites sur le site de Nissan, pourquoi en faire de nouvelles aujourd'hui ? <p>FONCIER : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nissan-lez-Ensérune : De nombreux viticulteurs songent à la reconversion et sont prêts à vendre leurs vignes. La mise en place d'un observatoire foncier serait souhaitable. • CRA LR : La SAFER a une connaissance exhaustive du marché foncier rural. La conjoncture pousse les agriculteurs à la vente mais la ligne est construite à l'échelle du siècle et dans le futur, le besoin de terre se fera sentir. <p>TRACÉ : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coursan : demande si le domaine de Lastours a été pris en compte. Dans le projet de 1995, le contournement de Coursan était prévu pour accompagner le projet et cette rocade était très importante pour la commune. <p>BÉZIERS / EMBLACEMENT GARES NOUVELLES : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • CC La Domitienne : Le secteur de Béziers est déjà encombré et il sera nécessaire d'être prudent avant d'ajouter de nouveaux flux liés à la gare. • Villeneuve-lès-Béziers : La communauté d'agglomération rejette le premier emplacement, la zone étant très urbanisée, et construire une gare à cet endroit serait très compliqué. Sur le deuxième site, il y a de nombreuses zones d'activité, dont certaines en projet, et notamment la Méridienne qui serait alors directement au contact de la gare nouvelle. De plus la connexion avec l'A75 serait très fonctionnelle. • Coursan : Si la gare est à Béziers ou à Nissan, il n'y aura pas de gare « grande vitesse » dans l'Aude, alors que cette gare représente pour le département un fort enjeu économique. <p>LIGNE ACTUELLE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Villeneuve-lès-Béziers : rappelle le souhait de Cers, de Villeneuve et de l'Agglomération Béziers-Méditerranée de déplacer la ligne actuelle.
Documents remis en séance	Tableau « La ligne nouvelle » - Support imprimé du diaporama
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

ATELIER « Desserte du territoire » Volet Projets urbains

Date et lieu	Jeudi 10 novembre 2011 à Colombiers - Salle du Temps libre
Invités	Collectivités locales -communes, Communauté de communes, Communauté d'agglomération-, Chambres consulaires, SAFER
Participation	24 participants sur 64 invités, soit 37,5% ● 20 remarques
Durée	2h, de 14h30 à 16h30
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> ● Initier la réflexion sur la desserte ferroviaire ● Présenter les projets urbains de Béziers, Nissan-lez-Ensérune et Narbonne ● Présenter les principes fondateurs d'une gare nouvelle
Sujets abordés par les participants	<p>PROJET URBAIN DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE BÉZIER</p> <p>GARE NOUVELLE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CABM : Le SCOT a voté pour le secteur Béziers-Est. La zone de chalandise est large, notamment dans le domaine touristique. ● Villeneuve-lès-Béziers : Le bâtiment proposé se trouve sur la commune. Villeneuve fait une révision de son PLU. Un plan de circulation est étudié pour améliorer les accès à la gare nouvelle. <p>PROJETS FONCIERS : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CABM/Béziers : Le Schéma de développement de Béziers-Est inclut la ZAC de la Méridienne au carrefour des deux autoroutes, le Technoparc de Mazeran et la future rocade qui desservira la zone de la future gare avec un TCSP. Il y a également dans ce secteur une zone d'extension urbaine planifiée à Boujan-sur-Libron, soumise à une ZAD. ● Villeneuve-lès-Béziers : 120 ha viennent d'être « zadés » sur le territoire pour la gare nouvelle et le développement d'activités. <p>INTERMODALITÉ / DESSERTE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CABM : Le secteur serait desservi par un dispositif intermodal complet : Ligne nouvelle, ligne classique, transports en commun et l'aéroport. La CABM a en projet la création de 2 haltes nouvelles. Une interaction est à mettre en œuvre entre l'aéroport et la voie ferrée. Béziers se trouve au cœur d'infrastructures de circulations importantes. ● CC La Domitienne : Le lien entre la gare nouvelle et l'aéroport n'est pas intéressant, car les voyageurs utilisent soit le train, soit l'avion, rarement les deux à la fois. <p>ZONES URBANISÉES / PROJETS : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CABM/Béziers : Il y a trois zones urbanisées, celle de Béziers, de Villeneuve-lès-Béziers et de Cers. Une déviation de la ligne classique est prévue dans le projet. La ligne actuelle traverse Cers en plein cœur. Sur Béziers, le développement urbain se ferait sur la rive droite. <p>MÉTHODOLOGIE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CABM : La population concernée par la gare s'étend à la Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée, aux villes d'Agde, du Cap d'Agde, de Vias et Portiragnes, de Pézenas et la vallée de l'Hérault, jusqu'à Clermont-l'Hérault et Lodève, ce qui augmente la zone de chalandise. <p>PROJET URBAIN DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES LA DOMITIENNE</p> <p>GARE NOUVELLE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CABM : Deux gares, à Narbonne-Ouest et à Béziers-Est, seraient une solution idéale, mais le problème sera le financement. ● CC La Domitienne : En 1992, le projet de Nissan a été retenu ; en 1995, il est intégré aux documents d'urbanisme et depuis 2000, les réserves foncières sont faites dans les PLU. Ce projet de gare est celui d'une réflexion approfondie au niveau de l'aménagement du territoire. Des études ont déjà été faites avec le soutien de la Région, un accord devrait éviter de devoir les refaire. Deux gares à 30 km l'une de l'autre sont-elles financièrement possibles ? <p>ACCÈS / DESSERTE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Coursan : Si la gare nouvelle était construite à Nissan, les voyageurs du bassin narbonnais passeront en voiture par Coursan pour aller prendre le train, ce qui augmentera le trafic déjà trop élevé. Réaffirme l'exigence de la rocade qui avait été prévue en 2000 si la gare se faisait à Nissan. ● Nissan-lez-Ensérune : Cette gare pourrait desservir Vendres, Fleury, Narbonne-plage, Gruissan, Port-la-Nouvelle, Leucate... quant au fret, Port-la-Nouvelle est devenu un port d'animation régionale et engendrera un flux supplémentaire. <p>MÉTHODOLOGIE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CC La Domitienne : La définition de la zone de chalandise apporte du poids au choix central proposé par la Domitienne car elle comprend à la fois la population biterroise et narbonnaise. Pour Narbonne, l'Est / Nord-Est apparaît comme un espace de développement ; sur le Biterrois, l'Ouest recèle plus de potentiel de développement, Nissan est le barycentre biterro-narbonnais, identifié dans le SRADDT. <p>VITICULTURE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CC La Domitienne : Depuis l'inscription du projet dans le POS, la plupart des viticulteurs concernés souhaitent vendre et se reconverter ou restructurer leur propriété.

ATELIER « Desserte du territoire » Volet Projets urbains (suite)

Sujets abordés par les participants

ENVIRONNEMENT : 1 remarque

- **CC La Domitienne** : La gare de Nissan n'est pas en zone inondable. À Nissan, l'Oppidum est une zone protégée. Toutefois, ce choix de site pour une gare nouvelle semble le plus pertinent, avec des mesures compensatoires à prévoir pour la pie grièche à poitrine rose et la pipistrelle.

PROJET URBAIN DU GRAND NARBONNE

GARE NOUVELLE : 1 remarque

- **Grand Narbonne** : Notre réflexion porte sur 2 emplacements de gare nouvelle. Nous avons la maîtrise foncière des deux sites, avec des projets adaptables : la connexion avec la ligne Toulouse-Narbonne doit être étudiée. La gare actuelle est intégrée dans la réflexion, avec sa réserve foncière importante. L'Agglomération a beaucoup de réserves foncières (180 ha) qui devraient permettre de faire des projets importants.

PROJET URBAIN : 1 remarque

- **Grand Narbonne** : Il faut prévoir un nouveau quartier, avec du logement, du tertiaire, une liaison avec les 3 quartiers de Narbonne et ce nouveau quartier autour de la gare actuelle. Nous menons une réflexion globale.

DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE : 1 remarque

- **Grand Narbonne** : Une gare nouvelle peut être un élément intéressant d'un point de vue touristique, dans un schéma régional, avec la proximité de Carcassonne, la ligne Toulouse-Narbonne, l'aéroport de Béziers, celui de Carcassonne, avec sa clientèle d'Europe du Nord, des « packages » qui pourraient être proposés.

ZONES D'ACTIVITÉ : 1 remarque

- **Grand Narbonne** : Il y a une zone d'activité en cours de développement à Montredon, à côté de la gare, avec un important pôle médical sur 40 ha. Sur la zone de Lézignan, il y a des zones artisanales et industrielles, avec les infrastructures (proximité autoroute).

PLU / PDU : 1 remarque

- **Narbonne** : La Ville est en train de modifier son PLU et lancera son PDU en novembre.

Documents remis en séance

Tabloïd « La ligne nouvelle » - Support imprimé du diaporama

Compte-rendu

Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com
Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



ATELIER « Desserte du territoire » Volet La gare vue par les acteurs socio-économiques

Date et lieu	Lundi 14 novembre 2011 à Colombiers - Salle du Temps libre
Invités	Services de l'État, Région, Départements, collectivités locales - communes, Communauté de communes, Communauté d'agglomération-, associations environnementales et de défense des usagers, syndicats, acteurs socio-économiques
Participation	32 participants sur 49 invités, soit 65 % ● 13 remarques
Durée	2h30, de 10h à 12h30
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> ● Aborder la gare comme espace de valorisation économique ● Présenter et partager le diagnostic économique (démographie, population active, CSP, fiscalité, tourisme, viticulture)
Sujets abordés par les participants	<p>PROJETS URBAINS / COMMUNAUTAIRES : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Grand Narbonne : a créé le Parc méditerranéen de l'innovation, avec une politique de congrès scientifiques. Cette dynamique pourrait être complétée, autour de la gare nouvelle, par un emplacement consacré au développement de la « technopole », des pépinières d'entreprises et un Parc des congrès. Le Grand Narbonne a des projets d'aménagement dans le prolongement de la gare centre vers la zone de Sainte-Louise. ● CABM : a présenté à RFF l'ensemble des zones économiques à venir, notamment le projet « Schéma de secteur gare TGV[®] », pré-financé. La zone autour de l'emplacement désiré par la communauté d'agglomération pour la gare nouvelle, a été « zadée », avec une infrastructure routière améliorée, en sortie d'autoroute, et un accès facilité. ● Nissan-lez-Ensérune : pense qu'il est important de n'avoir qu'un seul projet de gare nouvelle pour l'ensemble du territoire biterro-narbonnais. Il sera plus facile de faire financer un projet unique. La Région soutenait le projet de Nissan en raison de l'intérêt du site en matière d'aménagement du territoire. ● CFDT : Il existe un grand enjeu, celui de l'articulation avec les trains régionaux et autres transports en commun. <p>MÉTHODOLOGIE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● DREAL : Le diagnostic présenté est partagé par l'État. Les études de potentialités de trafic marchandises qui sont en cours sont à regarder de près. ● Grand Narbonne : aurait souhaité un diagnostic plus nuancé et apprécié que soient présentées des perspectives au niveau des territoires. ● CFDT : Pour compléter l'analyse, l'Insee a diffusé, fin juin 2011, un nouveau zonage des zones d'emploi de Béziers Ville, Agde-Pézenas et Narbonne, les trois zones concernées par la localisation d'une éventuelle gare nouvelle. <p>DYNAMIQUE TERRITORIALE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CABM : L'activité culturelle est importante sur le territoire biterrois. L'agglomération souhaite construire un palais des sports, et à développer la filière développement durable dans l'enseignement supérieur. ● Grand Narbonne : En matière d'enseignement supérieur, un projet de création d'institut universitaire professionnalisé est lancé et sera officialisé courant 2013. ● CFDT : regrette l'absence du Conseil régional. <p>DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CG 34 : Le tourisme doit être un pilier dans les choix de développement futurs. Il faudrait imaginer des convergences avec les pôles de transport existants, les aéroports, pour contribuer au levier d'attractivité exogène qu'est le tourisme. ● CC La Domitienne : L'implantation de la gare nouvelle doit s'accompagner d'un développement de l'activité économique le plus possible et sur plusieurs sites. La Domitienne envisage des projets de parc tertiaire, d'hôtellerie... <p>SCOT : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CABM : Le SCOT de Béziers sera certainement validé en juillet 2012.
Documents remis en séance	Tabloïd « La ligne nouvelle » - Support imprimé du diaporama
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



ATELIER « Desserte du territoire » Volet Mobilité & intermodalité

Date et lieu	Lundi 14 novembre 2011 à Colombiers - Salle du Temps libre
Invités	Services de l'État, Région, départements, collectivités locales - communes, Communauté de communes, Communauté d'agglomération-, associations environnementales et de défense des usagers, acteurs socio-économiques
Participation	32 participants sur 44 invités, soit 73 % ● 17 remarques
Durée	2h, de 14h30 à 16h30
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> ● Présenter la gare comme espace d'intermodalité ● Présenter et échanger sur la mobilité actuelle (réseaux, origines/destinations des déplacements, modes de rabattement...)
Sujets abordés par les participants	<p>MÉTHODOLOGIE : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CABM : souhaite faire ajouter sur les cartes la rocade Sud de Béziers, avec le nouveau pont sur l'Orb. ● CAHM : demande de préciser la saison de l'enquête de trafic, car la saturation des voies d'accès est réelle selon la saison observée. ● SNCF : Les données de trafic connues de la SNCF, diffèrent légèrement de celles de RFF avec 10 % de correspondances sur Montpellier. Les projections sur 20 ans et au-delà, permettent de comparer les scénarios entre eux. ● FNAUT : Il manque une étude qualitative sur l'évolution du partage modal lors d'un parcours grande ligne. À Montpellier, la réalisation d'un réseau de tramway modifie la propension des voyageurs à passer d'un mode routier individuel à un mode de transport public. À compter de décembre 2011, la gare de Coursan va voir le nombre de ses arrêts de trains régionaux multiplié, c'est un exemple concret de la modification d'arbitrage des usagers entre le mode routier et le mode ferroviaire. ● CFDT : Des données objectives seraient utiles en référence, en utilisant par exemple la billetterie électronique de la SNCF. <p>SITE GARE NOUVELLE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CAHM : Le problème des gares centre est le stationnement. ● CC La Domitienne : Agde est d'abord une ville de destination. Une gare nouvelle à Nissan n'aurait ni la spécificité d'Agde (motivation touristique des voyageurs), ni de Montpellier, où l'aspect métropolisation est prédominant. ● TGV Sud : Le tropisme de Montpellier est important : Montpellier est la gare de correspondance pour les Agathois par exemple. <p>DESSERTE DU TERRITOIRE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CAHM : Les TET (Trains d'équilibre du territoire) sont censés générer des richesses sur les territoires desservis. Ces richesses ont-elles été évaluées par les transporteurs ou les territoires ? ● SNCF : Il faut anticiper l'arrivée d'autres transporteurs. Le nombre de trains a baissé significativement dans les origines-destinations de la liaison entre Méditerranée et Atlantique. Pour maintenir un équilibre dans la desserte territoriale, l'État soutient les TET financés par une taxe ferroviaire, pour les 2 ans à venir. ● FNAUT : Quand l'offre ferroviaire est défailante et que le besoin de mobilité existe, il est satisfait par la voiture. Comment s'organiser pour que l'offre ferroviaire soit performante pour voyager dans toute la France ? <p>ZONE DE CHALANDISE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CC La Domitienne : Les zones de chalandise définies ne semblent pas logiques par rapport au sens des déplacements. ● Coursan : L'aire de chalandise est fonction des horaires des trains et des services, le voyageur choisit ce qui est le plus facile pour lui. ● TGV Sud : Il est délicat de figer les zones de chalandises, un nombre important de paramètres venant déterminer les choix des usagers : problèmes de stationnement, durées de parcours suivant l'heure de départ, et surtout, consistance de l'offre. <p>SYNERGIE AIR-FER : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CC La Domitienne : Seul un aéroport international permet une interconnexion intéressante entre l'air et le fer. ● TGV Développement : Il n'existe pas de réelles synergies air-fer possible dans la région. <p>PDU : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● DDTM : La coordination entre le service qui sera offert par la ligne nouvelle, et les transports urbains et interurbains, aura un impact fort sur le territoire. Un PDU donnerait de la visibilité dans la durée sur l'impact financier d'une desserte nouvelle de gare, d'un pôle d'échanges avec des moyens interurbains, ou la remise à plat partielle ou totale d'un réseau de transport urbain.
Documents remis en séance	Tabloïd « La ligne nouvelle » Support imprimé du diaporama
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



ATELIER « Environnement n°4 »

Date et lieu	Mardi 31 janvier 2012 à Montpellier - Hôtel Mercure
Invités	Services de l'État, collectivités territoriales, Parc naturel régional, fédérations et associations environnementales
Participation	39 participants sur 68 invités, soit 57 % • 25 remarques
Durée	5h10, de 10h à 12h20 et de 14h à 16h50
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> • Présentation des résultats des inventaires écologiques menés dans la ZPP • Présentation de la méthode de construction et présentation des variantes de tracé
Sujets abordés par les participants	<p>MÉTHODOLOGIE / ENJEUX : 10 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • DREAL : l'automatisation de la hiérarchisation a un défaut qui consiste à faire ressortir des éléments qui ne sont peut-être pas les plus pertinents pour le choix des variantes. Estime que détruire les zones de mesures compensatoires n'est pas judicieux, mais que cela ne doit pas être interdit pour autant. La hiérarchisation des zones d'enjeu doit être affinée. • SyBLE : signale l'absence de cartographie de la ripisylve de la Mosson. • Syndicat Rivage Salses-Leucate : Suite à la réalisation d'un inventaire précis des zones humides, cette étude sera-t-elle prise en compte ? Les enjeux ne sont pas les mêmes suivant la ZPP. • PNR la Narbonnaise : reste en attente d'harmonisation avec des études préexistantes ou en cours. L'avancée de la méthodologie va-t-elle accroître les « zones à enjeu élevé » ? • CEN LR : demande de tenir compte de l'inventaire pour affecter une valeur numérique aux zones de compensation existantes. Demande si la commande est de rouler à 350 km/h sur les 150 km. • Conservatoire botanique national : souhaite savoir comment les espèces protégées ont été relativisées par rapport aux espèces patrimoniales. Il est nécessaire qu'une couleur traduise ce qui est rédhibitoire. Sur 60 critères éligibles, 13 ont été retenus pour la variante de moindre enjeu territorial. Quelle est la valeur de ceux qui ont été écartés ? Il y aura un cumul d'impacts sur des espèces à évaluer avec la variante retenue. Il serait intéressant d'ajouter le degré d'artificialisation comme critère d'habitat. • LPO 11 : étonné de voir des zones où se cumulent des enjeux <i>fort</i> et <i>très fort</i>, classés <i>in fine</i> en enjeu, <i>assez fort</i> à <i>fort</i>. Signale que les zones d'enjeux forts sur les cartes thématiques ne ressortent dans les cartes globales qu'en enjeu faible à modéré. Demande la prise en compte des habitats potentiels (faucon crécerellette à Fabrègues, pie-grièche à poitrine rose, près de Cuxac-d'Aude et Nissan-lez-Ensérune). • GOR : constate que l'enjeu majeur a été très localisé par rapport au cumul d'enjeu des Corbières. • Association roussillonnaise d'entomologie : La richesse ornithologique (500 à 600 espèces) serait rédhibitoire si les groupes présents sur la ZPP ne bénéficiaient pas de bons taux de reproduction. • Gardiens de la Gardiole : Le lézard ocellé est présent des deux côtés de l'A9. La zone Natura 2000 va être élargie sur la partie Ouest. <p>VARIANTES DE TRACÉ : 10 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • DREAL : sera-t-il possible <i>in fine</i> de choisir des morceaux de tracé dans chaque famille et de les combiner ? Il est intéressant d'étudier plusieurs variantes très différentes. • CG 66 : Il est souhaitable que le tracé évite le Camp Joffre. • CA Montpellier : s'étonne que la variante de moindre enjeu traverse la ZPS de Fabrègues. • CCNBT : Il faut protéger le bassin de Thau. • Syndicat mixte du bassin du fleuve Hérault : Le tracé s'est éloigné du captage de Florensac, ce qui est positif. Il faut être vigilant pour la traversée des zones inondables. • PNR la Narbonnaise : Une charte paysagère sur le massif des Corbières est en cours. Au stade actuel d'étude, aucune zone d'enjeu n'a été identifiée pour discriminer une variante. • Conservatoire botanique national : La biodiversité doit avoir la même importance que l'économie dans le choix du tracé. • Gardiens de la Gardiole : Le tracé doit être au Sud de l'A9 et près de celle-ci. • LPO 34 : La variante de moindre enjeu territorial est-elle de moindre impact ? • SPPEF : n'est pas pour la variante qui coupe 3 fois la Mosson. • MIXITÉ : 3 remarques • CG 66 : La mixité est un véritable enjeu de développement durable. • PMCA : souhaite développer une ligne mixte. • FRENE 66 : La continuité de la mixité de Montpellier à Perpignan ne doit pas être remise en cause. <p>OUVRAGE D'ART : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Syndicat Rivage Salses-Leucate : demande si une portion en tunnel est prévue dans l'option voyageurs. • Conservatoire botanique national : Quel est le rapport de coût entre une section tunnel ou non ?
Documents remis en séance	Atlas cartographique IFFH (Inventaire Faune-Flore-Habitat) - Bilan de la concertation en étape 1 Tabloïd « La zone de passage de 1 000 mètres »
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

ATELIER « Desserte du territoire n°2 » Béziers

Date et lieu	Jeudi 1^{er} mars 2012 à Béziers - Palais des congrès
Invités	Services de l'État, collectivités territoriales, communes, chambres consulaires, acteurs économiques et environnementaux, fédérations et associations usagers...
Participation	51 participants sur 126 invités, soit 40 % ● 35 remarques
Durée	5h10 (2h20 le matin / 2h50 l'après-midi)
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> ● Présenter les différents sites de gare et esquisses ● Présenter le projet de la Communauté d'agglomération de Béziers ● Donner les éclairages financiers ● Présenter les études de trafic et de desserte ● Présenter l'accessibilité des gares
Sujets abordés par les participants	<p>COÛT : 8 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CR LR : La Région est attentive à la question du coût. ● CESER LR : Il faut compter le coût des raccordements dans le coût final de la gare : au final c'est le contribuable qui paiera. Le coût de 7 milliards nous inquiète. ● CG 34 : demande qui sera propriétaire des gares. ● CABM : La CA assumera le coût de la gare. ● CC La Domitienne : Si les gares sont déficitaires, quel est l'impact sur le site ? ● Énergie TGV : La rentabilité des gares n'existe pas, seules 12 % le sont. Mais tous les partenaires, réunis dans une société de projet, pourraient en retirer des bénéfices. Il faut penser à améliorer la ligne classique. ● TGV Développement : Il faut prévoir le coût des investissements annexes, les CG ont-ils donné leur avis ? ● FNAUT : Pour un coût de 80 M€ par gare, 8 AR/jour ne sont pas suffisants - avec 1 million de voyageurs, la rentabilité n'est pas assurée. Il est nécessaire d'être vigilant sur les coûts. <p>GARES NOUVELLES : 7 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CR LR : L'ensemble des 4 sites sont intéressants. La Région souhaite conserver une vision stratégique et faire son choix plus tard. ● CABM : Nous sommes vigilants aux zones inondables, aux raccordements et à la capacité de cette gare à desservir le territoire. ● CAHM : Nous sommes favorables au projet de Béziers mais il faut questionner le financement et se préoccuper du devenir des gares existantes. Le lien TGV® / train régional est important à creuser. À Agde nous avons besoin du TGV®. La carte est perturbante car elle montre que le site de Béziers-Est n'est pas optimal pour Agde. ● CC La Domitienne : Le site de gare A75 en surface est-il compatible avec le fret ? ● CFDT : souhaite une ligne nouvelle pour développer l'économie locale, pas pour voir passer les TGV®. ● FNAUT : Il existe une différence de coût notable si le site de Béziers est choisi à cause des ouvrages d'art nécessaires : la FNAUT tient au doublet de ligne pour des raisons de sécurité et de ponctualité. ● TGV Sud : Toute gare nouvelle est consommatrice d'espace, il faut être économe dans ce domaine. <p>MÉTHODOLOGIE : 7 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CABM : Le mode de calcul des zones de chalandise doit tenir compte du poids démographique. Les habitudes des voyageurs vont évoluer car le système TGV® va être modifié. ● CC La Domitienne : souhaite connaître les temps de trajet à partir de chaque scénario ? ● CFDT : Il faut être prudent par rapport aux zones de chalandise. ● TGV Sud : Les ruptures de charge impactent les prévisions de trafic quand des trains arrivent d'Espagne et les chiffres de chalandise ne seront plus valables d'ici 20 ans. ● Énergie TGV : Il ne faut pas oublier les flux venant d'Espagne dans les prévisions. La méthode est trop franco-française pour un projet qui doit être international. Ne pas oublier les flux vers Barcelone. ● TGV Développement : souhaite avoir une estimation de tous les travaux annexes à la construction d'une gare. ● SNCF : Il faut créer une carte de chalandise avec les Origines-Destinations et les orientations. <p>ENJEUX TERRITORIAUX : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CESER LR : Ne faut-il pas rénover et connecter les gares existantes plutôt que de construire des nouvelles gares ? Il faut connecter la ligne classique et la ligne nouvelle. ● CABM : sera vigilante par rapport aux questions hydrauliques dans la zone de Béziers-Est. ● CC La Domitienne : Pouvons-nous connaître l'impact économique de l'arrivée d'une gare ? ● FNAUT : Agde a besoin du TGV® et le moins possible de rupture de charge. ● SPPEF : Il faut veiller à l'insertion paysagère et tenir compte des zones inondables. <p>FINANCEMENT : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CESER LR : Qui participera au financement du projet ? L'UE est devenue très frileuse. ● CABM : est d'accord sur le principe de financements croisés des collectivités. La Région et les Départements doivent y être associés. ● CAHM : Pour participer au financement, souhaite des garanties sur la desserte de la gare d'Agde en TGV®. ● FNAUT : Attention à la rentabilité car les pratiques des usagers évoluent, notamment si la Région développe les trains régionaux à 1 €. Il faut mettre en œuvre la coopération et pas la compétition. <p>RACCORDEMENTS / INTERCONNEXION : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CESER LR : Il faut absolument connecter la ligne classique et la ligne nouvelle. ● CABM : Quel opérateur paiera pour un raccordement vers Béziers-Est ? ● Béziers : Pourquoi un raccordement à Nissan et pas à Narbonne pour aller à Béziers-Est ? ● SNCF : Très favorable aux interconnexions TGV® / train régional qui favorisent les liaisons transverses.
Documents remis en séance	Bilan de la concertation en étape 1 - Tableau « La zone de passage de 1 000 mètres » - Support imprimé du diaporama
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

ATELIER « Desserte du territoire n°2 » Narbonne

Date et lieu	Vendredi 2 mars 2012 à Narbonne - Palais des Arts et du travail
Invités	État, collectivités territoriales, communes, Communautés d'agglomération et Communautés de communes, chambres consulaires, acteurs économiques et environnementaux, fédérations et associations usagers...
Participation	53 participants sur 126 invités, soit 42 % ● 30 remarques
Durée	6h30, de 10h à 16h30
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> ● Présenter les différents sites de gare et esquisses ● Présenter les études de trafic et de desserte ● Présenter le projet de la Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne ● Présenter l'accessibilité des gares ● Donner les éclairages financiers
Sujets abordés par les participants	<p>EMPLACEMENT GARES NOUVELLES : 7 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● DDTM 11 : Pour choisir l'implantation, il faut veiller à amenuiser l'impact de la voiture. ● Grand Narbonne : Il faut régler le problème du fret et celui des parkings, et dans ce cas, la gare nouvelle 1 est la mieux placée. Pour desservir Nissan la compétence transport est celle de la CA. ● Montredon-des-Corbières : La proposition de gare 1 et le projet architectural conviennent à la commune. Le PDU du Grand Narbonne sera approuvé en 2013 et donnera des précisions sur les flux. ● Coursan : Les parkings sont insuffisants, notamment en gare centre de Narbonne. C'est un problème récurrent, il faut les prévoir dans les scénarios. ● ECCLA : Il n'y aura pas suffisamment de bus pour amener les voyageurs à Nissan et l'augmentation du CO² sera considérable pour l'Aude si les voyageurs de Narbonne doivent venir à Nissan. La gare centre de Narbonne est une bonne solution. ● FNAUT : Prise de position contre les gares exurbanisées donc l'option gare centre est à saluer. ● SNCF : Rien n'est acté mais la proximité de 2 gares, à une distance de 20-30 km n'a rien d'impossible. La pertinence de chaque projet sera définie par les estimations de trafic. <p>LIAISON TOULOUSE-NARBONNE : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CESER LR : Où passe la LTN par rapport à LNMP ? Les 2 projets doivent être intégrés à notre réflexion. ● Grand Narbonne : À l'horizon 2050, la LTN permettrait de desservir Narbonne-Ouest sans raccordement donc sans perte de temps. ● CA Carcassonnais : Même si elle arrive en 2050, il faut prendre en compte la LTN : ce maillon doit être aménagé avec une GN à Narbonne. ● ECCLA : Y a-t-il des voyageurs pour la LTN et quelqu'un pour la payer ? Le projet LTN n'a pas de sens, il vaut mieux aménager la ligne actuelle. <p>COÛT : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Grand Narbonne : Sur un coût de 80 M€ il est normal que les collectivités participent, mais il faudra tenir compte du montant des travaux annexes, réseaux, flux. Dans les prévisions, l'évolution du prix du billet est à prendre en compte. ● Cuxac-d'Aude : Les raccordements sont-ils sources d'économie ? ● ECCLA : La gare de Nissan paraît techniquement moins coûteuse mais il faut faire attention au coût d'autres infrastructures (routes, parking...). ● Énergie TGV : On ne peut pas augmenter le nombre de trains sur une même ligne à l'infini. On économise le coût de la gare mais on paie des raccordements. <p>ENJEUX TERRITORIAUX : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● DDTM 11 : Le projet doit s'intégrer dans le paysage, pas l'inverse. Il doit respecter l'identité locale. ● Grand Narbonne : Le port de Port-la-Nouvelle est à prendre en compte dans le calcul des flux. ● Cuxac-d'Aude : Il faut minimiser l'impact de la voiture et développer les services publics de transport. Nissan est plus accessible que Montredon en venant de Narbonne-Sud. ● SMMAR : L'emplacement de la gare 2 est sur une zone d'extension de stockage des volumes d'eau. Il faudra recréer la capacité de stockage. L'emplacement de la gare 2 est localisé sur l'ancien étang. <p>FINANCEMENT : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CESER LR : Le SNIT a chiffré le programme ferroviaire à 650 milliards d'euros ; combien coûtent les raccordements ? Combien coûtent la rénovation des gares centre ? Il faut solliciter l'Europe. ● Grand Narbonne : L'UE pourrait prendre en charge une partie du financement du projet urbain. Il faut faire du lobbying. ● ECCLA : Attention au financement par PPP. <p>PROJET URBAIN : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Grand Narbonne : Le projet urbain prend en compte toutes les zones classées. ● Cuxac-d'Aude : En cas de gare centre, la ligne passerait à l'ouest avec un raccordement pour Toulouse et un raccordement pour Narbonne. ● ECCLA : Narbonne a raison de vouloir densifier la ville. <p>COMPÉTENCE TRANSPORT : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CG 11 : Pas de compétence à sortir de notre territoire pour desservir une gare extérieure au département. ● TGV Sud : Il faut des gares nouvelles et des trains régionaux à grande vitesse pour desservir toute la région. <p>MÉTHODOLOGIE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ECCLA : RFF doit fournir un tableau comparatif des divers scénarios avec les coûts. <p>● MIXITÉ : 1 remarque</p> <p>Grand Narbonne : Il faudrait 2 raccordements pour le fret et il ne faut pas oublier la desserte du port de Port-la-Nouvelle.</p> <p>STRATÉGIE FONCIÈRE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Grand Narbonne : Quel que soit le projet retenu sur le Narbonnais, la maîtrise totale des terrains est acquise.
Documents remis en séance	Bilan de la concertation en étape 1 - Tableau « La zone de passage de 1 000 mètres » - Support imprimé du diaporama
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

ATELIER « Desserte du territoire n°2 » Nissan-Lez-Ensérune

Date et lieu	Lundi 5 mars 2012 à Nissan-lez-Ensérune - Salle Michel Galabru
Invités	État, collectivités territoriales, communes, Communautés d'agglomération et Communautés de communes, chambres consulaires, acteurs économiques et environnementaux, fédérations et associations d'usagers...
Participation	42 participants sur 106 invités, soit 40 % ● 27 remarques
Durée	4h30, de 10h à 16h30
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> ● Présenter les différents sites de gare et esquisses ● Présenter le projet de la Communauté de communes La Domitienne ● Donner les éclairages financiers ● Présenter les études de trafic et de desserte ● Présenter l'accessibilité des gares
Sujets abordés par les participants	<p>DESSERTE, CONNEXIONS ET FRÉQUENCE : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CG 34 / Hérault Transport : La desserte en étoile est facile à réaliser. Il est possible de passer des conventions transdépartementales. Pour un transporteur routier, le positionnement d'une gare en-dehors des zones très urbanisées n'est pas un désavantage. Pour le projet nissanais, une collaboration étroite entre les AOT sera nécessaire. ● CC La Domitienne : La solidarité CG 11 et Grand Narbonne ne doit pas empêcher des coopérations intelligentes sur la desserte de Nissan, avec une extension de service de bus. ● FNAUT : Favorable à la ligne nouvelle mais pour avoir une desserte en trains régionaux accélérée. Les connexions ne doivent pas être trop longues ou compliquées. Il faut penser aux personnes à mobilité réduite. ● CFDT : Pour basculer le trafic de l'ancienne ligne vers la nouvelle, il faudra sécuriser les intersections. 25 % des voyageurs vont à la gare en TC. Il est nécessaire de compléter les scénarios chiffrés pour comprendre les évolutions et pour savoir si davantage de personnes prendront le train grâce à la nouvelle gare. ● Énergie TGV : Les Espagnols nous envieront des Intercités à grande vitesse, il faut le prévoir. L'AOT de Narbonne ne dessert pas Nissan, cela peut-il changer ? ● TGV Sud : Sur Périès, faut-il conserver la halte train régional ou recréer une desserte sur le secteur ? Entre Béziers et Narbonne, le temps gagné par la ligne nouvelle sera faible, mais une gare nouvelle est plus facile à desservir pour des exploitants ferroviaires que de réaliser des raccordements. <p>GARES NOUVELLES : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CC La Domitienne : souhaite une gare à vocation Sud de France. Les 2 sites étudiés répondent aux besoins des usagers. ● Nissan-lez-Ensérune : Ce projet est historique, c'est la gare du bon sens. ● FNAUT : doute que le choix de ces gares exurbanisées soit un véritable outil de développement économique et territorial. ● CFDT : Favorable à une gare entre Béziers et Narbonne, mais il y a des inconvénients à passer du TGV® au train régional. Nissan serait plus une gare d'échanges qu'une gare de destination. Sa réussite se jouera sur sa capacité d'intermodalité. ● Énergie TGV : Le site « Village » est intéressant car il est proche de la D609, mais y aura-t-il un raccordement ? ● TGV Sud : Intéressé par gare Nissan Village, d'accès facile par l'ex-N113. <p>MÉTHODOLOGIE : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● SNCF : Il faut garder un regard critique sur les estimations actuelles car les exploitants ne connaissent pas le montant des péages qui sera pratiqué. ● FNAUT : Il faut chiffrer tout cela. Il faut aussi prendre en compte le rabattement routier dans les estimations de fréquentations et les comparaisons gare actuelle et gare nouvelle, car l'augmentation constante du prix du carburant peut faire bouger les courbes d'ici 2020. ● TGV Développement : Les chiffres avancés doivent être plus détaillés car la conséquence de leur utilisation est importante. Le sens de déplacement est primordial, comment se font les transferts quand les points d'accès sont éloignés ? ● CFDT : Ce qui déterminera les exploitants, c'est le temps de parcours et le nombre d'arrêts. <p>ENJEUX TERRITORIAUX : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CESER LR : Ne faut-il pas rénover et connecter plutôt que de construire de nouvelles gares ? Le coût de 7 milliards d'euros est inquiétant. Il faut connecter la ligne classique et la Ligne nouvelle. ● CFDT : Le rééquilibrage de la région est un enjeu important pour les élus. Combien d'emplois représente une gare nouvelle ? ● TGV Sud : Agde est déjà une gare TGV®; la CAHM travaille sur un plan global de déplacement qui inclut la rénovation de la gare, point d'accès aux Grandes Lignes et à la Grande Vitesse. <p>FINANCEMENT : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CC La Domitienne : Le syndicat mixte semble la bonne structure pour rassembler les partenaires co-financiers. Pour ce, il faut ajouter au coût de la gare, le prix du déplacement de la ligne, ceux-ci sont économisés à Nissan. ● FNAUT : Ce point est à prendre en compte dans le choix du site, notamment par la Région qui a en charge la mise en place des navettes train régional. ● Énergie TGV : Les Espagnols mettront du matériel en service en France s'ils jugent que la rentabilité sera assurée. Ils n'auront pas d'aide financière française. <p>INTERMODALITÉ : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CC La Domitienne : Sur Nissan, l'intermodalité est facilitée par la possibilité de quai à quai avec la ligne classique. Le site Village a plus de potentiel en termes d'intermodalité y compris avec les modes doux. Il est proche du canal du Midi. ● TGV Développement : Il est intéressant d'avoir des bus à l'arrivée des TGV®. <p>CHALANDISE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CG 34 / Hérault Transport : Il y a 5 AOT à Montpellier, moins à Béziers, avec des coopérations renforcées, on peut organiser toutes les dessertes. Rien n'est interdit. ● CFDT : La gare du cœur du Languedoc doit couvrir largement la zone de chalandise de Pézenas à Narbonne et desservir les 4 zones d'emplois d'Agde, Pézenas, Béziers et Narbonne. <p>TRACÉ : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CC La Domitienne : Le tracé sur lequel se situe la gare Village est hors zone inondable et hors zone d'enjeux environnementaux.
Documents remis en séance	Bilan de la concertation en étape 1 - Tableau « La zone de passage de 1 000 mètres » - Support imprimé du diaporama
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

ATELIER « Agriculture, viticulture et foncier n°4 »

Date et lieu	Mardi 15 mai 2012 à Narbonne - Hôtel Novotel
Invités	Conseils généraux, Chambres d'agriculture, fédérations des syndicats d'exploitants agricoles, CDJA, SAFER, syndicats et fédérations de vignerons
Participation	30 participants sur 59 invités, soit 50 % ● 26 remarques
Durée	3h, de 10h à 13h
Objectifs des ateliers	<ul style="list-style-type: none"> ● Présenter les diagnostics agricoles ● Présenter les principaux enjeux fonciers ● Présenter la synthèse des enjeux et l'analyse multicritère
Sujets abordés par les participants	<p>MÉTHODOLOGIE : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CG 11 : Des outils collectifs, comme l'aménagement rural peuvent être mobilisés, plutôt que de prendre en compte des objectifs individuels. RFF a l'obligation de financer le réaménagement foncier. ● CG 34 : La contribution de l'agriculture à l'environnement est forte : cela devrait rentrer dans les critères y compris sur le volet économique. ● CG 66 : Les critères ferroviaires ne doivent pas prendre le pas sur les critères humains et agricoles dans le classement des enjeux. ● CA 34 : L'activité agrotouristique est importante et doit être prise en compte. Certains enjeux ne sont pas suffisamment pris en compte : capacité agronomique, réserve utile en eau. ● Vignerons indépendants de l'Aude : La diversification autour du pôle œnotourisme apparaît peu dans les enjeux et doit être soulignée. ● FDSEA 66 : La partie agricole retenue dans les enjeux paraît faible : or 80 % de la ligne va passer sur des terres agricoles. <p>PROTOCOLE SONDAGES : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● SAFER / CA 66 : Le protocole est prêt à être signé par la Chambre d'agriculture des Pyrénées-Orientales. ● CA 34 : Le protocole doit être signé et validé avant les premières visites de terrain. La CA souhaite faire apparaître la « marge brute » dans le protocole. ● Syndicat des vignerons du Midi : ne souhaite pas de réunions avec les exploitants avant la signature du protocole. RFF doit organiser une réunion avec les élus et les techniciens. ● Syndicat des Vignerons indépendants de l'Hérault : Le protocole doit avoir été mis en place lorsque les agents devront pénétrer dans les exploitations pour les opérations de sondage. ● Syndicat des Vignerons indépendants de l'Aude : Il faut revoir l'ensemble des conséquences des sondages sur l'exploitation et la perte d'exploitation, qui est différente de la perte de récolte. <p>TRACÉ : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CA 34 : En séquence 5 la Gardiole doit être privilégiée comme zone de passage. ● FDSEA 66 : Pour le tracé dans l'Aude, il faut prendre l'option Médiane, où il y a peu de terres cultivées. ● Syndicat des vignerons du Midi : Les remarques des Vignerons indépendants amènent à choisir l'option Médiane qui est moins impactante pour la viticulture. <p>COMMISSIONS COMMUNALES : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● SAFER / CA 34 : LNMP est une opportunité pour créer des commissions locales et relever le challenge du réaménagement avec le CG, en liant le foncier et la question du financement. RFF a l'obligation de constituer des réserves pour favoriser des échanges et de dialoguer avec ces commissions. ● CA 34 : Les stocks fonciers de RFF intéressent la profession mais aussi les CG : il faut réunir rapidement les Commissions communales car le CG attend une stratégie de regroupement de la profession. <p>RÉSERVES FONCIÈRES : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● SAFER / CA 66 : La SAFER peut financer les réserves mais pas garantir les intérêts du stockage ou le portage financier. Il est nécessaire d'anticiper pour les réserves foncières. ● CA 34 : Sur l'AOP de Pinet, l'impact concernerait 100 ha, or la situation du foncier est bloquée : c'est un préjudice net, il faut revaloriser l'image de l'appellation, les producteurs y seraient réceptifs. <p>ARTIFICIALISATION DES SOLS : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CA 34 : Il existe un objectif de baisser de 50 % l'artificialisation des sols : il faut l'intégrer. ● FDSEA 34 : La limitation de l'artificialisation des sols (perte des SAU) ne doit pas être oubliée dans les critères de calcul : elle appuie l'enjeu agricole. <p>ANALYSE MULTICRITÈRE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CA 11 : Il faudrait ajouter une dimension sociétale dans l'analyse multicritère et pondérer la place de l'agriculture dans le paysage. ● CA 66 : Le critère agricole est amoindri par rapport aux autres critères. Il serait intéressant de pondérer en regroupant 3 critères dans l'analyse. <p>AMÉNAGEMENT FONCIER : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CG 34 : Sur les aspects paysagers, non strictement agricoles, les aménagements fonciers permettent la prise en compte des considérations collectives. L'article L.132-24 oblige RFF à compenser les paysages sur des aménagements non productifs, mais la contribution du CG sur les dégâts causés par la future ligne est à discuter. ● SAFER : Il est indispensable de gérer dès à présent la réorganisation foncière. <p>CALENDRIER : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CG 34 : Pour une DUP en 2015, il faut commencer à parler d'un conventionnement avec les CG dès l'été 2012. ● CA 34 : Anticiper au plus vite est un impératif. La signature du protocole sondages doit se faire dans l'été.
Documents remis en séance	Tabloïd « La zone de passage de 1 000 mètres »
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

ATELIER « Paysages n° 2 »

Date et lieu	Mardi 29 mai 2012 à Montpellier - Hôtel Mercure
Invités	État, collectivités territoriales, Parc naturel régional, fédérations et associations environnementales, conservatoire
Participation	12 participants sur 29 invités, soit 41 % • 21 remarques
Durée	3h, de 10h à 13h
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> • Présenter le schéma directeur Architecture et paysages • Partager le diagnostic : sensibilités environnementales, hiérarchisation des enjeux
Sujets abordés par les participants	<p>IMPACT PAYSAGER : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • DREAL : Employer à ce stade le mot « enjeux » plutôt que « impact » car il n'y a pas encore de tracé et donc pas d'impact. • ECCLA : Dans les Basses Plaines de l'Aude, un linéaire de 15 km serait très visible dans le paysage, surtout s'il est à 10 m de haut. • PNR la Narbonnaise : Il existe un problème de covisibilité par rapport à la vision du voyageur et à celle de l'habitant. • FRENE 66 : fait confiance à RFF pour préserver les paysages. • SPPEF : demande de précision sur l'insertion de la ligne par rapport au littoral ; sans le tracé en long c'est difficile à visualiser. Près de Sigean, il faut préserver le site du Pech de Maho, et prendre en compte la via Domitia. • Gardiens de la Gardiole : Très attachés à ce que le passage de la ligne soit le plus discret possible. <p>MÉTHODOLOGIE : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • DRAC-STAP : Intéressée par la question des réseaux : une nouvelle infrastructure est une coupure et il faut anticiper les croisements et les fusions. • DREAL : Les zones d'enjeux hiérarchisées couvrent tous les tracés possibles donc n'apportent rien à la comparaison. Sans le profil en long, difficile de faire des préconisations paysagères. La méthode choisie avec une échelle aérienne schématique n'est pas concrète. Il est nécessaire de rapprocher les échelles et communiquer les documents de travail en amont des réunions, avec un calendrier. • ECCLA : Cet état des lieux est une base de réflexion qui convient. Il est nécessaire d'aller plus loin avec des vues en 3D, animées et sonorisées. • PNR la Narbonnaise : Nécessité de préciser les sites classés et les sites inscrits. Il manque 3 ZPPAUP sur les cartes. <p>OPTION DE PASSAGE : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • DREAL : Prévoir les zones de franchissement du canal du Midi et de la Robine sur les cartes. L'option Médiane impacte moins le paysage que l'option Littoral. • SPPEF : Avec le tracé de l'A9, la Gardiole a déjà été impactée. Nous nous opposerons au tracé sud. • Gardiens de la Gardiole : Pour passer au sud de l'A9, au plus près de celle-ci. • ECCLA : L'option Médiane a-t-elle une partie souterraine ? <p>IMPACT SONORE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gardiens de la Gardiole : Il y aura des nuisances à Fabrègues si la ligne ne passe pas au sud de l'A9. • ECCLA : Il faut tenir compte des paysages olfactifs et auditifs. <p>IMPACT ÉCONOMIQUE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • DREAL : Les villages de l'étang de Thau doivent être protégés, comme la Via Domitia. • Gardiens de la Gardiole : La vie des gens est aussi importante que la biodiversité : il faut passer au sud de l'A9 avec une ligne enterrée et cachée. <p>COÛT : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gardiens de la Gardiole : La notion de coût raisonnable doit être précisée : quels sont les critères d'arbitrage ? Le coût est secondaire. <p>MIXITÉ : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • FRENE 66 : Inquiet de la remise en question de la mixité de la ligne entre Perpignan et Narbonne. Le financement doit être inscrit dans une enveloppe unique. <p>FINANCEMENT : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • FRENE 66 : Très pessimiste par rapport au financement.
Documents remis en séance	Tabloïd « La zone de passage de 1 000 mètres » - Tome 1 du SDAP mis à disposition sur la plate-forme d'échange de RFF une semaine avant l'atelier
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



ATELIER « Hydraulique n°2 »

Date et lieu	Mardi 5 juin 2012 à Narbonne - Hôtel Novotel, Narbonne-Sud
Invités	État, syndicats mixtes, SAGE, ONEMA
Participation	9 participants confirmés sur 35 invités, soit 26 % ● 23 remarques
Durée	3h, de 10h à 13h
Objectifs des ateliers	<ul style="list-style-type: none"> ● Présentation de la démarche hydraulique pour le franchissement des axes naturels d'écoulement ● Zoom sur les grands franchissements ● Présentation des études hydrogéologiques
Sujets abordés par les participants	<p>ZONES À ENJEUX : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● DDTM 34 : Les enjeux ne se limitent pas à l'humain mais doivent inclure les bâtiments industriels et agricoles. ● DDTM 11 : Le territoire de la Berre comprend en aval un puits d'eau potable pour Sigean, partiellement alimenté par ses alluvions. Au niveau des Basses plaines de l'Aude, le secteur le plus sensible sont les digues de Cuxac. L'État sera très vigilant sur ce secteur. ● DDTM 66 : L'Agly est un secteur très sensible. Les études menées par RFF doivent être semblables à celles menées par le CG 66 en matière de modélisation hydrologique. L'arbitrage du ministère sur les critères est prévu au 31/12. Sur la Têt, il faut préciser les données de modélisation. Sur les secteurs plus karstiques, les études hydrogéologiques doivent compléter les études hydrauliques vers l'Agly et le Roboul. ● CEN LR : Intéressé par les études concernant les écoulements alimentant les étangs, souhaite la mise en place de conventions avec RFF pour que les gestionnaires aient accès à ces études. <p>OUVRAGES : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● DDTM 34 : Dans l'Hérault, tous les cours d'eau sont en liste 1, il faut veiller à éviter les piles dans les lits mineurs. ● DDTM 66 : Sur les ouvrages principaux, l'État impose un tirant d'air de 1,50 m. Sinon, il existe des imprécisions préjudiciables à la sécurité. Nécessité de présenter le type d'ouvrage d'art. ● SMMAR : Toute implantation de nouveaux ouvrages dans l'espace fonctionnel doit être signalée. ● Syndicat mixte du bassin du fleuve Hérault : conduit des études hydrauliques dans ce secteur qui est une zone importante d'expansion des crues. <p>DOSSIER LOI SUR L'EAU : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● DDTM 34 : RFF élabore le dossier initial, mais si le futur opérateur, le concessionnaire, réalise le dossier Loi sur l'eau et s'il dimensionne ses ouvrages en dessous des seuils modélisés, il faudra être prudent. ● DDTM 11 : Dans le secteur très complexe de la Basse vallée de l'Aude, il y aura des précisions à apporter à la modélisation avant de réaliser le dossier Loi sur l'eau. La question des équilibres des débordements rive droite / rive gauche doit être prise en compte. Au stade Loi sur l'eau, l'État demandera des précisions sur la vitesse d'écoulement des cours d'eau et du fonctionnement de la rivière en crue. ● CEN LR : La Loi sur l'eau va changer, avec les études de dangers, une partie des doutes sera levée. <p>AMÉNAGEMENTS EN COURS OU PROJETÉS : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● DDTM 34 : Sur la Mosson, les critères du PPRI ont évolué. Sur le Libron, le PPRI a subi des modifications. ● DDTM 11 : Le projet sur les cours d'eau, géré par le SMDA pour Cuxac-d'Aude (digues) doit être pris en compte. ● SMMAR : Concernant le plan de protection de Cuxac, il faut présenter le sens d'écoulement pour la vidange vers l'étang de Capestang. <p>MODÉLISATION : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● DDTM 34 : En cas de crue exceptionnelle, l'effet de l'ouvrage sur une zone habitée doit être vérifié. Sur le tirant d'air, il faut distinguer les petits et les grands cours eau et prendre en compte des singularités dans les simulations : sur le secteur de l'Orb, des murs permettant l'inondation contrôlée des vignobles ont été construits pour protéger les vignes du phylloxera. ● DDTM 11 : Vérifier que les conditions de fonctionnement des digues de l'Espinat ne sont pas modifiées. ● DDTM 66 : Il faut prévoir des changements de capacité hydraulique: remous admissibles. Sur les critères de dimensionnement, le maître d'ouvrage doit respecter le principe d'une rétention volontaire ou organique. L'État cherche à maintenir une totale transparence. La nature des ouvrages d'art doit être présentée pour apprécier les critères retenus. <p>ÉTUDES EN COURS : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Syndicat mixte du bassin du fleuve Hérault : Sur le fleuve Hérault, une étude vient d'être terminée et sera transmise à RFF. De nombreuses études hydrauliques sont en cours et d'autres à conduire, car ce secteur est une zone d'expansion des crues importantes. ● SMMAR : Il existe un enjeu très fort sur l'alimentation en eau potable du delta de l'Aude. L'étude en cours sur les zones de remblais sera transmise à RFF. <p>REMBLAIS : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● DDTM 34 : Dans les zones inondables et par rapport au nouveau SDAGE, tout remblai doit être compensé par un décaissement. <p>HYDROGÉOLOGIE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● DDTM 34 : Selon les choix de mixité, l'impact de la pollution sera à traiter. L'État demandera qu'il n'y ait aucune pollution en cas d'incident car le système mis en place pour protéger est hors crue (quand le bassin de compensation n'est pas en zone inondable, le bassin doit être hors d'eau pour la crue centennale). Le SDAGE puis le SAGE seront appliqués. Tout remblai en zone inondable devra être compensé. <p>MESURES COMPENSATOIRES : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● DDTM 34 : Si impact sur les ripisylves, l'État demandera une compensation ou une participation financière pour la recréer. <p>COURS D'EAU : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● DDTM 66 : Le classement des cours d'eau a été réalisé en 2012. La majorité des grands cours d'eau est classée en liste 1 voire en liste 2 sur certaines sections hydrauliques.
Documents remis en séance	Tabloïd « La zone de passage de 1 000 mètres »
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

ATELIER « Desserte du territoire n°3 » Béziers

Date et lieu	Lundi 18 juin 2012 à Béziers - Palais des congrès
Invités	État, collectivités territoriales, Communautés d'agglomération, Communautés de communes, communes, chambres consulaires, acteurs économiques et environnementaux, fédérations et associations d'usagers...
Participation	49 participants sur 154 invités, soit 32 % ● 26 remarques
Durée	5h, de 10h à 12h15 et de 13h45 à 16h30
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> ● Présentation du point d'avancement du projet ● Présentation des points sur les équipements structurants ● Présentation du projet de la CABM ● Analyse des sites potentiels de gare
Sujets abordés par les participants	<p>MÉTHODOLOGIE : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CABM : Le site « A75 » ne doit pas être éliminé. Il faut raisonner dans le temps et anticiper les opportunités, comparer le coût de la ligne et le coût d'une gare. ● Association contre les inondations : Il faut montrer la fonctionnalité de la ligne de Paris à Barcelone et non seulement sur la desserte régionale. S'inspirer de l'expérience de desserte en Catalogne. ● CFDT : Les hypothèses de gares doivent être bâties sur l'organisation du trafic. Les scénarios actuels ne sont valables que s'ils sont arbitrés par les intercommunalités. Le projet doit être inscrit dans le SRADDT et prendre en compte les données de l'emploi. Préconise une implantation de gare sur une zone étendue au Delta languedocien. Est très réservé sur le projet de la CABM. ● FNAUT : souhaite des raccordements. ● TGV Sud : Il faut tenir compte de la saisonnalité pour mesurer les flux de passagers. ● TGV Développement : Il faut se rapprocher du concept de gares multiples : les 3 gares, y compris celle de Perpignan, doivent être complémentaires. <p>COÛT : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CABM : Le phasage du projet commence par le PAE de la Méridienne, le boulevard urbain, le franchissement de l'A9 ; la dénivelation du carrefour de la Montagnette est en cours, les autres travaux sont liés aux décisions sur le projet. ● Association contre les inondations : Le coût des trajets dans 20 ou 50 ans n'est pas connu, ce qui fausse toutes les études concernant la ligne et les gares. ● CFDT : Le coût de 8 km de dévoiement de la ligne classique est très important. ● FNAUT : La RENFE et l'ADIF estiment que les redevances ne couvrent pas les frais des récentes LGV par défaut de circulations. Il faut tenir compte des coûts et de la concurrence pour que les entreprises ferroviaires fassent des offres. ● TGV Développement : Le dévoiement est un faux problème, le coût n'est pas rédhibitoire. <p>CONCERTATION : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CFDT : La volonté des acteurs professionnels est de travailler ensemble sur la base des bassins d'emploi. La concertation avec les intercommunalités est un enjeu démocratique pour localiser une gare nouvelle. ● Énergie TGV : Pourquoi ne pas associer Perpignan au débat sur les gares ? ● FNAUT : La Ministre des Transports a annoncé 3 objectifs, dont le rejet des projets non financés depuis 2009 ou lancés sans concertation. <p>GARE EXISTANTE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CABM : La gare centre sera reliée à la gare nouvelle par les trains régionaux et par une navette bus vers le Capiscol et le quartier Wilson. L'espace sera réaménagé pour une meilleure fonctionnalité. ● CFDT : La gare actuelle souffre d'un problème d'engorgement de l'accès principal. Il faudra améliorer la circulation et le stationnement. ● TGV Sud : La modernisation de la gare actuelle dans une logique de requalification d'espaces existants et de création d'espaces nouveaux est intéressante mais il faut approfondir l'accessibilité. <p>ALTIMÉTRIE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CC La Domitienne : À quel niveau se situera la ligne ? Comment les cours d'eau et les infrastructures existantes sont-ils franchis ? ● Association contre les inondations : Il faut anticiper la montée du niveau de la mer. ● TGV Développement : Le profil en long est-il choisi ? Est-il lié à la mixité ? <p>DESSERTÉ : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CC La Domitienne : La desserte des stations du littoral n'est pas assurée par le projet de la CABM. ● FNAUT : Il y a 2 types de desserte : Paris/Province et Province/Province. Le gain de temps est possible grâce au TGV® sans arrêt sur de longues distances. Sur le 2° type, il n'y a pas de réservoir de voyageurs sur des arrêts éloignés. Il est donc nécessaire de faire de nombreux arrêts et de les placer au cœur d'étoiles ferroviaires. Pour la FNAUT, les TGV® doivent s'arrêter dans les gares centrales. <p>ACCESSIBILITÉ : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CABM : Le projet de la CABM est en connexion avec l'A9 et l'A75, avec la rocade de Béziers et le littoral. Béziers est un nœud ferroviaire connecté à Agde et Narbonne/Perpignan. À moins de 40 mn par la route, il y a 500 000 clients. Le projet desservira une zone très riche en parcs d'activités sur environ 100 ha. Le potentiel est important, le modèle week-end/TGV® est l'avenir de notre développement touristique. C'est ici que la capacité touristique est la plus grande, avec le Cap d'Agde. <p>GARE NOUVELLE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CFDT : La localisation à Villeneuve-lès-Béziers est trop éloignée de la ligne classique. <p>RACCORDEMENTS : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CABM : Le raccordement de Béziers-Est pose problème car le territoire de Villeneuve-lès-Béziers est très impacté. Le dévoiement serait moins handicapant. ● VITESSE : 1 remarque ● SNCF : Le modèle TGV® traditionnel est en péril depuis 2008/2009. Les péages ont augmenté ce qui a amené à réduire de 35 % les parcours TGV® effectués sur ligne classique à 160 km/h. L'avis des autres transporteurs serait intéressant : préféreront-ils les trajets à grande distance ou un maillage régional ?
Documents remis en séance	Brochure « Les gares, la mixité, les variantes de tracé » - Support imprimé du diaporama
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

ATELIER « Desserte du territoire n°3 » Nissan-Lez-Ensérune

Date et lieu	Mardi 19 juin 2012 à Nissan-lez-Ensérune - Salle Michel Galabru
Invités	État, collectivités territoriales, communes, Communautés d'agglomération et Communautés de communes, chambres consulaires, acteurs économiques et environnementaux, fédérations et associations d'utilisateurs...
Participation	52 participants sur 135 invités, soit 39 % ● 43 remarques
Durée	6h, de 10h à 13h et de 14h à 17h
Objectifs des ateliers	<ul style="list-style-type: none"> ● Présentation du point d'avancement du projet ● Présentation des points sur les équipements structurants ● Présentation du projet de la CC La Domitienne ● Analyse des sites potentiels de gare
Sujets abordés par les participants	<p>GARES NOUVELLES : 5 remarques</p> <p>CC La Domitienne : Le biterro-narbonnais trouvera un bénéficiaire avec le site central de Nissan qui est positionné sur les grands axes nationaux et européens. Le site de Nissan a une vocation métropolitaine et européenne. Nissan est au barycentre du Languedoc, à l'horizon d'un siècle. ● Nissan-lez-Ensérune : Le site « village » est le plus pertinent pour Nissan par rapport à Périès et à Béziers et Narbonne. Il est à la croisée de la ligne classique et de la Ligne nouvelle. ● CFDT : défend le site de Nissan avec une étude approfondie de l'interface TGV®/train régional. ● FNAUT : Une gare nouvelle à Nissan doit être intégrée au projet. ● TGV Développement : Il faudra développer des trains Intercités avec une gare à Perpignan, une à Béziers, une à Narbonne pour desservir la population.</p> <p>INTERMODALITÉ : 4 remarques</p> <p>● CG 34 / Hérault Transport : Un projet de gare routière ne poserait pas de problème et structurerait les flux. Une ligne Narbonne-Coursan/gare de Nissan deviendrait interdépartementale et passerait sous l'autorité régionale. ● CG 11 : Il n'existe pas de syndicat mixte départemental dans l'Aude, a contrario de l'Hérault. C'est le Département qui gère les lignes de car de Carcassonne à Narbonne. ● CC La Domitienne : L'accessibilité doit être aisée et favoriser tous les modes, avec une arrivée par la route à 15 mn des 2 sorties de l'A9 vers Béziers et Narbonne. La desserte en train régional est facile : gare de Nissan accessible en 11 mn depuis la gare centre de Narbonne et 6 mn depuis la gare centre de Béziers. À l'horizon 2020, la SNCF prévoit un train régional / 15 mn. En bus, les réseaux départementaux sont à élargir, ainsi que les pistes cyclables. Un service de Batobus est à l'étude. ● CFDT : Il faudra penser à utiliser les énergies renouvelables pour les transferts voyageurs, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Rejette une gare accessible majoritairement en voiture, mais préconise l'interface train régional, avec des bus à gaz naturel. Avoir une réflexion « durable » implique une coopération entre les transporteurs concernés.</p> <p>FONCTIONNALITÉ DE LA GARE NOUVELLE : 4 remarques</p> <p>● FNAUT : Les crèches en gare sont récentes. Avec 4 800 voyageurs par jour, le besoin de crèche peut se justifier. ● SPPEF : Des services de « boxes » fermés comme parkings seraient intéressants. ● TGV Sud : Les parkings étagés sont une excellente manière d'utiliser l'espace naturel du site Nissan-Village. ● CC La Domitienne : L'effet de « marée » créé par un parking de 1 000 voitures dans un contexte de paysage naturel peut-il être gommé ?</p> <p>ENJEUX TERRITORIAUX : 3 remarques</p> <p>● CG 11 : Le PRAE de Salles-d'Aude a été chiffré à 15/20 M€ par ASF. Mais son devenir et celui de l'échangeur sont encore en cours d'étude. ● CABM : Un développement économique sur 400 ha est-il réaliste ? Ne faut-il pas préserver les paysages ? ● CC La Domitienne : Le tourisme et la valorisation du patrimoine local constituent la 1^{ère} filière de développement. La Ligne nouvelle y tient une place importante.</p> <p>COÛT : 3 remarques</p> <p>● CABM : Le site de Nissan est peut-être moins coûteux au départ mais la chalandise de Béziers rendra plus rentable un site à Béziers-Est. ● CC La Domitienne : La gare de Nissan est la moins coûteuse des 3 sites. ● FNAUT : Le coût annoncé de 7 milliards d'euros devrait se traduire par un phasage, Montpellier-Nissan dans un premier temps.</p> <p>MÉTHODOLOGIE : 3 remarques</p> <p>● CABM : RFF annonce un gain d'un million de voyageurs supplémentaires avec deux gares nouvelles, c'est ce que préconise la CABM. ● CC La Domitienne : Il semble que les voyageurs LGV ne sont pas forcément des utilisateurs de l'avion ou de la voiture. ● CFDT : Il faut réfléchir à l'échelle des bassins d'emplois incluant celui du Biterrois et celui du Narbonnais.</p> <p>MIXITÉ : 2 remarques</p> <p>● FNAUT : Favorable à une ligne mixte à 220 km/h. Mais la contrainte financière rappelée par l'État réduit les possibilités. Cette ligne est indispensable pour le report modal. ● TGV Développement : L'Union européenne a demandé un corridor mixte et pas une ligne mixte : la nuance est importante car la ligne mixte entraîne un surcoût de 2 milliards d'euros.</p> <p>AMÉNAGEMENT URBAIN / FONCIER : 1 remarque</p> <p>● CC La Domitienne : ne souhaite pas recréer une ville autour de la gare mais créer des liens et des services articulés avec le village. Il n'y aura pas de coût de voiries important. 70 ha sont disponibles au niveau du SCOT dans ce secteur.</p>
Documents remis en séance	Brochure « Les gares, la mixité, les variantes de tracé » - Support imprimé du diaporama
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

ATELIER « Desserte du territoire n°3 » Narbonne

Date et lieu	Mercredi 20 juin à Narbonne - Hôtel Novotel, Narbonne-sud
Invités	État, collectivités territoriales, communes, Communautés d'agglomération et Communautés de communes, chambres consulaires, acteurs économiques et environnementaux, fédérations et associations usagers...
Participation	47 participants sur 155 invités, soit 30 % • 27 remarques
Durée	5h30, de 10h à 13h30 et de 14h30 à 16h30
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> • Présentation du point d'avancement du projet • Présentation des points sur les équipements structurants • Présentation du projet de la CA du Grand Narbonne • Analyse des sites potentiels de gare
Sujets abordés par les participants	<p>GARE NOUVELLE : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grand Narbonne : Une gare à Narbonne est conçue comme un levier de développement. Il n'y a pas de concurrence mais une complémentarité avec Béziers et Nissan, car le projet s'inscrit dans le SRADDT. L'agrafe Ouest sera un espace stratégique qui permettra de faire émerger un ensemble de projets pour un territoire allant de Narbonne à Carcassonne. Le choix de la gare centre a l'avantage de bénéficier du lien direct avec la ligne actuelle. Mais la ligne mixte implique d'autres contraintes qui portent le choix de la CA vers un site à l'ouest. • Montredon-des-Corbières : Favorable à l'accueil d'une gare nouvelle. Le choix n°1, en viaduc, supprime le problème de l'inondabilité. La gare du scénario 2 ne fonctionne pas pour le fret au-delà de Narbonne. • Cuxac-d'Aude : Le site 2 est en zone d'expansion de crue. Le consensus pourrait porter sur le site de Montredon en faisant passer le fret sur la ligne classique, tout en éloignant le tracé de Cuxac. • ECCLA : Défendre une gare territoriale est très positif. Une gare à Montredon est un bon choix. La zone de la gare 1 en viaduc est très exposée au vent, avec des accélérations brutales. • SPPEF : Pourquoi ne pas placer des turbines pour utiliser le vent dans ce projet de gare 1 ? <p>AUTRES INFRASTRUCTURES : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • CES 11 : Les raccordements futurs avec LTN seront-ils réalisés ? • CG 11 : Le coût de la déviation de Coursan est de 100 M€. • Coursan : Les infrastructures routières sont préoccupantes. La commune a pris un arrêté d'interdiction de pénétration des poids lourds. La protection de la population est primordiale et la déviation indispensable. • ECCLA : Le projet présenté, l'agrafe Ouest, s'étale en largeur et cela risque de multiplier le transport en voiture. • FNAUT : Le projet prévoit 100 000 voyageurs / j, dont la majorité accèdera à la gare par la route. Ces déplacements ne représentent que 1 % des déplacements actuels. Faut-il restructurer les voies d'accès pour ces 1 % ? <p>ENJEUX TERRITORIAUX : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • CG 11 : Le projet de territoire est porté par toutes les collectivités de l'Aude car il a vocation à rayonner sur l'ensemble du département. Une motion sur le projet a été votée à l'unanimité. • Grand Narbonne : Cette infrastructure doit être un levier de développement, de l'offre touristique avec de nouveaux circuits, de la diversification et de nouvelles formes de commercialisation pour la viticulture. Les potentiels de développement sont variés. • ECCLA : Le rail est un élément de développement écologique. Il faut souligner qu'une gare nouvelle ne crée pas d'emploi. <p>COÛT : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • DDTM 11 : Il faut anticiper les situations de blocage et aborder la question du coût et du financement. • Montredon-des-Corbières : En termes de coût, le scénario Narbonne-Ouest avec deux raccordements peut se faire avec un phasage. • FNAUT : Favorable à un phasage de la réalisation de la ligne nouvelle, pour ne pas obérer le budget. <p>VITESSE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cuxac-d'Aude : Le choix de la vitesse est-il définitif ? • ECCLA : Les grandes courbes sont liées à la vitesse. Les exigences du ministère pour une vitesse à 350 km/h doivent s'adapter aux besoins locaux et inclure la mixité. • SPPEF : Le projet de développement de Narbonne vers l'Ouest est séduisant. Mais à 350 km/h, les courbes vont impacter fortement le paysage. <p>LIGNE NOUVELLE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • FNAUT : La priorité de la FNAUT va au doublet de ligne : les objectifs de la ligne nouvelle, ce sont d'abord des infrastructures fiables, pour assurer le meilleur service aux usagers. • TGV Sud : Le transfert modal doit alléger la route au profit du chemin de fer pour maximiser la ligne nouvelle. • SNCF : Sur le scénario Narbonne-Ouest, en cas d'interception sur la ligne classique, quelle est la solution pour l'exploitation de la ligne nouvelle ? <p>INTERMODALITÉ : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • CG 11 : L'intermodalité est fondamentale. • Grand Narbonne : Les institutions et les AOT réfléchissent à la question de la rocade et à la création d'une pénétrante qui relierait la Minervoise. Le contournement routier est à l'étude. La CA souhaite améliorer l'accessibilité et l'intermodalité. <p>FONCIER : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • DDTM 11 : Il faut cesser le grignotage des terres agricoles, se réjouit du parti pris de densification choisi par la CA de Narbonne. • TGV Sud : Quel sera le coût des terrains artificialisés nécessaires au projet ? <p>CONCERTATION : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • DDTM 11 : L'État écoute les demandes locales et souhaite une position la plus consensuelle possible pour aboutir à des arbitrages rapides.
Documents remis en séance	Brochure « Les gares, la mixité, les variantes de tracé » - Support imprimé du diaporama
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

4.4. L'INFORMATION ET LE DIALOGUE AVEC LES ÉLUS

En étape 2, l'implication des élus s'est poursuivie grâce à l'organisation de Commissions consultatives.

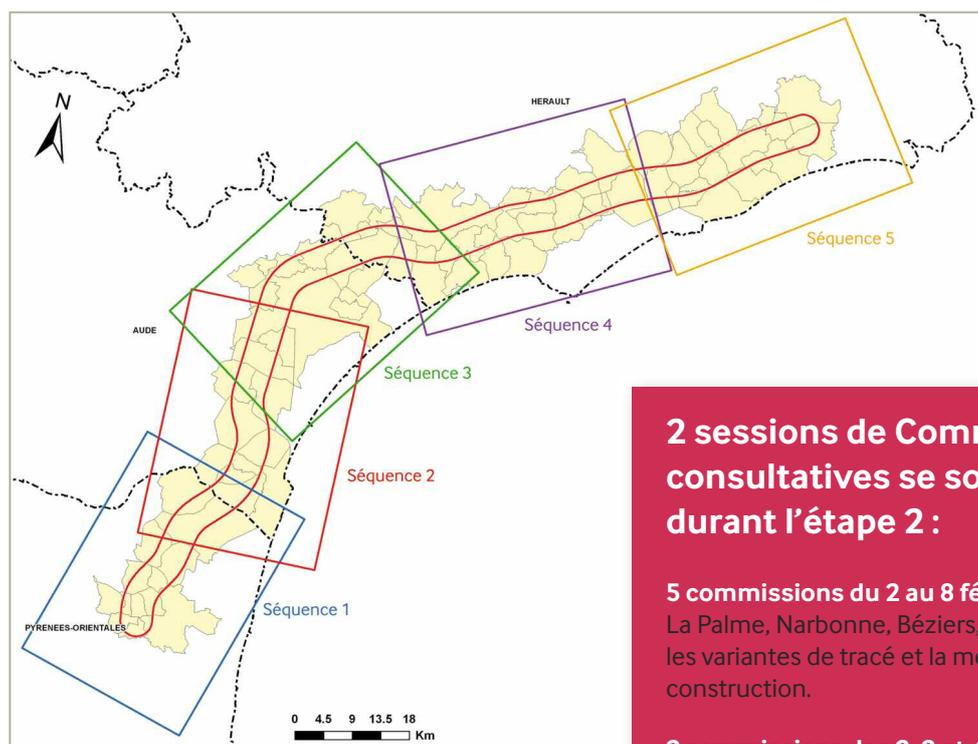
Les Commissions consultatives, présidées par un représentant de l'État, associent des élus des collectivités locales et des organismes publics des territoires concernés. Elles permettent d'échanger de manière approfondie avec les participants afin de bénéficier de leur connaissance fine du territoire et des enjeux locaux, de leur permettre de s'approprier les éléments du projet et de recueillir formellement leurs avis sur les études et les productions des ateliers.

Les élus donnent donc un **avis sur les propositions** qui seront soumises au COPIL.

Ces réunions ont été préparées par l'envoi d'invitations par La Poste, par mails et relances téléphoniques.

Elles sont organisées avec les élus selon les sections géographiques correspondant aux cinq séquences du projet d'environ 30 km chacune, identifiées à partir des fonctionnalités du projet et des grandes entités géographiques régionales.

Le contenu des commissions consultatives de l'étape 2 est détaillé pages 61 à 69.



Séquençage des commissions consultatives.

2 sessions de Commissions consultatives se sont tenues durant l'étape 2 :

5 commissions du 2 au 8 février 2012 à Perpignan, La Palme, Narbonne, Béziers, Montpellier, pour présenter les variantes de tracé et la méthodologie de leur construction.

3 commissions, les 2, 3 et 4 juillet à Opoul-Périllos, Narbonne, Mèze pour débattre de la desserte du territoire et de la mixité et visualiser les variantes de tracé.

4^E SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE Séquence 1

Date et lieu	Jeudi 2 février 2012 - Hôtel Best Western Windsor, Perpignan	
Présidence	M. le Directeur des Collectivités locales de la Préfecture des Pyrénées-Orientales	
Communes concernées	Baixas, Baho, Espira-de-l'Agly, Le Soler, Opoul-Périllos, Perpignan, Peyrestortes, Rivesaltes, Saint-Estève, Salses-le-Château, Toulouges, Villeneuve-la-Rivière	
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, communautaires et communaux	
Participation	16 participants sur 33 invités, soit ~50 %	• 23 remarques
Durée	2h30, de 10h à 12h30	
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Rappel des grandes étapes <ul style="list-style-type: none"> - Décision ministérielle de fin d'étape 1 - Processus et objectifs de l'étape 1 	<ul style="list-style-type: none"> • Présentation des variantes de tracé <ul style="list-style-type: none"> - Méthodologie de construction des variantes de tracé - Visualisation des variantes sur plan et en 3D
Sujets abordés par les participants	<p>VARIANTES DE TRACÉ : 8 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sénateur honoraire : Le projet doit avancer vite. • PMCA : Étudier la réalisation de 2 lignes nouvelles : 1 voyageurs sur l'option Médiane et 1 fret sur l'option Littoral. • CC de la Salanque : Il est indispensable de ne pas se rapprocher des communes. • Rivesaltes : est favorable à la zone de passage Médiane. Penser à réserver des emprises foncières jusqu'à Narbonne pour anticiper la disparition de la ligne classique (submersion marine...) et pouvoir à terme faire circuler l'ensemble des trafics sur la ligne nouvelle. • Le Soler : Le PIG coupe la commune en deux. La population est inquiète et souhaite savoir comment passera la ligne nouvelle (tunnel, remblais). La seule solution acceptable est le tunnel : moins de nuisances sonores et moins d'impact sur la cohésion urbaine. Le seul patrimoine de la commune n'est pas classé, il faut néanmoins le préserver. • Salses-le-Château : La ZPP "Littoral" détruirait 3 domaines viticoles. La commune est favorable à la ZPP "Médiane", mais dans une variante mixte. • Peyrestortes : À droite du Camp Joffre, 4 ponts seraient nécessaires pour une ligne fret. La variante directe permettrait d'éviter Salses. La ligne nouvelle ne doit pas passer à proximité de Peyrestortes et de ses lotissements. Beaucoup d'habitants se sont plaints. • Baho : souhaite que la ligne passe en limite du territoire et au-delà de la tour hertzienne, sur le plateau. Le tracé le plus direct ne convient pas. Un ouvrage d'art sera nécessaire pour franchir le lit majeur de la Têt. Quels aménagements seront réalisés pour limiter le bruit avec un vent dominant d'Ouest ? <p>GARE À RIVESALTES : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sénateur honoraire : Rivesaltes doit se doter d'une gare nouvelle, qui permettrait de desservir toute la zone littorale et sa zone d'activité. L'implantation nécessite le tracé médian. La gare au nord du raccordement, avec navette TER est la meilleure solution. Si la gare doit être située à plusieurs mètres de hauteur, à cause du fret, c'est une raison supplémentaire pour ne faire circuler que des voyageurs au nord. • CG 66 : rappelle que la gare est d'abord celle de Perpignan centre. À terme, les voiries internes à l'Espace Entreprise et Méditerranée ont été faites par rapport à un positionnement de halte. Problèmes si un nouveau positionnement est défini. • Baho : La gare devrait être située sur le parc régional d'activité F. Arago (Région, Département, commune y travaillent depuis 20 ans). Sur les PLU, des emplacements réservés ont été positionnés. • Rivesaltes : Nous demandons une halte qui coûtera environ 20 M€, comme prévu en 1995. <p>MIXITÉ : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Salses-le-Château et CC de la Salanque : Réaliser la ligne nouvelle dans la ZPP Médiane en mixte. • Rivesaltes : Pas d'accord sur une ligne mixte, et surtout le faisceau fret. • Sénateur honoraire : La solution retenue devra tenir compte des prévisions de trafic. La ligne actuelle peut supporter plus de fret qu'elle n'en supporte aujourd'hui. Favorable à la ligne dédiée voyageurs. • PMCA : revendique la mixité sur l'ensemble du parcours, pas de fret dans les centres-villes. Si la mixité à travers les Corbières n'est pas envisageable, traverser les Corbières avec une ligne voyageurs et réaliser une ligne fret le long de l'autoroute, en évitant les centres-villes. <p>PASSAGE À NIVEAU (PN) : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Salses-le-Château : Il existe un PN au cœur de Salses. Il est nécessaire de le supprimer car il est très gênant pour la vie de la commune, même s'il n'est pas considéré comme préoccupant par les référentiels. • Député 66 : Il importe de rechercher un financement pour la suppression de ce PN. <p>PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (PIG) : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rivesaltes : Si tracé retenu n'est pas le PIG, plusieurs années seront perdues en procédures. • Baho : est pour le PIG. Plus la ligne passera près du village, plus celui-ci sera bloqué dans son développement. <p>INFORMATION / CONCERTATION : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rivesaltes : souhaite que RFF transmette une représentation cadastrale de la ligne afin que la population localise leurs propriétés. • Salses-le-Château : Dans le registre de concertation, 45 pages de remarques ont été consignées. Les élus des PO doivent connaître la séquence 2, en discuter et donner leurs avis, en plus de la séquence 1. <p>FINANCEMENT : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sénateur honoraire : Il faudrait associer l'Europe, car ce projet constitue un chaînon de l'axe européen. 	
Documents remis en séance	Bilan de la concertation en étape 1 - Tableau « La zone de passage de 1 000 mètres »	
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.	

4^E SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE

Séquence 2

Date et lieu	Vendredi 3 février 2012 - Foyer communal, La Palme
Présidence	Madame la Sous-préfète de Narbonne
Communes concernées	Caves, Fitou, La Palme, Leucate, Portel-des-Corbières, Roquefort-des-Corbières, Sigean, Treilles
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, communautaires et communaux
Participation	56 participants (31 officiels) sur 20 invités, soit 280 % (due à la présence de représentants du collectif de Salses-le-Château, Fitou, La Palme et Caves contre l'option Littoral) ● 34 remarques
Durée	2h30, de 10h à 12h30
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ● Rappel des grandes étapes <ul style="list-style-type: none"> - Décision ministérielle de fin d'étape 1 - Processus et objectifs de l'étape 1 ● Présentation des variantes de tracé <ul style="list-style-type: none"> - Méthodologie de construction des variantes de tracé - Visualisation des variantes sur plan et en 3D
Sujets abordés par les participants	<p>VARIANTES DE TRACÉ : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Collectif de Salses-le-Château, Fitou, La Palme et Caves : Refus de la décision ministérielle avec ZPP Médiane dédiée aux voyageurs, refus de l'option Littoral. Favorables à la ZPP Médiane mixte. ● Claira : Il est impensable de détruire des parcelles viticoles et de nuire aux populations, situées dans la ZPP Littoral. ● Roquefort-des-Corbières, CG canton de Sigean : préfère la ZPP Littoral mixte. Sinon favorable à un tunnel construit entre la route nationale et l'autoroute. Préférence pour le tracé de moindre enjeu territorial. ● Portel-des-Corbières : Les élus des Pyrénées-Orientales et de l'Aude doivent se rencontrer pour examiner la solution d'une ligne mixte sur l'option Médiane. Peu impactés mais solidaires. ● Sigean : Solidaires avec l'ensemble des maires. ● Salses-le-Château, CG canton de Rivesaltes : S'orienter vers une ligne mixte sur la ZPP Médiane. <p>COÛT / INVESTISSEMENT : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Salses-le-Château : Tout est techniquement possible, investissement pour 100 ou 200 ans, le projet doit se faire. ● Claira : L'intérêt des populations prévaut sur les coûts. ● Roquefort-des-Corbières, CG canton de Sigean : Même si la ligne mixte est plus coûteuse, l'investissement est valable pour les deux prochains siècles. ● Fitou : Cette ligne construite pour 100 ans ne constitue pas un investissement délocalisable et fournira de la main-d'œuvre. Il faut chiffrer le coût de la rentabilité de l'option Littoral par rapport à la Médiane. La différence de coût entre les lignes mixtes Médiane et Littoral, évaluée à 200 M€ représente 2,85 % des 7 Mds€, soit un amortissement de 2 M€ sur 100 ans. <p>ZONES D'ACTIVITÉ (ZA) : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Grand Narbonne : La ZA de Caves est une des priorités du projet de développement économique du Grand Narbonne. ● Caves : La construction d'une ZAC est actée par la CC Corbières en Méditerranée puis Le Grand Narbonne dans ZPP Littoral. Une zone viticole en AOC est sur la commune. ● La Palme : Zone d'activité existe dans le PLU de La Palme, elle doit rejoindre celle de Caves. Le Grand Narbonne y a acquis 5 ha. La zone située en-dessous de la route nationale n'est pas exploitable car classée Natura 2000. ● Cave coopérative des vigneronns du Cap Leucate, de Quintillan et de Roquefort-des-Corbières : La SAFER a signé des protocoles avec les propriétaires fonciers. Cette zone d'activité part du péage de l'autoroute, et arrive au lieu-dit les Quatre Chemins. <p>OUVRAGES D'ART / ALTIMÉTRIE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● La Palme : Pourquoi ne pas utiliser les matériaux issus de la falaise de Roquefort-des-Corbières pour remblayer ? Attention à la protection des nappes phréatiques lors du creusement d'un tunnel. Réaliser des ouvrages semi-aériens ou creuser serait moins onéreux, et éviterait de construire de tunnels. ● Claira : souhaite savoir pourquoi quasiment toute la ligne serait enterrée dans l'option Littoral. Préfère des tunnels dans ZPP Médiane plutôt que dans Littoral. ● Roquefort-des-Corbières, CG canton de Sigean : souhaite un tunnel entre la route nationale et l'autoroute. <p>CONCERTATION : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Salses-le-Château, CG canton de Rivesaltes : demande de réunir les élus des Pyrénées-Orientales et de l'Aude pour réfléchir ensemble. ● Collectif : Les manifestants se sont exprimés en signant la pétition (575 signatures) et le cahier de concertation contre la ZPP Littoral. ● Roquefort-des-Corbières, CG canton de Sigean : Le cahier de concertation recense 297 signatures pour la ZPP Littoral. <p>MIXITÉ : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Collectif : Une ligne mixte est une solution d'avenir évitant le transfert total du fret sur la ligne classique. ● Fitou : ne comprend pas pourquoi la ZPP Médiane ne peut pas être mixte, compte tenu des progrès techniques. ● Roquefort-des-Corbières, CG canton de Sigean : La commune est favorable à la ligne mixte.

4^E SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE Séquence 2 (suite)

Sujets abordés par les participants

VITICULTURE : 3 remarques

- **Président de la cave coopérative des vignerons du Cap Leucate, de Quintillan et de Roquefort-des-Corbières** : Ici 170 vignerons représentent 570 propriétaires fonciers et 90 % du foncier appartient à des familles agricoles. Le tracé Littoral traverse le vignoble des AOC Fitou, Côtes du Roussillon, Rivesaltes, Muscat de Rivesaltes et Languedoc. Ils seront amenés à évoquer les mesures compensatoires dans le cadre d'une démarche collective.
- **Claira** : La ZPP Médiane impacte trop de parcelles viticoles.
- **Caves** : Une zone viticole en AOC est sur la commune.

FINANCEMENT : 2 remarques

- **CG 11** : Le CG apportera 1,05 M€ au financement des études.
- **Fitou** : Il ne faut pas exclure les financeurs privés.

PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (PIG) : 2 remarques

- **La Palme** : le PIG est inscrit dans tous les PLU, le reprendre aurait permis d'économiser le coût des études. Il aurait suffi d'ajouter au projet de 1995 la dimension fret.
- **Salses-le-Château, CG canton de Rivesaltes** : Le PIG est marqué sur pratiquement tous les POS et PLU. En revanche, des recours risquent d'apparaître si l'option Littoral est retenue, ce qui fera perdre du temps et de l'argent.

ENVIRONNEMENT : 2 remarques

- **Roquefort-des-Corbières, CG canton de Sigean** : Il est important de penser à la protection des milieux naturels : la commune comprend le site inscrit du Pla de Roque.
- **Fitou** : Attention à l'ancien captage du village, actuellement utilisé pour l'arrosage.

PASSAGE À NIVEAU (PN) : 2 remarques

- **Fitou** : souhaite une ligne mixte pour ne pas engorger les 3 PN de Port Fitou, la Rigole, Salses-le-Château.
- **Salses-le-Château** : Le PN 412 est prioritaire par rapport à l'usine Omnia implantée à proximité. Demande la suppression du PN en centre-ville.

Documents remis en séance

Bilan de la concertation en étape 1 - Tableau « La zone de passage de 1 000 mètres »

Compte-rendu

Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com
Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



4^E SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE

Séquence 3

Date et lieu	Mercredi 8 février 2012 - Palais des sports, des arts et du travail, Narbonne
Présidence	Madame la Sous-préfète de Narbonne
Communes concernées	Bages, Coursan, Cuxac, Lespignan, Marcorignan, Montredon-des-Corbières, Moussan, Narbonne, Névian, Nissan-lez-Ensérune, Peyriac-de-mer
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, élus communautaires et communaux
Participation	26 participants sur 35 invités, soit 74 % ● 34 remarques
Durée	2h35, de 10h à 12h35
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ● Rappel des grandes étapes <ul style="list-style-type: none"> - Décision ministérielle de fin d'étape 1 - Processus et objectifs de l'étape 2 ● Présentation des variantes de tracé <ul style="list-style-type: none"> - Méthodologie de construction des variantes de tracé - Visualisation des variantes sur plan et en 3D
Sujets abordés par les participants	<p>GARES NOUVELLES : 8 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CR LR : Les 4 sites de gares sont intéressants ; la Région souhaite conserver une vision stratégique sur ces questions. La gare 1 sur Montredon répond à la problématique du territoire. La Région facilitera les interconnexions. ● CG 11 : Des hypothèses de gares dans l'Aude sont à l'étude, ce pourquoi le CG 11 participe aux études. ● Narbonne et Grand Narbonne : Pour une gare à l'ouest de Narbonne. ● CC La Domitienne : est intéressée par le nouveau site de gare Nissan « village ». ● Montredon-des-Corbières : La proposition de gare 1 convient. La gare 2 serait située en zone inondable. ● Coursan : Il faut limiter les rebroussements en gare nouvelle car cela prend du temps. ● Moussan : Une gare au niveau du raccordement Toulouse-Perpignan dans l'emprise de 1995 n'aura pas l'agrément de Moussan. La gare 1 convient. Le raccordement entre Cuxac et Névian est-il nécessaire ? ● Nissan-lez-Ensérune : La gare Nissan « village » serait située plus près de la route départementale et de la zone d'activité, mais le potentiel foncier est plus contraint qu'à Périès et il faudra prendre en compte des sites classés. <p>VARIANTES DE TRACÉ : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CR LR : Les propositions de tracés représentent toutes un intérêt. ● Cuxac-d'Aude : Le tracé s'éloignera-t-il le plus possible de Cuxac ? Ne s'oppose ni à la gare ni au TGV®, mais souhaite protéger les populations. ● Montredon-des-Corbières : le tracé PIG est meilleur car il s'éloigne des habitations. ● Cuxac-d'Aude : Ce projet PIG plus éloigné, est plus intéressant. ● Moussan : préfère le tracé « le plus direct » plutôt que le PIG. ● Marcorignan : Le projet impactera faiblement la commune. <p>CONCERTATION : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CR LR : souhaite participer à tous les débats précédant les décisions. ● Narbonne et Grand Narbonne : La Région, les Départements et les Villes doivent être étroitement associés aux réflexions du Grand Narbonne, pour avoir une stratégie commune, y compris Carcassonne. ● Nissan-lez-Ensérune : souhaite davantage d'informations sur le projet de gare nouvelle dite Nissan « village ». ● Bages : demande l'utilisation de la visualisation 3D dans sa commune. <p>OUVRAGES D'ART : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Narbonne et Grand Narbonne : veut que la transparence hydraulique soit respectée. ● Cuxac-d'Aude : Un viaduc serait-il implanté pour la traversée des basses plaines ? Les digues devraient toucher l'option de gauche et doivent figurer sur les tracés. ● Coursan : Sur la variante « Nissan-Périès », la ligne actuelle sert de barrage et n'a donc pas de transparence hydraulique en cas d'inondation. ● Bages : Le grand public reste sensible à la différence visuelle entre un pont et un tunnel. <p>MIXITÉ : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CG 11 : Attaché à une ligne mixte. Volonté de limiter le nombre de camions sur les routes, au bénéfice du rail. ● Narbonne et Grand Narbonne : Pour une Ligne nouvelle mixte de bout en bout car ne souhaite pas que le fret continue à passer par Narbonne. ● Montredon-des-Corbières : La ligne sera-t-elle mixte sur l'ensemble du parcours ? <p>VITICULTURE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CG 11 : Il convient de travailler en lien avec les viticulteurs et les agriculteurs pour limiter les pertes foncières. ● Narbonne et Grand Narbonne : souhaite limiter l'arrachage des vignes de la plaine. ● Cuxac : Le tracé devra respecter le monde agricole et viticole. <p>COÛT : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CR LR : Souhaite aborder la question du coût, qui ne sera pas négligeable et doit être traitée rapidement. ● CG 11 : Le coût est à échelonner sur un voire deux siècles. ● Narbonne et Grand Narbonne : assumera le coût de la gare à condition de bénéficier des retombées. <p>ENJEUX TERRITORIAUX : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CG 11 : Il convient de travailler en lien avec les viticulteurs et les agriculteurs pour limiter les pertes foncières. ● Bages : La ZPPAUP de l'Allée de Java est en cours de révision. L'option en tunnel semble plus favorable d'un point de vue environnemental. <p>MESURES COMPENSATOIRES : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CG 11 : Le TGV® crée des nuisances acceptables si le territoire bénéficie de retombées.
Documents remis en séance	Bilan de la concertation en étape 1 - Tableau « La zone de passage de 1 000 mètres »
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

4^E SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE Séquence 4

Date et lieu	Mardi 7 février 2012 - Palais des Congrès, Béziers	
Présidence	Monsieur le Sous-préfet de Béziers	
Communes concernées	Bessan, Béziers, Castelnaud-de-Guers, Cers, Florensac, Mèze, Montagnac, Montblanc, Portiragnes, Pinet, Pomerols, Saint-Thibéry, Sauvian, Vendres, Villeneuve-lès-Béziers	
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, communautaires et communaux	
Participation	28 participants sur 43 invités, soit 65 %	• 21 remarques
Durée	2h15, de 10h à 12h15	
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ● Rappel des grandes étapes <ul style="list-style-type: none"> - Décision ministérielle de fin d'étape 1 - Processus et objectifs de l'étape 1 	<ul style="list-style-type: none"> ● Présentation des variantes de tracé <ul style="list-style-type: none"> - Méthodologie de construction des variantes de tracé - Visualisation des variantes sur plan et en 3D

Sujets abordés par les participants

VARIANTES DE TRACÉ : 7 remarques

- **CABM** : Les solutions ne peuvent se résumer à impacter Villeneuve-lès-Béziers ou construire une gare. La variante « directe » engendre trop de destructions d'habitations et trop de problèmes de relogement.
- **CC La Domitienne** : Le tracé de moindre enjeu environnemental traverse une zone construite (Via Europa), donc très onéreux. Le tracé « jumelage » (Nord A9) est plus intéressant car il traverse des espaces non bâtis. Le croisement de l'autoroute, dessus ou dessous, est un élément important.
- **Bessan** : Les tracés Sud couperaient Bessan en deux : impact sur zone industrielle et projets de développement. Le tracé « de moindre enjeu » convient mieux. Les tracés au Nord de l'autoroute ont un faible impact, mais pas le tracé Sud où la zone naturelle protégée, la ZAC en construction à l'ouest et la zone de la Capucière sont impactées. Seuls les tracés au nord de l'A9 intéressent la commune ; les autres, au sud, sont trop impactants.
- **Florensac** : Les tracés proposés ne morcellent pas la commune et passent au nord de l'A9, ce qui est intéressant.
- **Montblanc** : Le tracé initial est le plus opportun. Un tracé au sud sera rejeté.
- **Montagnac** : Toutes les infrastructures situées sous le faisceau sont-elles appelées à disparaître ?
- **Pinet** : Le tracé nord convient mieux : il préserve le captage et impacte moins la zone d'appellation.

PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (PIG) : 4 remarques

- **CABM** : Solution intermédiaire ; faire se rejoindre le tracé PIG et le tracé alternatif.
- **CC La Domitienne** : Les PLU prévoient le PIG depuis quinze ans. Il serait judicieux de le maintenir.
- **Bessan** : Il faut tenir compte du PIG car tous les projets d'urbanisme se sont basés dessus.
- **Montblanc** : La commune propose un compromis avec le tracé PIG qui causerait moins de dommage à Bessan.

PROTECTION ENVIRONNEMENT : 4 remarques

- **CABM** : Le bois de Montblanc est à éviter.
- **CC La Domitienne** : Les problèmes hydrauliques et écologiques du sud et ouest biterrois sont rattachés à la séquence 3, et pas à la séquence 4.
- **Bessan** : La variante Sud traverse un bois classé et une ZNIEFF : cette zone naturelle est protégée. Sur le secteur de Naffrie et des carrières, le tracé de gauche ne convient pas.
- **Florensac** : Le tracé qui se situe entre l'autoroute et les bassins de stockage d'eau potable de Florensac et Pomerols conviendrait.

ZONES D'ACTIVITÉ (ZA) : 3 remarques

- **Montblanc** : Une ZAC de 32 ha est prévue sur le domaine de Castelfort.
- **Sauvian** : Le projet de ZAC Porte de Sauvian (30 ha) est situé en dehors de la zone de passage.
- **Bessan** : Zone de la Capucière impactée par les tracés sud.

INFORMATION / CONCERTATION : 2 remarques

- **CABM** : La collectivité est dans une logique de complémentarité et non d'opposition avec les autres territoires.
- **Bessan** : souhaite disposer des plans.

GARE : 1 remarque

- **CABM** : Il est cohérent de positionner la gare nouvelle sur le tracé PIG, plus près de l'échangeur, en créant une jonction avec la voie existante (déviation de Cers).

Documents remis en séance

Bilan de la concertation en étape 1
Tabloïd « La zone de passage de 1 000 mètres »

Compte-rendu

Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com
Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



4^E SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE

Séquence 5

Date et lieu	Lundi 6 février 2012 - Hôtel Mercure, Montpellier
Présidence	Madame la Sous-préfète en charge du littoral
Communes concernées	Balaruc-le-vieux, Bouzigues, Fabrègues, Gigean, Lattes, Loupian, Montpellier, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-les-Maguelone, Villeveyrac
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, élus communautaires et communaux
Participation	17 participants sur 34 invités, soit 50 % • 24 remarques
Durée	2h35, de 10h à 12h35
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Rappel des grandes étapes <ul style="list-style-type: none"> - Décision ministérielle de fin d'étape 1 - Processus et objectifs de l'étape 2 • Présentation des variantes de tracé <ul style="list-style-type: none"> - Méthodologie de construction des variantes de tracé - Visualisation des variantes sur plan et en 3D
Sujets abordés par les participants	<p>VARIANTES DE TRACÉ : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • CR LR : Un tracé plus au sud impacterait l'étang de Thau. • Gigean : Le seul tracé valable est celui qui passe au sud de l'A9. Il ne faut pas s'approcher de l'habitat. • Fabrègues : Le tracé le moins pénalisant, accepté par la population est celui du PIG. Les autres tracés sont équivalents. Si la ligne passe derrière l'autoroute (au sud), il y aura moins de nuisances sonores. Si la ligne est encaissée, elle se verra moins derrière l'autoroute. Elle serait plus visible sur la plaine si elle s'inscrivait au nord. • Balaruc-le-Vieux : Il faut coller la ligne à l'autoroute côté sud pour éviter les nuisances sonores et l'étang. • Poussan : Les deux tracés créent des difficultés sur Poussan, à la sortie du massif de la Gardiole et au niveau de l'aire de repos de Loupian. Le PIG est le moins mauvais. Le second tracé empiète sur l'habitat de quatre communes : Sète, Gigean, Poussan et Balaruc-le-Vieux, il mettra les élus en difficulté, car il se rapproche de l'étang. <p>INSERTION DANS LE PAYSAGE : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • CR LR : Il convient de travailler sur une insertion préservant la beauté du paysage. • CA Montpellier : Quel serait l'impact en hauteur sur Lattes et le massif de la Gardiole ? • Balaruc-le-Vieux : le viaduc côté Gardiole ne sera pas neutre dans le paysage. Le paysage sera modifié et la présence d'un viaduc générera des propagations sonores. • Poussan : Le projet initial prévoyait de créer un talus, qui inondait tout le secteur. Au-delà de l'impact visuel et du coût, le viaduc pressenti constitue une sécurité pour la population dans cette zone concernée par le PPRI. Il convient de rapprocher les infrastructures pour éviter les impacts paysagers. • Balaruc-le-Vieux : Les élus soulignent la valeur environnementale de l'étang de Thau qui sera bientôt classé en Natura 2000. <p>ZONES D'ACTIVITÉ (ZA) : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • CR LR : souhaite que le tracé soit coordonné avec la mise en place de la zone logistique de Poussan. • CG 34 : Quel est l'impact en hauteur au niveau de la ZA de la Lauze ? • Gigean : Attention à la future zone d'activité de Bellevue, projet de 20 ha, porté par Thau Agglomération, destiné à héberger des PME. Il existe des projets d'extension au niveau de la zone d'activité. • Lattes : Les terrains impactés à la Castelle sont-ils rachetés ou rasés? À quelle hauteur s'élèverait la voie en remblai dans cette zone ? • Poussan : La Région a demandé une entrée sur la zone. Rapprocher les projets serait intéressant. <p>ALTIMÉTRIE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • CG 34 : L'altitude de la ligne est importante. Quel est l'impact en hauteur au niveau de la ZA de la Lauze ? • Lattes : À quelle altitude passerait la ligne au niveau du PRAE ? • Balaruc-le-Vieux : Quelle sera la hauteur du viaduc au niveau de la Gardiole ? <p>AUTRES INFRASTRUCTURES : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • CR LR : soutient la demande de l'agglomération de Montpellier d'une coordination afin de réduire l'impact lié à la réalisation des infrastructures (travaux relatifs au CNM, déplacement de l'autoroute). • Lattes : Il faudrait que les jonctions avec le contournement Nîmes-Montpellier (CNM) soient signalées sur la présentation. Concernant le raccordement, il faudrait coller les deux ouvrages à des niveaux identiques, intéressant en termes d'économie et d'impact paysager et écologique. <p>INFORMATION / CONCERTATION : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Préfecture LR : Une autre session de commissions consultatives est-elle prévue ? • Balaruc-le-Vieux : Il conviendra d'expliquer les tracés et l'altimétrie aux populations. Les élus devront disposer d'informations afin de ne pas dire n'importe quoi. <p>COÛT : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poussan : Il convient d'essayer de concilier aspects financiers et humains. <p>MIXITÉ : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • CR LR : La Région tient au principe de mixité de la ligne sur tout le linéaire.
Documents remis en séance	Bilan de la concertation en étape 1 – Tabloïd « La zone de passage de 1 000 mètres »
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

5^E SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE Séquences 1 et 2

Date et lieu	Lundi 2 juillet 2012 - Salle des fêtes, Opoul-Périllos
Présidence	Madame la Sous-préfète de Narbonne, M. le Secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-Orientales
Communes concernées	Séquence 1 : Baixas, Baho, Espira-de-l'Agly, Le Soler, Opoul-Périllos, Perpignan, Peyrestortes, Rivesaltes, Saint-Estève, Salses-le-Château, Toulouges, Villeneuve-la-Rivière Séquence 2 : Caves, Fitou, La Palme, Leucate, Portel-des-Corbières, Roquefort-des-Corbières, Sigean, Treilles
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, communautaires et communaux
Participation	46 participants sur 65 invités, soit 70 % • 26 remarques
Durée	2h50, de 10h10 à 13h
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Rappel du calendrier • Retour sur les ateliers : agriculture-viticulture n°4, hydraulique n°2, desserte du territoire n°3 • Point sur la mixité • Visualisation des variantes de tracé en 3D
Sujets abordés par les participants	<p>TRACÉ : 8 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sigean : n'est pas impacté par les deux options qui passent de l'autre côté de l'A9. • Claïra : souhaite l'option Médiane mixte. • Caves : L'option Médiane est évidente. Avec l'option Littoral, la commune sera « enclavée » entre l'A9, la nationale et la Ligne nouvelle. • Fitou : Favorable à la ligne Médiane mixte. • Peyrestortes : Contre le tracé « direct » qui se rapproche trop près des habitations. • Rivesaltes : Les raccordements qui passent à l'ouest dans la ZAE n'ont pas été soumis au débat public. • La Palme : découvre que le tracé Littoral passe au pied des maisons. Choisir l'option Médiane nécessite des solutions techniques qui sont réalistes. • Treilles : La commune est favorable au tracé mixte. <p>TUNNELS / OUVRAGES D'ART : 7 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • CG 66 : Le passage en tunnel dans l'option Littoral en mixité résoudrait les problèmes liés au dépôt Titanobel. • PMCA : demande une estimation des longueurs de tunnels pour les options voyageurs et mixte. • Opoul-Périllos : Si le dépôt doit être déplacé, il faut disposer d'un espace de 32 ha clôturés. Titanobel représente une centaine d'emplois. • Treilles : demande où sera située l'entrée du tunnel pour éviter les impacts sur la commune. • Roquefort-des-Corbières : Si l'option Médiane est retenue, la commune demande un tunnel entre la route et l'A9. • Le Soler : souhaite que la ligne passe en tranchée couverte pour ne pas couper la commune en deux. Rappelle que le tracé traverse en totalité une zone habitée. • Villeneuve-la-Rivière : découvre des remblais qui sont en contradiction avec la réglementation établie par l'État. <p>MIXITÉ : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Député 66 : Favorable à la mixité. La zone Natura 2000 et la loi Littoral interdiront le passage de la Ligne nouvelle mixte sur l'option Littoral. • Treilles : Abandonner la mixité serait une faute majeure. Il faut anticiper les besoins à 100,150 ans. • Fitou : Le développement du fret est inéluctable et nécessite un doublet de ligne. Il faut prévoir la mixité totale avec des tunnels. <p>GARES NOUVELLES : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Député 66 : Pour une gare nouvelle à Rivesaltes, d'accès facile et rapide bénéficiant de l'aéroport à proximité. • CG 66 : Le CG 66 n'a pas délibéré sur une gare au centre-ville de Perpignan, ni sur une halte à Rivesaltes. • Rivesaltes : tient à la réalisation d'une halte à Rivesaltes. <p>COÛT : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • PMCA : Les coûts inhérents à des infrastructures lourdes doivent être pris en compte. • Fitou : Dans les comparatifs de coût global, il faut enlever les 6 km de tunnels de l'option Littoral, des 11 km de tunnel évalués. <p>SONDAGES : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Député 66 : Les sondages sont-ils réalisés sur les 2 options, ou sur le tracé déjà choisi ? • Baho : Pourquoi les sondages sont réalisés à 80 % sur le tracé le plus proche de la commune ? <p>CONCERTATION / INFORMATION : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Salses-le-Château : Il faut étudier toutes les possibilités, au-delà des 2 qui sont présentées. Il faut élargir la concertation et écouter les élus.
Documents remis en séance	Brochure « Les gares, la mixité, les variantes de tracé »
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

5^E SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE

Séquence 3

Date et lieu	Mercredi 4 juillet 2012 - Novotel, Narbonne
Présidence	Monsieur le Préfet de l'Aude, Madame la Sous-préfète de Narbonne
Communes concernées	Bages, Coursan, Cuxac, Lespignan, Marcorignan, Montredon-des-Corbières, Moussan, Narbonne, Névian, Nissan-lez-Ensérune, Peyriac-de-mer
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, élus communautaires et communaux
Participation	34 participants sur 50 invités, soit 68 % ● 20 remarques
Durée	2h20, de 10h05 à 12h25
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ● Rappel du calendrier ● Retour sur les ateliers : agriculture-viticulture n°4, hydraulique n°2, desserte du territoire n°3 ● Point sur la mixité ● Visualisation des variantes de tracé en 3D
Sujets abordés par les participants	<p>GARES NOUVELLES : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CABM : soutient la double desserte à Béziers et à Narbonne. ● CA Carcassonne : s'associe au Grand Narbonne sur le projet de gare nouvelle à Narbonne. ● Grand Narbonne : regrette le manque de concertation avec les élus de Nissan et Béziers. Souhaite avec l'ensemble des autres collectivités de l'Aude une gare nouvelle à Narbonne. ● CC La Domitienne : regrette le manque de vision collective et que la Région n'ait pas joué un rôle d'animateur de ce projet. Il faut avoir une vision large. Nissan est la bonne implantation pour une gare nouvelle, y compris pour les raccordements vers Toulouse et Perpignan. ● Montredon-des-Corbières : approuve le site de la gare 1 qui préserve la qualité de vie du village. ● Cuxac-d'Aude : demande précision sur la distance entre le village et le site gare. <p>TRACÉ : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Grand Narbonne : La CA souhaite une ligne à grande vitesse. ● CC La Domitienne : Les deux nouvelles variantes de tracé impactent fortement les bâtiments de la ZA Via Europa. Respecter le PIG serait préférable. ● Montredon-des-Corbières : Le choix qui sera fait doit tenir en compte de la protection des habitants, du bruit, des accès nécessaires. ● Cuxac-d'Aude : RFF doit appuyer la demande de Cuxac de choisir le tracé le plus éloigné. Demande la solidarité de tous les élus, y compris en réduisant la vitesse ou en supprimant le fret. <p>MIXITÉ / FRET : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Coursan : Favorable à la mixité jusqu'à Narbonne car le trafic routier est dangereux. ● Moussan : Les raccordements sont-ils techniquement différents selon que la ligne est mixte ou pas ? ● Bages : Face à l'importance du trafic routier, il faut intégrer la mixité. <p>RACCORDEMENTS : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CC La Domitienne : Où passent les raccordements dans le choix d'une gare à Nissan ? ● Moussan : Des raccordements beaucoup plus longs sont nécessaires pour la gare 2. <p>NUISANCES SONORES : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Coursan : revient sur les problèmes de circulation et demande à ce que le projet de gare n'augmente pas ces nuisances. ● Cuxac-d'Aude : Plus le train est rapide, plus il y aura de nuisances sonores dans la commune. <p>ASPECT FINANCIER : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CC La Domitienne : L'aspect financier fera-t-il partie du dossier ministériel ? Selon le choix du site le différentiel financier sera grand. <p>INONDATIONS : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Cuxac-d'Aude : La commune subit plusieurs types de contraintes (remblais, LC, digues...) et sera vigilante aux impacts liés à la LN. Il faut veiller à ce que les écoulements d'eau se fassent sans s'accumuler. Comment se font les calculs, quelle incidence aura la surcote annoncée ? La durée de la crue est à prendre en compte. <p>SONDAGES : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Montredon-des-Corbières : Pour les viticulteurs, la réalisation de sondages constitue la 1^{ère} étape de réalisation des travaux de la LN.
Documents remis en séance	Bilan de la concertation en étape 1 - Tableau « La zone de passage de 1 000 mètres »
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

5^E SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE Séquences 4 et 5

Date et lieu	Mardi 26 juin 2012 - Le Taurus, Mèze
Présidence	Monsieur le Sous-préfet de Béziers
Communes concernées	Séquence 4 : Bessan, Béziers, Castelnaud-de-Guers, Cers, Florensac, Mèze, Montagnac, Montblanc, Portiragnes, Pinet, Pomerols, Saint-Thibéry, Sauvian, Vendres, Villeneuve-lès-Béziers Séquence 5 : Balaruc-le-Vieux, Bouzigues, Fabrègues, Gigean, Lattes, Loupian, Montpellier, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-les-Maguelone, Villeveyrac
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, communautaires et communaux
Participation	36 participants sur 84 invités, soit 43 % • 19 remarques
Durée	2h45, de 10h15 à 13h
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Rappel du calendrier • Retour sur les ateliers : agriculture-viticulture n°4, hydraulique n°2, desserte du territoire n°3 • Point sur la mixité • Visualisation des variantes de tracé en 3D
Sujets abordés par les participants	<p>VARIANTES DE TRACÉ : 8 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Syndicat mixte du bassin de Thau : L'option la plus proche du PIG reste la meilleure. • Balaruc-le-Vieux : s'inquiète de la variante qui se rapproche de l'étang, dans la zone Natura 2000. • Loupian : préfère le tracé au Nord de l'A9 et un passage sous l'A9 pour réduire les problèmes de bruit, au droit de sa commune. • Poussan : Aucun tracé ne convient. Le tracé Nord/PIG avec un viaduc est préférable. Ne souhaite pas sacrifier l'écrin qu'est l'étang de Thau, avec toute l'activité et la vie qui y sont liées. • Gigean : Le tracé Nord A9 ne convient pas car il traverse la future ZA de Belleve, et jouxte des logements. Il risque de tuer le village. • Fabrègues : préfère le tracé du PIG qui longe l'A9, moins impactant pour la plaine agricole et la Gardiole. • Bessan : préfère la variante Nord. • Montblanc : La variante Sud impacte la commune, préfère le tracé du PIG, moins pénalisant. <p>PROJET URBAIN : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • CABM : L'enquête publique de la ZA de la Capucière qui concerne 30 ha au sud de l'A9 vient d'être terminée. • Bessan : Le tracé Sud impacterait l'éco-quartier St-Claude porté par la commune : 500 logements sont prévus. <p>VITICULTURE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • CG 34 : considère que les aspects agricoles sont minorés par rapport aux éléments naturels. • Pinet : Quels sont les accords avec les syndicats viticoles, concernant l'AOP Picpoul-de-Pinet ? <p>EMPRISE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • CG 34 : L'emprise de la ligne peut-elle varier en fonction de la hauteur de l'ouvrage ? • Montagnac : Quelle sera l'emprise de la ligne nouvelle sur la commune ? <p>INSERTION PAYSAGE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Syndicat mixte du bassin de Thau : En charge du schéma de cohérence territoriale qui prévoit la mise en valeur de la mer et la prise en compte du poids économique de l'activité de l'étang ; ne comprend pas que des trains de fret puissent être autorisés à passer si proche de l'étang. • Balaruc-le-Vieux : Un viaduc de 30 m en bordure de l'étang ne sera pas neutre et défigurerait le paysage. <p>CONCERTATION : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fabrègues : souhaite recevoir un document précis à la parcelle. <p>MIXITÉ : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gigean : Toutes les contraintes annoncées aux communes sont liées à la mixité. Ne faut-il pas revenir sur ce choix ? <p>ACCESSIBILITÉ : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Montagnac / CG 34 : souhaite que l'accessibilité aux gares nouvelles soit facile. Quelle sera la capacité de fréquentation de chaque gare ?
Documents remis en séance	Brochure « Les gares, la mixité, les variantes de tracé »
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

4.5. L'INFORMATION DE L'ENSEMBLE DES ACTEURS

Le Comité partenarial d'information (COPART) réunit l'ensemble des acteurs de la concertation.

Son but est de présenter l'avancement des études et les décisions prises par le Comité de Pilotage (COPIL) et de recueillir les remarques, questions et attentes des différents acteurs. Le COPART permet également de faire un point d'étape sur l'avancée du projet.

Cette instance garantit le partage du même niveau d'information et présente les décisions prises par le COPIL.

Le COPART n°2 a eu lieu le 4 juillet 2011 à Montpellier : 150 personnes ont participé à cette réunion qui marquait la fin de l'étape 1 et le lancement de l'étape 2.

Édouard Parant, chef de projet a présenté les conclusions de l'étape 1 ainsi que les objectifs de l'étape 2.

Jean-Pierre Richer, le garant, a présenté son rapport d'étape 1.

Le COPART n°3 se tiendra le 19 novembre 2012. Il reviendra sur les décisions concernant la mixité de la ligne et l'implantation de gares nouvelles prises lors du COPIL du 8 octobre 2012.



COPART n°2 : Édouard Parant, chef de projet a présenté le bilan de l'étape 1.



COPART n°2 : le garant a présenté son rapport d'étape 1.



150 personnes ont participé au COPART n°2.

COMITÉ PARTENARIAL D'INFORMATION N°2 (COPART)

Date et lieu	Jeudi 4 juillet 2011 à Montpellier - Mas de Saporta - Lattes
Invités	Ensemble des acteurs du projet
Participation	133 participants sur 460 invités soit 30 % ● 19 remarques
Durée	2h, de 10h15 à 12h15
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ● Compte-rendu de la concertation d'étape 1 par le garant ● Présentation de la Zone de Passage Préférentielle (ZPP) choisie par le COPIL n°2 ● Objectifs et programme de l'étape 2
Sujets abordés par les participants	<p>MIXITÉ : 9 remarques CA Montpellier : Pour la mixité de la ligne et sans phasage. Roquefort-des-Corbières : La mixité fait l'unanimité. Treilles : Favorable à une ligne mixte, l'économie du Languedoc-Roussillon en a besoin. Cuxac-d'Aude : Si la ligne doit passer aussi près des habitations à Cuxac du fait de la mixité, la commune de Cuxac souhaite une ligne uniquement voyageurs. FRENE 66 : Pourquoi la mixité est-elle remise en question ? Cette ligne n'a pas de raison d'être si elle n'est pas mixte. CGT : Le débat public avait validé la mixité de la ligne. La CGT souhaite connaître les résultats des études de trafic. Énergie TGV : insiste sur le corridor mixte plutôt qu'une ligne mixte. Il faut faire une ligne uniquement voyageurs et prévoir, pour le futur, un espace pour une ligne dédiée fret. Saint-Charles International : Important pour les entreprises de disposer de sillons ouverts. Le fret ferroviaire doit être une priorité. Fermed : enverra à RFF ses études de trafics fret ; elles indiquent que la ligne actuelle pourrait être saturée dès 2018.</p> <p>HYDRAULIQUE : 3 remarques Cuxac-d'Aude : demande à intégrer dans les études, la construction des digues de Cuxac. Florensac : Le passage au Sud de l'A9 impacte les puits de captage. La commune est contre. SPPEF : se pose la question du franchissement de la Mosson.</p> <p>TRACÉ : 3 remarques CA Montpellier : souhaite avoir rapidement sur la zone de La Lauze des configurations en 3D, car l'agglomération est bloquée sur la commercialisation de cet ensemble. Fitou : rappelle que l'option Littorale traverse une part importante de l'AOC Fitou et constitue un désastre pour la commune. Moussan : souhaite que le tracé passe le plus près possible du périmètre SEVESO.</p> <p>LIGNE CLASSIQUE / LIGNE NOUVELLE : 2 remarques FNAUT : La modernisation du réseau classique doit être mieux réalisée. Il faut prendre en compte l'option mixte avec la vitesse à 220 km/h. CGT : Le développement des trains régionaux doit aussi être pris en compte.</p> <p>CONCERTATION : 1 remarque Fitou : regrette que les comptes-rendus des COPIL de mai et juin ne soient pas en ligne sur le site Internet.</p> <p>COÛT / FINANCEMENT : 1 remarque FRENE 66 : La Commission européenne doit s'engager financièrement.</p>
Documents remis en séance	Le bilan de la concertation d'étape 1 - 5 fiches de présentation du projet.
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet.



5. Les enseignements

LA RICHESSE DE LA CONCERTATION FOURNIT À RFF DE NOMBREUX ENSEIGNEMENTS.

Trois ans après la décision du débat public de poursuivre les études et la concertation et un an après la décision ministérielle du 14 novembre 2011 validant la Zone de Passage Préférentielle, Réseau Ferré de France tire ses enseignements de la première moitié de cette seconde étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique. Ils concernent, dans cette phase intermédiaire, la desserte du territoire et la question de la mixité de la ligne. Le choix d'un tracé respectueux de l'homme et de l'environnement, clôturera cette étape 2.

5.1. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

5.1.1. LES RÉUNIONS DE CONCERTATION

Avec les enseignements de l'étape 1, Réseau Ferré de France bénéficiait d'une meilleure appréhension des sensibilités territoriales et a pu progresser dans l'écoute et le dialogue, afin de porter le projet le plus proche des besoins collectifs.

Les réunions organisées de juillet 2011 à juillet 2012, qu'elles aient pris la forme d'ateliers thématiques, de commissions consultatives ou de réunions publiques ont atteint leurs objectifs : apporter le plus possible d'information au grand public et aux différents acteurs, écouter les avis des experts, des associations, des élus et donner la parole à tous. Les comptes-rendus mis en ligne ont été jugés fidèles puisqu'une seule remarque a été transmise à RFF. Le débat a été soutenu, bien argumenté de l'avis des participants et quelquefois vif.

Trois types de réunions se sont tenues de juillet 2011 à septembre 2012 :

■ **Les ateliers thématiques** : très suivis par les experts associatifs et institutionnels, ils ont donné lieu à des échanges argumentés avec l'équipe projet et ont été extrêmement utiles pour nourrir les études. Il serait pertinent de les poursuivre en 2013.

■ **Les commissions consultatives** : la participation à cette instance de concertation a été forte. Les élus invités étaient présents, le plus souvent motivés par des réponses à leurs inquiétudes sur les variantes de tracé, quelque soit le thème abordé. La présence régulière du représentant de l'État a constitué un élément modérateur, après la présentation des variantes en 3D. Le souhait des élus des Pyrénées-Orientales et de l'Aude de se regrouper lors des commissions consultatives suivantes, a été entendu par RFF et appliqué aux commissions consultatives de juin 2012, ce qui leur a permis d'échanger et de synthétiser ensemble leurs attentes sur ce secteur.

Ces commissions ont permis par ailleurs à des élus d'aborder des thèmes qui n'étaient pas directement liés à la Ligne nouvelle, et qui ont pu trouver une réponse directement auprès de la direction régionale de RFF. Ces

instances consultatives permettent aux élus de discuter librement et d'échanger. Elles ont également permis de partager avec les élus des éléments de discours qu'ils ont transmis à leurs administrés. Elles sont à renouveler.

■ **Les réunions publiques** n'ont pas eu partout le succès escompté, malgré une communication appuyée, via la presse régionale et de l'affichage dans les communes. Sur la forme, le découpage des invitations par séquence n'a peut-être pas été suffisamment expliqué ou compris. Ce sont des réunions par communes ou regroupement de communes qui étaient attendues. Sur le fond, le discours du maître d'ouvrage a pourtant été compris et utilisé quand les maires ont organisé de leur côté des réunions publiques, très suivies elles, pour présenter les variantes de tracé et s'opposer aux dernières propositions de RFF. Les citoyens ont, par ailleurs, régulièrement salué au cours de la concertation en étape 2, la précision et l'exhaustivité des études, la disponibilité de l'équipe LNMP et sa très bonne connaissance du terrain. Le grand public a pu s'exprimer librement et faire part de ses inquiétudes au cours des 6 réunions de fin juin / début juillet. Les documents mis à disposition par RFF ont été utilisés par les associations pour illustrer leurs propres réunions.

Très complémentaires, ces réunions ont souffert du planning contraint lié à la période de réserve électorale : ainsi, les réunions publiques ont été organisées juste après les Commissions consultatives, fin juin et avant le Comité de pilotage prévu initialement le 13 juillet. De plus, les réunions publiques de fin juin / début juillet avaient l'objectif de présenter entre-autres les variantes de tracé, alors que ce COPIL devait statuer uniquement sur les gares et la mixité. Ce qui a donné le sentiment à certains élus, d'être bousculés et mis devant un fait accompli, face à leurs administrés, alors que le choix du tracé n'interviendra qu'en 2013.

5.1.2. LA COMMUNICATION POUR LE GRAND PUBLIC

Pour répondre à la question « Comment toucher le plus grand nombre d'acteurs à un coût raisonnable ? », RFF a choisi une stratégie de communication basée sur des outils et supports ciblés et sur les relations avec la presse, adossées à des temps forts.

Les supports de communication destinés au grand public ont été variés (cartes postales, expositions en mairies et en gares, cahier de libre expression, flyers avec QCM, brochure avec carte T, spot tv, internet...) et leur efficacité en rapport avec leur durée de présence.



Un achat d'espace dans la presse annonçait les 6 réunions publiques.

Le site internet s'est révélé un bon vecteur d'information, utilisé régulièrement par les riverains après chaque réunion, pour poser des questions (cf. analyse chiffrée en page 21). Les variantes de tracé mises en ligne ont été largement consultées et le grand public a pu poser de nombreuses questions, toutes ayant reçu des réponses personnalisées.

Les expositions en mairies fin 2011 puis en gares, calées après la période de réserve et avant les réunions publiques, ont, par contre, été trop brèves pour avoir un impact important : les flyers avec QCM distribués ont engendré 555 réponses sur 3 gares et une durée de 6 jours, ce qui reste modeste.

Le film en 3D a constitué un outil pédagogique essentiel pour la compréhension des variantes de tracé lors des réunions, tant pour les élus que pour le grand public. Victime de son succès, nombreuses ont été les demandes particulières en réunion, et le souhait de pouvoir disposer de l'outil sur le site du projet. Mais la puissance de calcul ne le permet pas. RFF a cependant fourni l'outil aux collectivités partenaires.

Relations avec la presse : le choix des relations avec la presse est toujours intéressant, car elles sont moins onéreuses que des « achats d'espace ». Mais elles demandent une régularité et un esprit de partenariat avec les journalistes. Entre les temps forts, tels la Décision Ministérielle de novembre 2011, les 2 visites de terrain et les 3 Comités de Pilotage, l'approche personnalisée aurait pu être plus intense, de manière à créer une demande d'information régulière sur le projet. Le relais des médias a été très actif pour défendre les intérêts locaux, nourri par le relais des correspondants et leurs relations avec les élus, mais moins réactif pour accompagner le projet d'une manière pédagogique.

Le plan médias de juin 2012 s'est concentré sur des supports généralistes grand public alors que des supports plus ciblés, selon les catégories professionnelles, auraient touché des lobbys potentiels sur lesquels s'appuyer. Une seule campagne d'information « publicitaire », sur les médias TV et internet a évoqué les bénéfices du projet, tout en annonçant les réunions publiques. Cet aspect pourra être amélioré en fin d'étape 2, sachant que maintenir l'intérêt du public et des financeurs, passe souvent par capter celui du grand public par l'intermédiaire des médias.

La pertinence du choix de ces outils reste entière car seule la complémentarité peut se révéler efficace *in fine*.

Tout au long du dispositif, le garant a veillé au bon déroulement de la concertation. Jean-Pierre Richer a assisté à la plupart des réunions de gouvernance et de concertation. Il a pu répondre aux courriers et courriels qui lui ont été adressés. Sa présence aux réunions de concertation a été appréciée, tant par le grand public que par les élus. Sa posture d'observateur neutre permet de cadrer et de rendre compte de la concertation menée. Son compte-rendu de l'étape 2 sera transmis au Ministre avec les dossiers « gares et mixité ».

5.2. LES THÉMATIQUES DE LA CONCERTATION

5.2.1. LES GARES NOUVELLES

L'un des enjeux de l'étape 2 était de choisir le schéma de desserte de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, c'est à dire les secteurs d'implantation de la ou des gares nouvelles.

Toutes les hypothèses de gare pour desservir l'ensemble du territoire ont donc été étudiées et présentées. De Montpellier à Perpignan, trois possibilités de desserte ont été mises à l'étude :

- ▶ la desserte par les gares actuelles,
- ▶ une gare nouvelle : à Béziers-est ou à Narbonne-ouest ou à Nissan-lez-Ensérune,
- ▶ deux gares nouvelles : à Béziers-est et à Narbonne-ouest.

Pour chaque secteur, deux sites ont été étudiés, en concertation avec les collectivités locales, notamment pour élaborer leur projet de territoire.

- ▶ Pour Perpignan, et bien que les partenaires aient privilégié la gare-centre depuis le débat public, RFF a étudié la possibilité de créer **une gare nouvelle dans les Pyrénées-Orientales.**

Le travail partenarial

Les acteurs se sont largement mobilisés durant cette période de réflexion et de travail sur les gares. Trois sessions d'ateliers en novembre, regroupant tous les candidats, puis en mars et juin, avec chacun d'eux, ont permis d'aborder la définition d'une gare dans ses multiples dimensions et de

donner la parole à un large panel d'acteurs. Les nombreuses réunions bilatérales ont porté leurs fruits et permis à RFF d'affiner ses études, afin de présenter des dossiers cohérents avec les attentes du territoire.

L'implication des collectivités locales

Au cours de quatre ateliers thématiques tenus en novembre 2011 sur le site de La Domitienne, suivis par deux séries de trois ateliers sur les sites des villes concernées, les maires et présidents d'agglomérations ou de communauté de communes ont pu exposer leur projet de territoire et prendre connaissance des conditions indispensables liées à la création d'une gare nouvelle. Ils ont mobilisé leurs équipes et des bureaux d'études pour finaliser des projets urbains cohérents, justifiant la création d'une gare. Ce travail de fond en un temps réduit, guidé par RFF, a certainement crédibilisé les projets et permis la décision du COPIL n°6.

L'implication du grand public

Le grand public s'est faiblement mobilisé pour la création de gares nouvelles ; le sujet a été peu abordé dans les réunions publiques au profit de la question des variantes de tracé. Par contre, les administrés des communes et agglomérations porteuses d'un projet de gare nouvelle y étaient largement favorables.

L'alliance Béziers-Narbonne

Passant outre leurs premières réactions de « concurrents » les agglomérations de Béziers et de Narbonne ont pu converger vers un projet commun, sur la base des résultats des études du maître d'ouvrage. **Cette position commune a débouché sur une décision unanime du COPIL du 8 octobre 2012 et le choix de deux gares nouvelles.** Le projet de gare unique à Nissan-lez-Ensérune n'a pas été soutenu par les partenaires co-financiers.

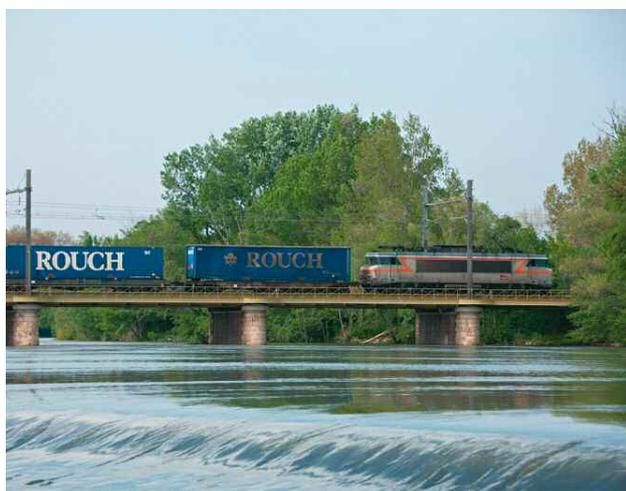


Atelier « Territoire et mobilité », Montpellier, septembre 2011.

5.2.2. LA MIXITÉ

Le second enjeu de l'étape 2 était de décider si la ligne nouvelle devait être entièrement ou partiellement mixte.

La majorité des acteurs du débat public, instances politiques, associations, syndicats et grand public, s'est prononcée en faveur d'une ligne à grande vitesse mixte. Mais les études de trafic et de capacité, effectuées jusqu'à l'horizon 2050, indiquent que pour faire circuler l'ensemble du trafic prévu (Grandes lignes, trains régionaux et fret) une mixité de la ligne n'est pas indispensable après Béziers. RFF a donné les éclairages nécessaires à ses partenaires sur l'utilité de la mixité jusqu'à Béziers et, au sud, dans la plaine du Roussillon, pour laquelle le transport de marchandises est un élément économique essentiel.



Dans l'ensemble des séquences, la mixité n'est évoquée qu'en tant que variable d'ajustement financier. En séquence 5, par exemple, les riverains, y compris les associations de défense de l'environnement, ont proposé de supprimer le transport de fret pour favoriser la traversée des reliefs de la Gardiole. En séquence 2, les associations et riverains demandent une mixité de la ligne pour des raisons de capacité, mais ils militent plus fermement pour un passage de la Zone de Passage Préférentielle Médiane, éloignant le tracé des habitations. Après l'étape 1, phase déclarative, au cours de laquelle les grands principes de préservation de l'environnement ont trouvé des défenseurs, les études de l'étape 2 ont précisé les coûts induits par la mixité sur certains tronçons, notamment sur les reliefs et mis en lumière les intérêts particuliers.

Le principe de réalité est venu resserrer le débat. La Décision Ministérielle n°1 confirmait le choix de la mixité sur les sections les plus circulées. Le COPIL n°6 a adopté une attitude ouverte, en annonçant que la mixité irait « le plus loin possible » après Béziers.

5.2.3. LE TRACÉ

La relance du projet en 2007 a conduit RFF à étudier plusieurs variantes de tracé. La Loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, précise, dans son article 1 que « les procédures de décision [du maître d'ouvrage d'un projet] seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable. » Il était donc obligatoire d'étudier plusieurs variantes à l'intérieur de la Zone de Passage Préférentielle, en prenant en compte des nouveaux paramètres : fret, nouveaux textes réglementaires, ... afin que les décideurs puissent choisir le meilleur tracé en toute connaissance de cause.

5 principes ont dirigé la recherche des variantes de tracé :

- ▶ Rester sur le tracé le plus proche du PIG, imaginé en 1995
- ▶ Tracer la variante la plus directe entre Montpellier et Perpignan
- ▶ Se jumeler avec les infrastructures existantes pour limiter le fractionnement du territoire
- ▶ Identifier la variante de moindre enjeu territorial
- ▶ Estimer la variante engendrant des investissements raisonnés.

Ces variantes ont été présentées aux élus concernés au cours des deux sessions de commissions consultatives de février 2012 et de juin-juillet 2012. Elles ont été présentées au grand public lors des 6 réunions publiques de juin-juillet, grâce à une présentation en 3D et sont visibles sur le site internet du projet.

Ces présentations ont conduit les riverains inquiets et/ou opposés aux tracés présentés, à se constituer en associations, regroupées en coordination régionale. RFF a répondu à leurs demandes d'explications en se rendant à deux reprises sur le terrain.

Il reste pour le maître d'ouvrage à analyser les variantes selon 3 dimensions : sociétale, environnementale et technico-financière. À ce stade, le tracé du PIG, connu de tous, est plébiscité dans toutes les séquences.

À l'heure actuelle, aucun choix de tracé n'a été proposé au Comité de pilotage. Le choix sera fait après la Décision ministérielle à venir sur la politique de desserte et la mixité de la ligne.

Ce choix donnera lieu à une Décision ministérielle ultérieure.

6. Conclusion

LE PROJET SE PRÉCISE.

Après trois années de concertation, **le projet se précise** et les interlocuteurs de RFF ne sont plus ceux du débat public, volontaires et ambitieux, mais les riverains inquiets et déterminés.

L'équipe du projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan a été souvent félicitée pour le niveau de précision des études présentées au cours des réunions. Malgré quelques tensions, la concertation a nourri les études et **apporté les éclairages** nécessaires pour préserver la place de l'homme et de son environnement dans le projet. Les élus locaux ont apporté leur part au débat sur la desserte du territoire, avec une **contribution très argumentée** et un investissement important, conscients qu'une infrastructure de cette importance sera positive, voire indispensable, pour le développement local. La question du financement du projet sera, sans aucun doute, au cœur des ultimes décisions.

Réseau Ferré de France continuera dans les étapes à venir de concerter avec le grand public et les acteurs du projet.

Ce bilan sera rendu public et joint au dossier de l'enquête d'utilité publique. Il sera également disponible sur le site internet.



Le garant, M. J.P Richer a participé à de nombreuses réunions de concertation.

Le compte-rendu du garant, Monsieur Jean-Pierre Richer, sur la concertation en étape 2, sera transmis à RFF, au Préfet de région et à la Commission nationale du débat public. Il sera également disponible dans son intégralité sur le site www.lalignenouvelle.com

► Le bilan final sera complété en fin d'étape 2.



CONTACT

Réseau Ferré de France

185 rue Léon Blum, 34043 Montpellier cedex

Tél. : 04 99 52 21 70 | Mél : contact@lalignenouvelle.com

www.lalignenouvelle.com



SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DE
— PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRIS

BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DAN

OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESP

