

# LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

# ON LA FAIT ENSEMBLE!



## BILAN DE LA CONCERTATION NOVEMBRE 2020 – JANVIER 2021

# SOMMAIRE

|      |  |    |
|------|--|----|
| ●    | PRÉAMBULE  | 3  |
| ● 01 | LE PROJET ET L'HISTORIQUE DE LA CONCERTATION                     | 4  |
|      | 1.1 – LE PROJET DANS SON ENSEMBLE                                | 5  |
|      | DATES CLÉS DU PROJET   | 8  |
|      | 1.2 – LE DÉBAT PUBLIC DE 2009 ET LA DÉCISION DU MAÎTRE D'OUVRAGE | 9  |
|      | 1.3 – LA CONCERTATION POST-DÉBAT DEPUIS 2010                     | 11 |
|      | 1.4 – LE PROJET PORTÉ À LA CONCERTATION EN 2020                  | 16 |
| ● 02 | LA CONCERTATION DE NOVEMBRE 2020 À JANVIER 2021                  | 21 |
|      | 2.1 – LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION                           | 22 |
|      | 2.2 – LES MODALITÉS D'INFORMATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC      | 22 |
| ● 03 | LES RÉSULTATS DE LA CONCERTATION                                 | 25 |
|      | 3.1 – LE DISPOSITIF DE LA CONCERTATION                           | 26 |
|      | 3.2 – SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS ET EXPRESSIONS                  | 30 |
| ● 04 | LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION                             | 42 |
| ●    | ANNEXES  | 45 |



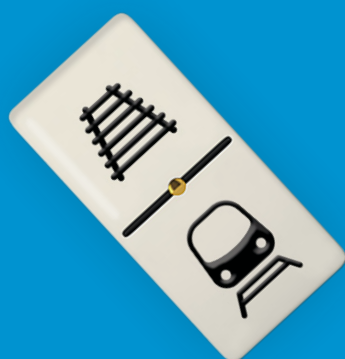
# PRÉAMBULE

Le présent document établit le **bilan de la concertation** préalable à l'enquête publique concernant la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan entre Montpellier et Béziers, conduite du 2 novembre 2020 au 15 janvier 2021, par décision de la Commission nationale du débat public (CNDP) du 3 juin 2020.

Organisée dans le contexte de la crise sanitaire liée à la Covid-19 et des restrictions réglementaires imposées aux rassemblements de personnes, cette concertation a néanmoins permis au public d'interpeller SNCF Réseau sur les différentes thématiques proposées et de s'exprimer sur le projet dans son ensemble, selon des modalités inédites d'information et de participation définies en accord avec les garants désignés par la CNDP.

Le présent bilan, établi par SNCF Réseau, rappelle l'historique du projet et de la concertation mise en œuvre depuis le débat public de 2009, présente le dispositif spécifique de participation réalisé à l'occasion de cette étape concertation, et analyse les contributions recueillies.

Il est rendu public sur le site dédié au projet :  
**[www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com)**





01

# LE PROJET ET L'HISTORIQUE DE LA CONCERTATION



## 1.1 › LE PROJET DANS SON ENSEMBLE

Le projet ferroviaire de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), dont les origines remontent aux années 90, a fait l'objet d'un débat public organisé par la Commission nationale du débat public (CNDP) en 2009, après un long processus de maturation durant les années 2000. L'opportunité ayant été validée, un processus de concertation continue a été mené entre 2010 et 2016, parallèlement à l'engagement des études de conception.

L'objectif était alors de définir, avec l'ensemble des acteurs du territoire, une zone de passage préférentielle, puis un tracé, l'emplacement des gares nouvelles mais aussi les modalités de desserte et les sections aptes à la mixité ferroviaire (fret + voyageurs).

Entre 2011 et 2017, le projet a fait l'objet de quatre Décisions ministérielles (DM) validant ces différents points. La DM n°4 du 1<sup>er</sup> février 2017 a plus particulièrement acté le phasage de réalisation du projet. Puis, en janvier 2018, le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures, dit « rapport Duron », a retenu la LNMP parmi les priorités d'investissement. En janvier 2019, suite à une consultation publique organisée fin 2018, trois arrêtés préfectoraux ont permis d'actualiser le Projet d'Intérêt Général (PIG) initial (datant de 2000) sur l'intégralité du projet LNMP.

Enfin, la Loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 définit le projet comme prioritaire, et demande de poursuivre les études en vue de l'engagement des travaux de la section Montpellier-Béziers à l'horizon de 10 ans et ceux de la section Béziers-Perpignan à l'horizon de 20 ans.

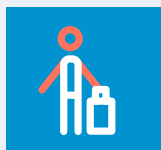
Compte-tenu des étapes ainsi franchies et des orientations de l'État, la réalisation du projet LNMP fait désormais l'objet de fortes attentes en Occitanie. Les inondations d'octobre 2019 dans l'Hérault et la coupure du réseau ferré structurant au niveau de Béziers ayant notamment conduit à une forte mobilisation des acteurs politiques et des usagers pour une relance du projet.

Lors de la rencontre du 4 décembre 2019 avec la Présidente du Conseil Régional Occitanie, le Secrétaire d'État en charge des transports a souhaité que se réunisse le Comité de Pilotage (COPIL) LNMP, afin de relancer le projet avec l'ensemble des partenaires cofinanceurs, dans l'objectif de lancer en 2020 le processus d'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique. Mme Régine Bréhier, membre permanent du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a également été nommée présidente du Comité Technique (COTECH).

Dans la perspective de l'ouverture de l'enquête publique sur la première section de la Ligne Nouvelle entre Montpellier et Béziers, et compte-tenu du délai depuis la clôture du débat public en 2009, SNCF Réseau a saisi la CNDP le 25 mai 2020 au titre de l'article L121-12 du Code de l'environnement, laquelle a décidé le 3 juin 2020 qu'il y avait lieu de poursuivre la concertation.

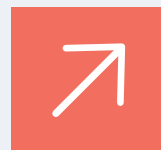
Intervenue au cours de cette concertation, la DM n°5 du 4 janvier 2021 fixe l'objectif de lancement de l'enquête publique « le plus tôt possible à l'autonome 2021 », et demande à cette fin à SNCF Réseau de préparer les dossiers supports à cette enquête et au Préfet de région d'Occitanie de réunir les partenaires cofinanceurs pour établir un protocole d'intention de financement compatible avec ce calendrier.

Le projet ferroviaire de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) poursuit 4 objectifs :



### répondre à la demande

croissante de mobilité et aux problèmes de congestion actuels sur l'axe ferroviaire littoral de l'Occitanie entre Montpellier et Perpignan ;



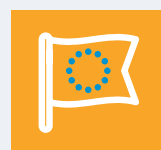
### créer les conditions

d'un report modal des flux internationaux de marchandises et d'une croissance de l'offre régionale de mobilité ;



### offrir un service

à haute fréquence le long de l'axe littoral ;



### assurer la continuité

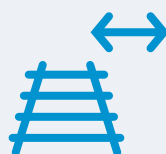
de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne.

Les principaux aménagements envisagés sont les suivants :



## 150 km de ligne nouvelle

une ligne nouvelle sur 150km entre Montpellier (Hérault) et Toulouges (Pyrénées-Orientales), reliant le Contournement de Nîmes Montpellier (CNM) au nord et la section internationale France-Espagne au sud (Línea Figueras Perpignan) ;



## 30 km de raccordements

des raccordements (30 km) au réseau existant ;



## 2 gares nouvelles

2 gares nouvelles pour desservir l'Ouest héraultais (à Béziers) et l'Est audois (à Narbonne). Les gares existantes de Sète, Agde, Béziers, Narbonne et Perpignan continueront d'être desservies grâce à des raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne existante ou en correspondance avec des services régionaux.

La ligne sera en capacité d'accueillir des **trains de marchandises en plus des trains voyageurs** (ligne mixte) entre Montpellier et Béziers ainsi qu'au droit de la plaine du Roussillon (Rivesaltes-Toulouges), offrant de nouvelles capacités pour le fret dans la continuité de la section internationale France Espagne.



**Les performances des circulations de voyageurs seront améliorées** sur les liaisons nationales radiales vers Paris, intersecteurs entre les façades atlantique et méditerranéenne, vers l'international que ce soit sur des longs parcours ou en transfrontalier, ainsi que sur des liaisons régionales.

**Les sections à grande vitesse sont prévues pour une exploitation commerciale à 320km/h** à compter de la mise en service, vitesse correspondant aux dernières lignes à grande vitesse mises en service. Afin d'anticiper les évolutions futures, le tracé est conçu pour une vitesse de circulation jusqu'à 350km/h.

**La 1<sup>re</sup> phase du projet**, objet de la demande de Déclaration d'Utilité Publique, concerne la section mixte Montpellier-Béziers (52,3 km de ligne nouvelle et 2 raccordements, soit 7 km), sans gare nouvelle. 18 communes sont directement concernées par les aménagements de cette première phase :



Montpellier, Lattes, Saint Jean de Vedas, Villeneuve-lès-Maguelone, Fabrègues, Gigean, Poussan, Loupian, Mèze, Pinet, Pomérols, Florensac, Saint-Thibéry, Bessan, Montblanc, Cers, Villeneuve-lès-Béziers, Béziers.

## » LES DATES CLÉS DU PROJET

1990

Première proposition de tracé pour le « TGV<sup>®</sup> Languedoc-Roussillon » jusqu'à la frontière espagnole.



1996

Ajournement du projet de « TGV<sup>®</sup> Languedoc-Roussillon » suite à la publication du rapport « Rouvillois ».

1999-2000

Nouveau départ pour le projet de Ligne Nouvelle, qualifié de Projet d'Intérêt Général (PIG 2000).

2006

**17 MARS**  
Lancement des études préalables en vue d'un débat public à la demande du Ministre des Transports.  
**Débat public VRAL** (Vallée du Rhône-Arc Languedocien), rappelant dans ses conclusions la saisine de la Commission nationale de débat public (CNDP) en vue d'un débat public sur le projet Montpellier-Perpignan.

2008

**4 AOÛT**  
Saisine de la CNDP par SNCF Réseau.



2009

**MARS-JUILLET**  
Débat public sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.  
**26 NOVEMBRE**  
Décision du maître d'ouvrage de poursuivre les études.

2010

**8 FÉVRIER**  
Lettre de mission du Ministre de l'énergie, de l'électricité, du gaz, du développement durable et de la mer au Préfet de Région Languedoc-Roussillon fixant les conditions d'organisation des études préalables à la DUP du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.  
**FÉVRIER 2010-JUIN 2011**  
Concertation sur l'étape 1 des études préalables visant à définir une zone de passage de 1 000 m de large.

2011

**JUIN**  
Publication du compte rendu du garant.  
**14 NOVEMBRE**  
Décision ministérielle n°1 :  
→ acte la Zone de Passage Préférentielle (ZPP),  
→ demande de préciser les modalités de desserte,  
→ engage la poursuite des études pour préciser la pertinence de la mixité.

2012

**NOVEMBRE 2012-MAI 2013**  
1<sup>re</sup> phase de concertation sur l'étape 2 des études préalables visant à poursuivre la recherche d'un tracé, l'identification des hautes et la définition de l'offre de service (mixité de la ligne).



2013

**MARS-JUILLET**  
Publication du 2<sup>e</sup> compte rendu du garant.  
**13 JUIN**  
Rapport de la commission « Mobilité 21 » qui place le projet LNMP dans les seconds priorités (horizon 2030-2050).  
**15 DÉCEMBRE**  
Décision ministérielle n°2 qui acte la création de :  
→ 2 gares nouvelles à Béziers-est et Narbonne-ouest,  
→ Une LGV mixte (fret + voyageurs) de Montpellier à Béziers,  
→ Une LGV voyageurs de Béziers à Rivesaltes.

2014

**AVRIL 2014-JUIN 2015**  
2<sup>e</sup> phase de concertation sur l'étape 2 des études préalables visant à définir précisément le tracé et l'implantation des gares nouvelles.

2015

**JUIN**  
Publication du 3<sup>e</sup> compte rendu du garant.  
**SEPTEMBRE-OCTOBRE**  
Saisine de la CNDP le 15 septembre en vue de la tenue de l'enquête publique.

2016

**29 JANVIER**  
Décision ministérielle n°3 :  
qui valide le tracé proposé, définit la localisation des gares nouvelles, acte les raccordements aux lignes existantes, valide la mixité de Rivesaltes à Toulouse et fixe le coût du projet à 5,52 milliards d'euros aux conditions économiques de juillet 2014. Elle acte également la mise en place d'une mission de financement.

**MAI**  
Remise aux services de l'État du dossier d'enquête publique sur le projet complet.

2017

**1<sup>ER</sup> FÉVRIER**  
Décision ministérielle n°4 :  
confirmant les décisions prises en 2016. Elle acte également la mise à l'enquête publique d'une première phase entre Montpellier et Béziers en 2018, et arrête le coût du projet à 1,85 milliard d'euros aux conditions économiques de juillet 2014. La mise à jour du projet d'Intérêt Général d'actualiser les emplacements réservés du projet dans les documents d'urbanisme.



2018

**30 JANVIER**  
Rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures, dit « rapport Duron », retenant la LNMP dans les priorités d'investissements.  
**22 OCTOBRE-23 NOVEMBRE**  
Consultation publique sur la mise à jour du Projet d'Intérêt Général datant de 2000 avec pour objectif d'actualiser les emplacements réservés du projet dans les documents d'urbanisme.

2019

**30 JANVIER**  
Publication des arrêtés préfectoraux de Projet d'Intérêt Général (PIG 2019).  
**24 DÉCEMBRE**  
La Loi d'orientation des mobilités prévoit l'engagement des travaux de la section Montpellier-Béziers à l'horizon 10 ans.  
**31 DÉCEMBRE**  
CFI Foncière de 5 M€ signée

2020

**12 FÉVRIER ET 13 MARS**  
Courriers du ministère de la Transition écologique et solidaire et du préfet de la région Occitanie portant sur l'élaboration de la convention de financement et la réunion du Comité de pilotage du projet.  
**10 JUILLET**  
CFI Études de 3,3 M€ signée avec l'État  
**25 MAI**  
Saisine de la CNDP par SNCF Réseau.  
**21 SEPTEMBRE**  
CFI Études de 3,3 M€ signée avec la Région  
**2 NOVEMBRE-15 JANVIER 2021**  
Phase de concertation préparatoire à l'enquête publique sur la phase 1 du projet.

2021

**4 JANVIER**  
Décision ministérielle n°5 :  
fixant l'objectif de lancement de l'enquête publique pour la phase 1 à l'automne 2021 et demandant de réunir les cofinanceurs en vue d'un protocole d'intention de financement.  
**PRÉVUES EN 2021**  
→ CFI Études de 3,3 M€ avec les autres cofinanceurs  
→ CFI Foncière de 5 M€



## 1.2 > LE DÉBAT PUBLIC DE 2009 ET LA DÉCISION DU MAÎTRE D'OUVRAGE

### >> LE PROJET PROPOSÉ

#### Les origines du débat public

Organisé du 3 mars au 3 juillet 2009 sous l'égide d'une Commission particulière du Débat public (CPDP), le débat public sur l'opportunité d'une ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan invitait le public à s'exprimer sur **4 scénarios contrastés**, 3 d'entre eux impliquant la réalisation d'une ligne nouvelle, et le dernier un aménagement lourd de la ligne existante<sup>1</sup> :



<sup>1</sup> Dossier du Maître d'ouvrage, 2009, p.86 à 93

Après un recensement et un classement des sensibilités environnementales, **deux couloirs de passage de 5 km** de large entre Montpellier et Narbonne (sur 5 étudiés), se rejoignant en un couloir unique entre Narbonne et Perpignan (sur 2 étudiés), étaient également proposés au débat.



Les deux couloirs de passage proposés au débat

## » LA DÉCISION DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Ayant réuni **3 500 participants**, le débat public a validé l'opportunité du projet, dont la réalisation est vivement souhaitée et attendue.



Le bilan du débat public 2009

### Suite au débat public, le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 26 novembre 2009 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 de ces études ;
- d'inscrire ce projet dans une vision évolutive du réseau qui permette, via un doublet de ligne, le développement de la grande vitesse, du transport régional de voyageurs et du fret ;
- d'inscrire les études dans le couloir de passage dit « Plaine littorale » entre Montpellier et Narbonne, et dans le couloir « Corbières littorales » proposé entre Narbonne et Perpignan ;
- de conduire ce projet en cohérence avec la réalisation du Contournement de Nîmes et de Montpellier et l'avancée des études sur l'axe Toulouse-Narbonne ;
- de poursuivre les études sur les gares et dessertes régionales ;
- de lancer les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique, en déployant parallèlement un dispositif d'information et de dialogue sur l'avancement du projet adapté aux attentes des différents interlocuteurs de SNCF Réseau, en demandant à la CNDP d'être garante de la participation des acteurs à ce processus.

## 1.3 » LA CONCERTATION POST-DÉBAT DEPUIS 2010

### » LE CADRE GÉNÉRAL DE LA CONCERTATION

#### Les principes et les objectifs de la concertation

Sur la base des enseignements des études préalables au débat public et du débat public lui-même, SNCF Réseau a mis en place une Charte de la concertation, reposant sur quatre objectifs : maintenir un fil continu de dialogue et d'information avec les acteurs du territoire et le grand public, enrichir le projet, faciliter son acceptation et préparer la Déclaration d'Utilité Publique.

Pour veiller à son bon déroulement, et en accord avec la Commission nationale du débat public (CNDP), monsieur Jean-Pierre Richer, membre de la Commission particulière du Débat public (CPDP), a été désigné comme garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public de 2010 à 2015.



La Charte de la concertation

## La gouvernance et les instances de la concertation

Différentes instances ont été mises en place :

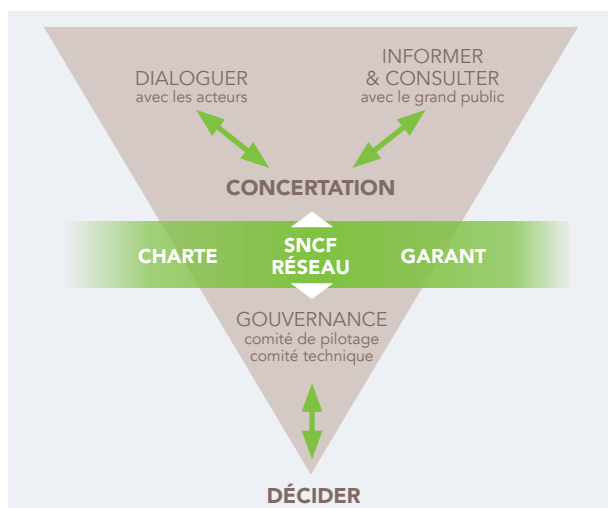
→ **Les commissions consultatives** associant les élus des collectivités locales et les parlementaires, sous l'égide d'un représentant de l'État.

→ **Les ateliers thématiques** réunissant des représentants des organismes socio-professionnels (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), ainsi que des services de l'État.

→ **Le Comité partenarial d'information (COPART)** réunissant l'ensemble des acteurs de la concertation, sous la présidence du Préfet de Région et du Président de Région, en présence des cofinanceurs du projet.

→ **Des réunions publiques** permettant de recueillir l'avis du grand public sur les avancées du projet et son tracé, documents d'information à l'appui.

→ **Des rencontres bilatérales** à destination de certains acteurs du territoire sur des thématiques précises.



Dispositif de concertation

## LA GOUVERNANCE DU PROJET

Fixée pour l'ensemble des études préalables à l'enquête publique dans la lettre du 8 février 2010 du Ministre au Préfet de Région, la gouvernance du projet comprend :



→ **Un Comité de pilotage (COFIL)**, composé de l'ensemble des partenaires cofinanceurs du projet. Il est placé sous la co-présidence du Préfet de Région et du Président de Région.



→ **Un Comité technique (COTECH)**, composé de représentants des collectivités partenaires et des experts techniques des services de l'État, de SNCF Réseau. Il est présidé par un membre permanent du CGEDD.

## Nombre de réunions tenues depuis 2010



## » LES ÉTAPES DE LA CONCERTATION

1

### De 2010 à 2011, l'étape 1

Cette première étape visait à retenir, dans la bande des 5km du couloir d'étude du débat public, une zone de passage préférentielle d'environ 1000m de large, à l'intérieur de laquelle serait étudié le meilleur tracé possible. Elle devait également préciser plusieurs éléments essentiels au projet, dont la définition de la desserte régionale et la réflexion sur les perspectives en termes de potentiel pour le fret.

Cette étape, à laquelle ont participé 3500 personnes, a permis de déboucher sur un diagnostic du couloir d'étude largement partagé entre SNCF Réseau et les acteurs du territoire, et un consensus sur la hiérarchisation des enjeux ainsi que sur la mixité de la ligne et les sites potentiels de gares nouvelles.

Le 14 novembre 2011, la Décision ministérielle n°1, signée par le ministre et le secrétaire d'État chargé des Transports, a acté la zone de passage préférentielle et demandé de préciser les modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire (Béziers, Narbonne et Perpignan) et de poursuivre les études sur la pertinence d'une mixité voyageurs et fret sur les sections les plus sollicitées de la ligne nouvelle.

2

### De 2012 à 2016, l'étape 2

L'étape 2 avait pour objectifs :

- d'identifier et de comparer, au sein de la zone de passage, les variantes de tracé, en vue de proposer celle qui serait présentée dans le dossier d'enquête publique ;
- de préciser les fonctionnalités ferroviaires du projet, tant en termes de mixité que de desserte ;
- de préciser l'emplacement des sites de gares nouvelles et les possibilités de phasage du projet.

Cette deuxième étape a été menée en deux parties de validation progressive :

**La première partie (2012-2013)** a permis d'affiner la desserte des territoires et les sections de ligne nouvelle aptes à la mixité des circulations, ainsi que les sites d'implantation de gare nouvelle dans le Biterrois et le Narbonnais, grâce à une analyse multicritère des divers sites potentiels, menée conjointement par SNCF Réseau et les collectivités territoriales concernées.

Suite à l'implication des collectivités locales et du grand public, et conformément à la décision unanime du COPIL du 8 octobre 2012, la Décision ministérielle n°2 du 15 décembre 2013 acte officiellement :

- **pour l'agglomération de Béziers**: desserte par une gare nouvelle située à l'est de Béziers,
- **pour l'agglomération de Narbonne**: desserte par une gare nouvelle située à l'ouest, sur le secteur de de Montredon-des-Corbières,
- **pour l'agglomération de Perpignan**: desserte, dans un premier temps, par la gare existante (et étude d'éventuelles mesures conservatoires pour une gare nouvelle au nord de Perpignan),
- la mixité de la ligne nouvelle **entre Montpellier et Béziers** et la grande vitesse « voyageurs » jusqu'à la plaine du Roussillon,
- la mixité de la ligne nouvelle dans la plaine du Roussillon, **entre l'extrémité de la section internationale à Perpignan et Rivesaltes**, doit, enfin, faire l'objet d'études approfondies.

**La seconde partie (2014-2016)** avait pour objectif d'insérer le tracé dans une bande de 100m à 150m de large, de préciser l'implantation des gares nouvelles dans le Biterrois et le Narbonnais et de préparer la définition du projet dans la perspective de l'enquête publique.

Se conformant à la demande du Ministre de proposer un tracé définitif à la fin de l'année 2015 dans l'objectif d'un lancement de l'enquête publique avant la fin de l'année 2016, SNCF Réseau a poursuivi le dialogue et les échanges avec acteurs du projet et le grand public. Le 29 janvier 2016, la Décision ministérielle n°3 approuve :

- **le tracé et les raccordements** au réseau existant ;
- **le choix des sites d'implantation** des deux haltes nouvelles à Béziers est et Narbonne ouest ;
- **la mixité** sur les sections Montpellier-Béziers et dans la plaine du Roussillon.



## LES APPORTS DES DIFFÉRENTES PHASES DE CONCERTATION

À l'issue de cette longue phase de concertation, il apparaît que :

- le projet bénéficie d'un fort soutien de l'ensemble des élus du territoire toutes sensibilités confondues, mais également de la part du public. L'opportunité du projet n'est pas remise en cause ;
- la demande d'accélération du calendrier de réalisation est forte, notamment pour libérer un foncier gelé depuis le PIG 2000 ;
- le tracé proposé par SNCF Réseau est accepté sur la majorité du territoire à l'exception de 3 territoires à forts enjeux : la Plaine du Roussillon, les basses plaines de l'Aude et l'Est biterrois ;
- les principaux questionnements portent sur les conditions de réalisation, l'insertion du projet, les sites d'implantation des gares nouvelles ;
- une attention particulière est portée sur le calendrier et le financement du projet (enjeux d'une signature d'un protocole d'intention de financement).

Les observations des différents acteurs et du public ont permis de :

- modifier le tracé historique pour éviter les enjeux agricoles sur Lespignan ;
- étudier une variante de déviation de la ligne classique sur Cers et Villeneuve-lès-Béziers afin de proposer une correspondance TER-TGV®. Cette variante n'a finalement pas été retenue

en raison du manque de potentiel identifié de correspondance, de la dégradation des caractéristiques de la ligne classique (pente plus forte), de l'impact hydraulique local ainsi que des surcoûts engendrés ;

- acter un passage dans le massif classé de la Gardiole dans le secteur de Fabrègues-Gigean, en accord avec l'association de défense du site « les gardiens de la Gardiole » ;
- faire évoluer le principe de desserte : réalisation de deux gares nouvelles à Béziers et à Narbonne, abandon de la desserte à Nissan-Lez-Ensérune et de la desserte à Rivesaltes, avec desserte de Perpignan par la gare centre ;
- décaler plus à l'ouest le tracé historique sur Rivesaltes suite aux inventaires biodiversité et aux études de variantes de tracé dans la plaine du Roussillon ;
- valider le principe de la réalisation d'une tranchée couverte au Soler pour garantir le profil bas de la ligne ;
- retenir la zone prioritaire de passage (ZPP) médiane dans les Corbières suite au refus du public de choisir la ZPP littorale sur La Palme, Fitou, Caves ;
- étudier une variante de tracé à Roquefort, finalement non retenue, mais remplacée par une proposition de tunnel. Une réflexion est menée avec la commune sur l'altimétrie de la ligne en sortie de tunnel dans la plaine et sur le nouvel accès au village à créer.

### » LES ORIENTATIONS RÉCENTES

#### 2016-2017 : la décision de phasage du projet

Suite à la Décision ministérielle n°3, le projet est entré dans la phase de préparation du dossier d'enquête publique, contenant l'étude d'impact, conformément à la demande faite par le ministre dans son courrier du 16 juin 2014. Plusieurs événements sont toutefois venus rythmer, voire interférer avec l'avancement du projet :

- la jurisprudence du Conseil d'État, qui a conduit à l'annulation, dans un arrêt du 15 avril 2016, de la DUP du projet de LGV Poitiers-Limoges pour insuffi-

sance de l'évaluation économique et sociale du projet qui a nui à la bonne information du public ;

- la prise en compte des recommandations de la Commission Mobilité 21 et de l'observatoire de la saturation ferroviaire entre Nîmes et Perpignan (rapport n°009771-01 de mai 2016 du CGEDD), ayant mis en évidence la très forte utilisation de la ligne entre Montpellier et Béziers, limitant la capacité à accroître l'offre ferroviaire notamment en heures de pointe et freinant le développement du fret ferroviaire.

Le projet de LNMP est alors optimisé et le dossier d'enquête publique portant sur l'ensemble du projet est remis aux services de l'État en mai 2016, avant la réforme des évaluations environnementales des projets, plans et programmes consécutive au décret du 11 août 2016.

Le 1<sup>er</sup> février 2017, la **Décision ministérielle n°4 entérine l'accord des partenaires sur la réalisation d'une première phase Montpellier-Béziers en cohérence avec les conclusions de la Commission Mobilité 21 et de l'observatoire de la saturation.**

Le dossier d'enquête publique sur le projet phasé, remis aux services de l'État le 30 août 2017, n'a cependant pas été instruit suite à la décision du Président de la République de suspendre les grands projets d'infrastructure dans l'attente des Assises de la mobilité.

### 2017-2020: du rapport Duron à la Loi d'orientation des mobilités (LOM)

Le 1<sup>er</sup> février 2018, est remis le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), dit « rapport Duron ».

Faisant suite aux Assises de la mobilité, et à la forte mobilisation des élus occitans à l'occasion de ces dernières (telle que la campagne « LGV Occitanie, OUI sur toutes les lignes », initiée par le Conseil régional), il confirme, concernant la LNMP, la réalisation de l'opération en deux phases, en donnant la priorité à la portion entre Montpellier et Béziers.

Il y est indiqué que, selon les scénarios, la phase 1 Montpellier-Béziers pourrait être réalisée entre 2023 et 2027, entre 2028 et 2032 ou entre 2033 et 2037. La phase 2 Béziers-Perpignan serait, au plus tôt, engagée en 2028, au plus tard après 2037.

Le 24 décembre 2019, la Loi d'orientation des mobilités (LOM), destinée à accélérer la croissance des nouvelles mobilités et à réussir la transition écologique, s'est inscrite dans le prolongement des préconisations du rapport du COI. Le parlement retient le projet comme prioritaire, en prévoyant la poursuite des études en vue d'un engagement des travaux de la section Montpellier-Béziers à l'horizon de 10 ans.

En outre, la LOM dans son article 4, prévoit la création d'un cadre juridique permettant de faire fonctionner de futurs établissements publics locaux « ayant pour mission le financement, sur un périmètre géographique déterminé, d'un ensemble cohérent d'infrastructures de transport terrestre dont la réalisation représente un coût prévisionnel excédant un milliard d'euros hors taxes ».

Le 20 février 2020, le préfet de la Région Occitanie a confirmé, en matière d'opérations ferroviaires, la suite des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique pour la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Enfin, des conventions de financement pour un montant total de 10 M€ sont en cours de signature pour la préparation de la phase d'enquête publique.



Mobilisation des élus occitans « oui ! sur toutes les lignes »

### Projet d'Intérêt Général (PIG) 2019 : l'actualisation des emplacements réservés du projet dans les documents d'urbanisme

Le PIG initial datant de 2000 sur l'intégralité du projet LNMP, il était nécessaire de l'actualiser, afin de libérer les emplacements réservés en dehors du nouveau tracé acté par la Décision ministérielle n°3. Il s'agissait également d'intégrer de nouveaux emplacements réservés par rapport à ceux de 2000.

Dans la perspective de cette actualisation, un dispositif de participation du public a été mis en place du 22 octobre au 23 novembre 2018. Des annonces ont été publiées dans la presse locale et nationale pour informer de la mise à disposition du public du dossier de PIG au siège des préfectures et sous-préfectures, Directions départementales des territoires, mairie, intercommunalités et syndicats mixtes concernés. Le dossier a également été mis en ligne sur un site internet dédié à la procédure de PIG avec cartes et registre numérique ouvert au public (173 observations émises).

Le 30 janvier 2019, trois arrêtés de qualification de PIG ont été signés par les préfectures de l'Aude, de l'Hérault et des Pyrénées-Orientales permettant l'actualisation des documents d'urbanisme. Ces arrêtés ont été publiés sur le site dédié au PIG et sur le site du projet LNMP. En parallèle, de nouvelles réunions d'information ont été organisées à la sous-préfecture de Narbonne (11 février 2019) et à la préfecture de Perpignan (14 février 2019), afin d'accompagner la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.



Site internet dédié à la procédure de PIG

## 1.4 > LE PROJET PORTÉ À LA CONCERTATION EN 2020





## » LES OBJECTIFS POURSUIVIS EN PHASE 1 DU PROJET

### Des gains de temps de parcours pour les voyageurs

Les sections à grande vitesse sont prévues pour une exploitation commerciale à 320km/h à compter de la mise en service, vitesse correspondant aux dernières lignes à grande vitesse mises en service (Tours-Bordeaux, Le Mans-Rennes).

Afin d'anticiper les évolutions futures, le tracé est conçu pour une vitesse de circulation jusqu'à 350km/h. Par ailleurs, comme toute nouvelle ligne à grande vitesse, la LNMP sera équipée du système de signalisation ERTMS favorisant une gestion plus efficace des circulations.

Les trains empruntant la ligne nouvelle bénéficieront d'une réduction de leur temps de parcours de 18 minutes environ entre Montpellier et Béziers dès la phase 1, bénéficiant y compris aux voyageurs à destination de Narbonne, Perpignan, Carcassonne ou Toulouse.

### Une augmentation du nombre de TGV® et de TER

Le projet LNMP repose sur la création d'un doublet de lignes avec la ligne classique, permettant une montée en puissance de l'ensemble des services ferroviaires.

Plusieurs TGV® supplémentaires, et par conséquent un plus grand nombre de voyageurs pourront circuler sur les deux lignes, dès la mise en service de la première phase de la LNMP.

Le report d'une partie des trains à grande vitesse et de fret de la ligne classique vers la ligne nouvelle libérera de la capacité sur la ligne classique, générant de meilleures conditions de circulation. L'Autorité Organisatrice de Transports Régionale pourra notamment renforcer l'offre TER sur l'artère littorale, alors que les déplacements quotidiens domicile-travail en direction de Béziers, de Nîmes ou de Perpignan restent aujourd'hui dominés par l'automobile individuelle.

### Un renforcement des capacités fret

La LNMP permet une mixité des circulations fret et trains à grand vitesse voyageurs sur l'intégralité du tracé de la phase 1. La compétitivité du fret ferroviaire sera améliorée, grâce à la mise en place d'une infrastructure robuste et capacitaire entre Montpellier et Béziers permettant :

→ des circulations « fret » plus nombreuses, plus fiables et plus rapides (« autoroutes ferroviaires » et vitesse de 100/120 km/h au départ des plateformes régionales) ;

→ des sillons plus robustes pour la desserte du port de Sète ;

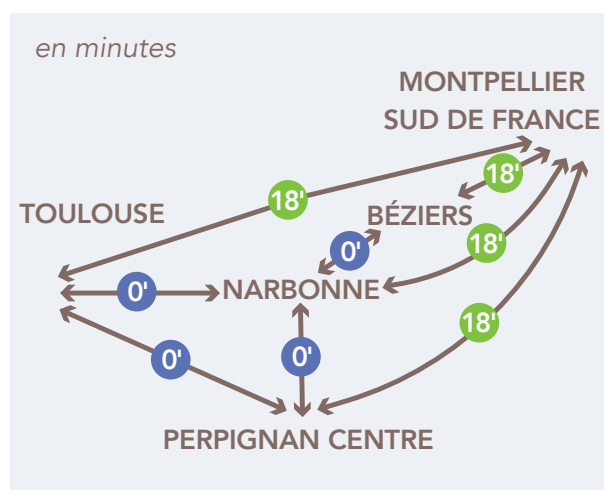
→ une gestion facilitée d'itinéraires alternatifs, en cas d'incident sur l'une des deux voies ferrées, etc.

La première phase de la LNMP renforcera ainsi la capacité de transport ferroviaire du corridor majeur de marchandises européen, entre les pays du sud de l'Europe (Espagne et Portugal) et les pays à l'est de la France (Italie, Allemagne, Belgique...).

Cette amélioration de l'offre ferroviaire induirait également un report modal de la route vers le chemin de fer, évalué à 130000 poids lourds par an, mais aussi une réduction des problèmes de sécurité routière liés à la diminution du transport routier de marchandises.

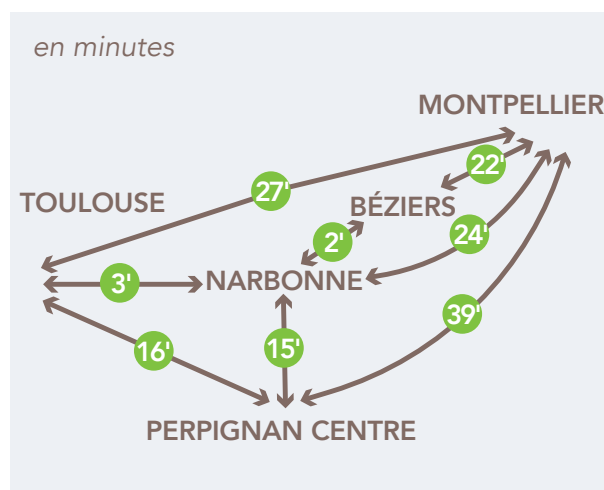
## GAINS DE TEMPS

### « VOYAGEURS DE LA 1<sup>RE</sup> PHASE »



## GAINS DE TEMPS OFFERTS

### AUX VOYAGEURS-PROJET GLOBAL



## L'insertion du projet entre Montpellier et Béziers

La première phase Montpellier-Béziers s'inscrit dans les 3 secteurs suivants :

### • Le secteur des Vallées du Libron et de l'Hérault

La traversée du secteur des Vallées du Libron et de l'Hérault est principalement marqué par des enjeux de préservation de la biodiversité, notamment dans les bois de Bourbaki et de Montblanc, zones refuges de l'avifaune et zones d'hivernage des batraciens. Le tracé est également conçu de façon à prendre en compte les risques de crue du Libron et de l'Hérault, afin notamment d'assurer la protection de plusieurs villages contre les inondations, et de préserver les champs captants pour l'alimentation en eau potable.

### • Le secteur du Bassin de Thau

La traversée de ce secteur se fait par le versant nord du bassin de Thau, imposant une attention toute particulière à la ressource en eau, pour préserver une zone écologique et conchylicole fragile (Bouzigues, Loupian) les atouts touristiques (Balaruc-le-Vieux, station balnéaire reconnue pour ses centres de thalassothérapie) et l'alimentation en eau potable de l'agglomération sétoise (champs captants d'Is-sanka). Le tracé traverse par ailleurs un site classé comprenant le vignoble d'appellation Picpoul, et le périmètre de l'Aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine (AVAP) de Loupian qui impose des dispositions architecturales.

### • Le secteur Gardiole et Mosson

Le projet s'inscrit au sud de l'autoroute A9, adossé au versant nord du massif de la Gardiole, site classé ZNIEFF de type 2 et espace boisé classé, sensible au risque d'incendie. À l'approche de Montpellier, il traverse le relief de « Pioch Champ » par un tunnel afin de limiter l'impact paysager. Il traverse enfin la zone industrielle de la Lauze dans la zone périurbaine de Montpellier (Lattes et Saint Jean de Védas) caractérisée par des activités industrielles et commerciales, une agriculture interstitielle et des activités para-agricoles (élevage de chevaux), ainsi que de nombreuses friches en attente d'urbanisation, avant de se raccorder au Contournement de Nîmes-Montpellier (CNM), où le projet traverse le bois de Maurin.



**18**  
**communes**

### Les 18 communes concernées par la phase 1 :

Montpellier, Lattes, Saint Jean de Vedas, Villeneuve-lès-Maguelone, Fabrègues, Gigean, Poussan, Loupian, Mèze, Pinet, Pomérols, Florensac, Saint-Thibéry, Bessan, Montblanc, Cers, Villeneuve-lès-Béziers, Béziers.



### LES AMÉNAGEMENTS PRÉVUS ENTRE MONTPELLIER ET BÉZIERS

- 1 raccordement au niveau de Montpellier
- 1 raccordement mixte au niveau de Villeneuve-lès-Béziers
- 1 base travaux convertible en base maintenance
- 1 sous-station électrique
- 1 aménagement de sous-station électrique existante
- 1 tranchée couverte de franchissement de l'A9
- 1 franchissement de l'autoroute A9 par un pont-rail
- 9 viaducs
- 1 tunnel

## » LE COÛT ET LE FINANCEMENT

**Le coût du projet**

Le coût global de la première phase du projet, entre Montpellier et Béziers, a été arrêté par la Décision ministérielle n°4 du 1<sup>er</sup> février 2017 à hauteur de 1,855 Md€ sur un coût du projet global de 5,520 Md€ si il était réalisé en une seule phase. Ces montants, exprimés hors taxes et aux conditions économiques de juillet 2014, font actuellement l'objet d'une actualisation aux conditions économiques les plus récentes.

**Le coût global de la première phase du projet intègre :**

- la ligne nouvelle proprement dite ;
- les raccordements ferroviaires et les aménagements ferroviaires annexes (sous-stations électriques, base travaux, bases de maintenance, signalisation...);
- les adaptations des lignes existantes aux jonctions avec la ligne nouvelle (notamment équipements d'aiguillage, de signalisation, d'alimentation électrique);
- le raccordement des sous-stations électriques au réseau électrique à très haute tension de RTE ;
- les rétablissements des réseaux et voies de communications interceptées ;
- les mesures d'évitement et de réduction des impacts et notamment d'insertion dans les territoires (environnement naturel et humain, activités agricoles et autres activités économiques...) ainsi que les mesures de compensation des impacts résiduels.

Les acquisitions foncières seront estimées par les services départementaux des Domaines, auxquelles il conviendra d'ajouter les coûts d'occupations temporaires et de remises en état, de réaménagements fonciers, d'archéologie préventive, de défrichage et de dommages travaux.



Le respect des préoccupations environnementales est un objectif permanent tout au long du processus d'élaboration, puis de réalisation du projet. La prise en compte des remarques formulées lors de la concertation puis de l'enquête préalable à la DUP permettra, lors de l'Avant-Projet Détaillé, de préciser la nature et d'affiner le coût de l'ensemble des mesures proposées.

## Le financement

Afin de conforter la sécurité juridique de l'opération, la Décision ministérielle n°5 du 4 janvier 2021 demande au préfet de la région Occitanie d'engager les discussions avec les partenaires cofinanceurs pour établir un protocole d'intention de financement dans des délais compatibles avec la première phase du projet.

Il s'agit « de définir les modalités et les clés de financement prévisionnelles des études et des travaux de la ligne Montpellier-Béziers en explorant notamment deux pistes: une hypothèse de financement budgétaire et une hypothèse de financement par une société de projet ou de financement ».



Les options de financement du projet sont donc :

### → un financement « classique » :

Financement par l'État et les Collectivités territoriales pour lequel la participation de chaque partenaire est définie au travers de clés de répartition dans une convention de financement.

### → la création d'une société de financement :

Financement par un établissement public local doté de ressources fiscales propres. La création doit intervenir par ordonnance dans un délai de 24 mois à compter de la promulgation de la loi et sous 3 conditions :

- une décision de l'autorité administrative d'engager l'enquête publique ;
- une évaluation socio-économique préalable et une contre-expertise réalisée par le Secrétariat Général pour l'Investissement – SGPI confirmant une rentabilité socio-économique positive ;
- un plan de financement, approuvé par l'État et les Collectivités territoriales qui financent ces projets.

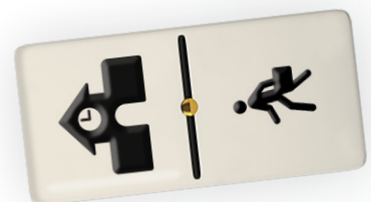
→ un montage comprenant une complémentarité de ces deux options, avec la création d'une société de financement prenant en charge une part des investissements et le financement du solde par les partenaires cofinanceurs.

La conclusion de ce protocole d'intention de financement de la Ligne Nouvelle entre Montpellier et Béziers est donc désormais une condition nécessaire à la mise à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet.



02

# LA CONCERTATION DE NOVEMBRE 2020 À JANVIER 2021



## 2.1 › LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Dans sa décision n°2020/64/LNMP/8 du 3 juin 2020, la CNDP a établi dans son article 1 qu'il y avait « lieu de poursuivre la concertation assurant la bonne information et la participation du public jusqu'à l'enquête publique sur la partie du projet soumise à la prochaine enquête publique. ». La Commission précise, dans son article 2, que cette décision « ne s'applique pas aux autres parties du projet, (...) qui devront faire l'objet d'une nouvelle saisine ».

Toutefois, eu égard aux avancées significatives du projet au cours des dernières années, et particulièrement la décision de phasage intervenue postérieurement aux précédentes étapes de la concertation, SNCF Réseau a souhaité, en accord avec les garants désignés par la CNDP, étendre la concertation à l'ensemble du projet LNMP en définissant deux périmètres distincts d'information et de participation du public :

→ **Un dispositif d'information et de participation étendu au périmètre du projet global**, soit 49 communes concernées par les emplacements réservés du PIG 2019.

→ **Un dispositif renforcé d'information et de participation**, spécifique au périmètre de la phase 1, soit 18 communes sur le tracé entre Montpellier et Perpignan.

Ce double dispositif se fixait comme objectifs :

→ **D'informer le public sur l'état d'avancement de l'ensemble du projet** et la portée des décisions prises ; il s'agissait notamment de faire comprendre que cette nouvelle étape porte prioritairement sur la phase 1 du projet, celle qui fera l'objet de la demande de DUP ;

→ **De consulter le public sur les modalités d'insertion de la ligne nouvelle en phase 1**, notamment sur les thématiques environnementales, paysagères, foncières et les aménagements annexes nécessaires à la réalisation effective du projet : rétablissements routiers, bassins de rétention d'eau, compensations environnementales...

→ **De consulter le public sur le niveau de desserte ferroviaire** pour les usagers et l'offre mixte : voyageurs + fret.

### LES GARANTS

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

## 2.2 › LES MODALITÉS D'INFORMATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC

### ›› LES MODALITÉS PROPOSÉES LORS DE LA SAISINE DE LA CNDP

Dans le contexte sanitaire particulier lié à la pandémie de la Covid-19 et suite au premier déconfinement, les modalités proposées par SNCF Réseau à l'occasion de la saisine de la CNDP le 25 mai 2020 tenaient d'ores et déjà compte de l'évolution incertaine du contexte sanitaire et de la survenance possible d'une deuxième vague épidémique, imposant de nouvelles restrictions à la circulation et aux rassemblements des personnes.

Pour ces motifs, et conformément aux recommandations édictées par la CNDP le 4 mai 2020, SNCF Réseau a proposé un dispositif diversifié d'outils participatifs, permettant une complémentarité entre outils physiques et numériques, y compris vis à vis des publics éloignés de la décision publique.

### Les modalités communes à l'échelle du projet global

Les modalités d'information et de participation du public étaient communes sur le périmètre global du projet :

- Le site internet [lalignenouvelle.com](http://lalignenouvelle.com), permettant de s'informer sur les évolutions récentes du projet, de télécharger l'ensemble de la documentation disponible, et de formuler avis et questions au moyen d'un formulaire de participation.
  - Le film d'information sur le projet et le périmètre de la concertation, disponible sur le site internet et diffusé largement à l'échelle régionale via les réseaux sociaux.
  - Le dépliant d'information, reprenant les principales caractéristiques et objectifs du projet, et détaillant les modalités de participation à l'occasion de la concertation.
  - Une carte T, diffusée avec le dépliant d'information.
  - Des adresses emails et physiques pour interpeller directement la maîtrise d'ouvrage.
  - Un questionnaire numérique, comprenant une dizaine de questions, diffusé à l'échelle régionale via les réseaux sociaux.
  - Des expositions avec panneaux et dépliants dans les principales gares concernées par le projet (Montpellier, Béziers, Narbonne et Perpignan).
- Parallèlement, et à l'instar de ce qui fut pratiqué à l'occasion des précédentes étapes de la concertation, il fut décidé de maintenir les 3 Commissions consultatives, destinées à l'information et à la participation des élus des 3 départements concernés par le projet global : l'Hérault, l'Aude et les Pyrénées-Orientales.

### Les modalités spécifiques à l'échelle du projet phase 1

Compte-tenu du contexte sanitaire, il fut proposé de tenir une seule réunion publique, à Montpellier, dans le respect de la distanciation physique et des gestes barrière. En contrepartie, les modalités d'information et de participation du public étaient renforcées sur le périmètre de la phase 1 du projet :

- Un débat mobile se proposait d'aller à la rencontre du public, en priorisant les lieux extérieurs tels que les parvis de gares, parcs-relais, marchés, etc. Un mur d'expression mobile, ou bien encore la mise à disposition du questionnaire sur des tablettes numériques, étaient prévus à l'occasion de ce débat mobile.

→ Une exposition temporaire sur le projet, ainsi qu'une urne destinée à recueillir les questions et avis exprimés, dans chacune des 18 mairies des communes concernées par la phase 1, dans la limite de leur capacité d'accueil.

→ La tenue de deux ateliers thématiques, portant sur les sujets préalablement identifiés comme majeurs lors des précédentes étapes de la concertation : l'impact agricole, viticole et environnemental, l'insertion paysagère et acoustique de la ligne, les modalités de la desserte et l'intermodalité.

## » LES MODALITÉS RETENUES EN CONCERTATION AVEC LES GARANTS COMPTE-TENU DU CONTEXTE SANITAIRE

### Des réunions en distanciel

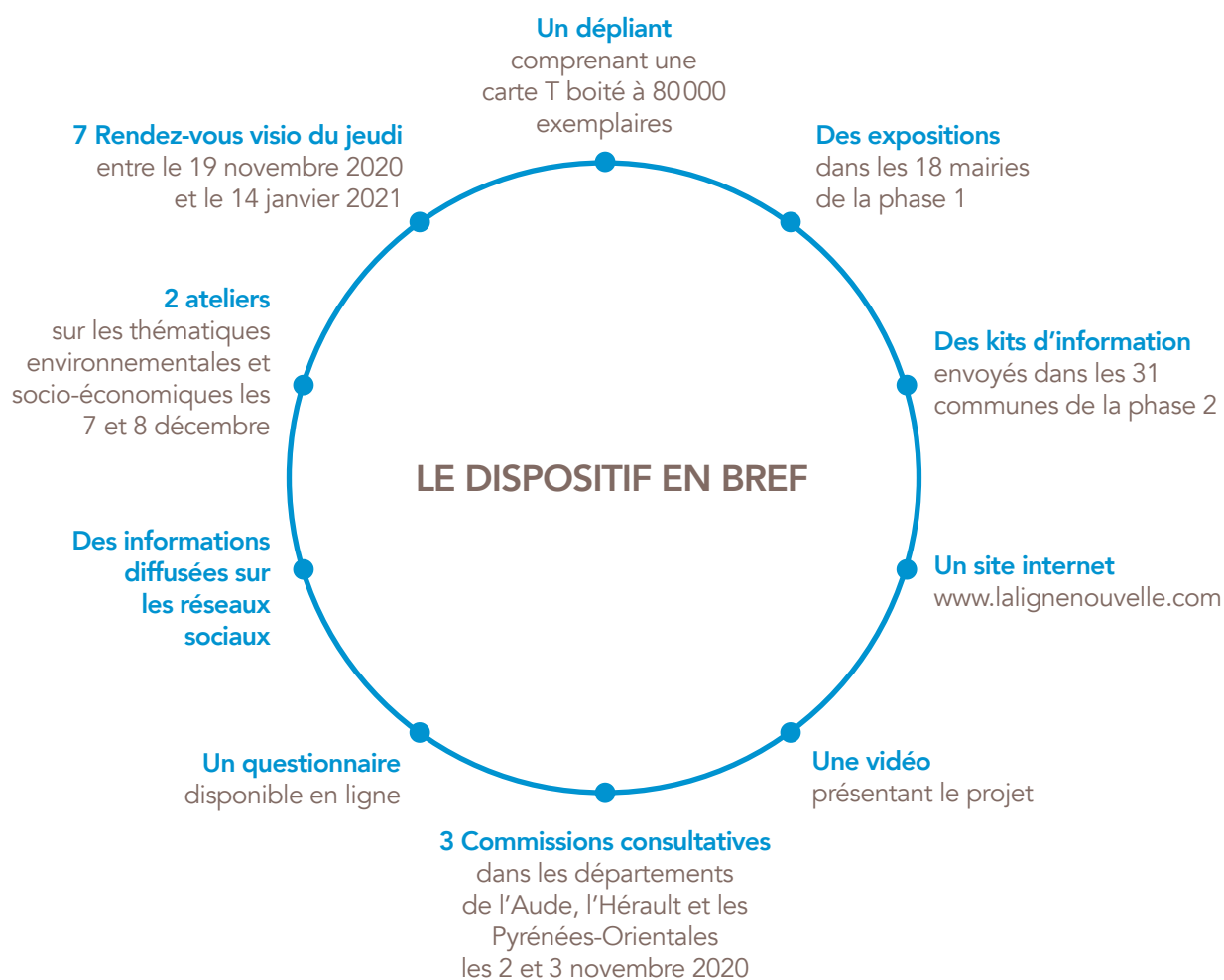
Initialement prévue le 5 novembre, la réunion publique d'ouverture a dû être annulée en respect des directives gouvernementales classant alors la Métropole de Montpellier en « zone rouge ». Afin d'assurer l'information du public et sa participation dans les conditions se rapprochant au mieux d'une réunion en présentiel, il a été décidé de remplacer cette réunion par un rendez-vous hebdomadaire en visioconférence, les « rendez-vous visio du jeudi » (cf. p.39).

Les mêmes modalités techniques ont été mises en œuvre pour assurer la tenue :

- des 3 Commissions consultatives organisées auprès des élus de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales ;
- des 2 ateliers thématiques prévus sur l'insertion urbaine et environnementale du projet, et sur les modalités de desserte fret et voyageurs.

### Une concertation prolongée

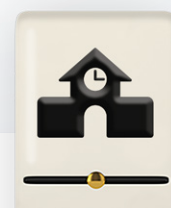
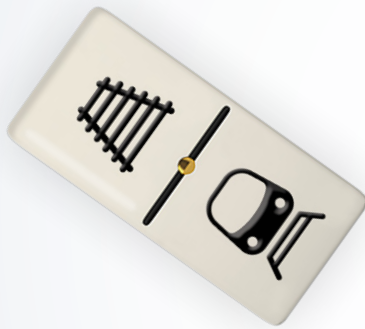
Initialement prévue du 2 novembre au 11 décembre 2020, la concertation a été étendue jusqu'au 15 janvier 2021 afin notamment d'organiser le cycle de 7 « rendez-vous visio du jeudi », de recueillir un nombre significatif d'avis et de contributions, et de compenser autant que possible l'absence des événements en présentiel initialement prévus.







# 03 LES RÉSULTATS DE LA CONCERTATION



## 3.1 › LE DISPOSITIF DE LA CONCERTATION

### ›› LES SUPPORTS DE COMMUNICATION

#### Le dépliant et son boîtage

Un dépliant cinq volets—dont le dernier consacré à la carte T—a été réalisé pour informer le grand public. Il comprenait une présentation du projet et des modalités de participation à la concertation.

Ce support de communication a été diffusé à plus de 80 000 exemplaires dans les boîtes aux lettres des habitations situées dans les 18\* communes du tracé de la phase 1 une semaine avant l’ouverture de la concertation.

\*Montpellier (3 quartiers sud-ouest), Lattes, Saint Jean de Védas, Villeneuve-lès-Maguelone, Fabrègues, Gigean, Poussan, Loupian, Mèze, Pinet, Pomérols, Florensac, Saint-Thibery, Bessan, Montblanc, Cers, Villeneuve-lès-Béziers, Béziers.

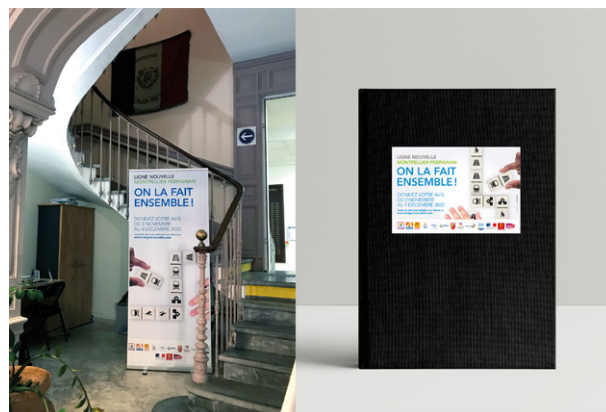
 80 000 EXEMPLAIRES



Le dépliant diffusé dans plus de 80 000 BAL

#### Les expositions en mairie de la phase 1

Dans les mairies des mêmes communes, un kit d’exposition composé d’un roll up, de 100 dépliants (200 pour les communes de Béziers et Montpellier), 2 affiches et d’un registre a permis à chaque citoyen qui le souhaitait de s’informer sur le projet et d’exprimer un avis soit par le biais du registre à disposition ou par le renvoi de la carte T à découper dans le dépliant.



Le kit d’exposition installé en mairie de Saint Jean de Védas

#### Les kits de communication de la phase 2

Les 31\*\* communes de la phase 2 ont elles aussi reçu un kit de communication contenant 100 dépliants et 2 affiches.

SNCF Réseau s’est tenue à disposition de l’ensemble des communes pour leur fournir tout support de communication jugé nécessaire—comme les vignettes réseaux sociaux—permettant ainsi d’informer le plus grand nombre du déroulé de la concertation.

\*\*Lespignan, Nissan-lez-Enserune, Vendres, Sauvian, Bages, Caves, Coursan, Cuxac-d’Aude, La Palme, Marcorignan, Montredon-des-Corbières, Moussan, Narbonne, Névian, Peyriac-de-Mer, Portel-des-Corbières, Roquefort-des-Corbières, Sigean, Treilles, Fitou, Baho, Baixas, Espira-de-L’Agly, Le Soler, Opoul-Périllos, Peyrestortes, Rivesaltes, Saint-Estève, Toulouges, Villeneuve-la-Rivière, Salses-le-Château, Perpignan.



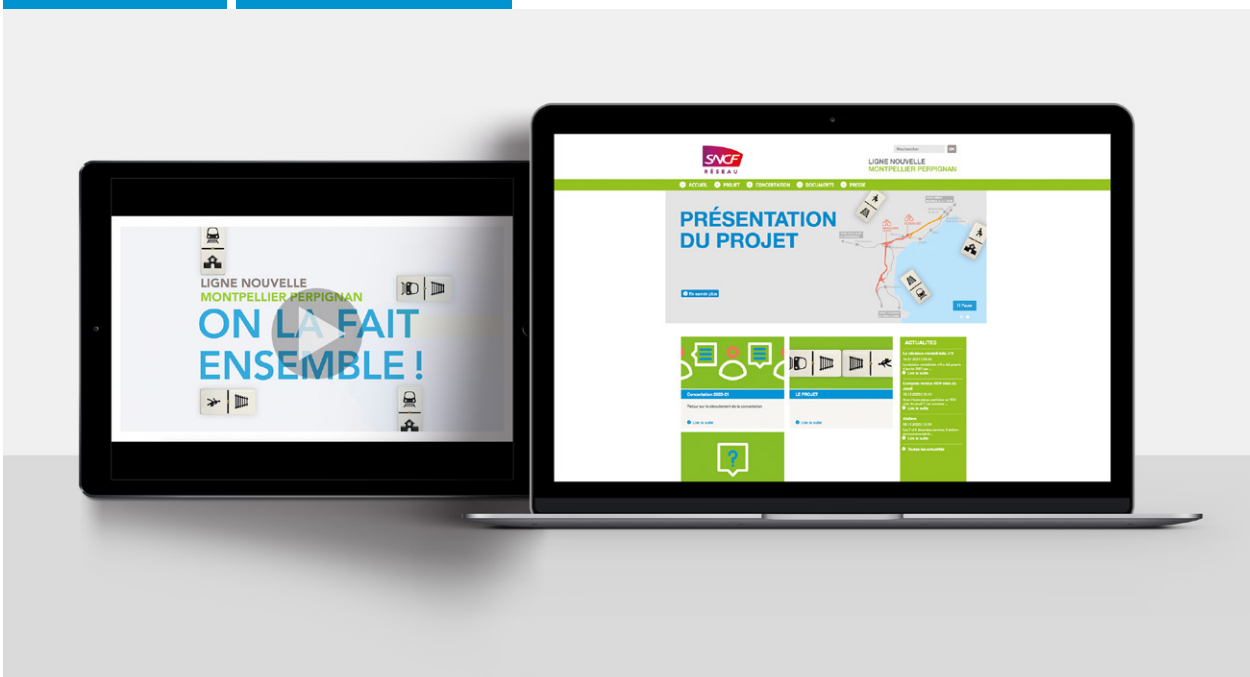
Affiche mise à disposition des communes de la phase 2

### Le site internet

Dans un contexte sanitaire contraignant, le site internet du projet a fait l'objet d'une attention toute particulière. Il a été maintenu à jour afin d'informer sur le projet et l'historique de la concertation et a été utilisé comme un support de participation majeur via le formulaire d'expression, le questionnaire et les formulaires d'inscriptions aux différentes visioconférences. Durant la période de concertation, il a accueilli 15 550 visiteurs qui ont consulté

plus de 52 000 pages (dont 38 552 vues uniques). Un pic de trafic, lié à la campagne effectuée sur les réseaux sociaux, a pu être identifié la seconde quinzaine de novembre avec un record de près de 5 000 pages vues atteint le 15 novembre.

Riche de l'ensemble des supports produits, le site a enregistré plus de 9 400 documents téléchargés avec en tête les plans du tracé mis à disposition.



Le site internet [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com) et la vidéo du projet

### La vidéo

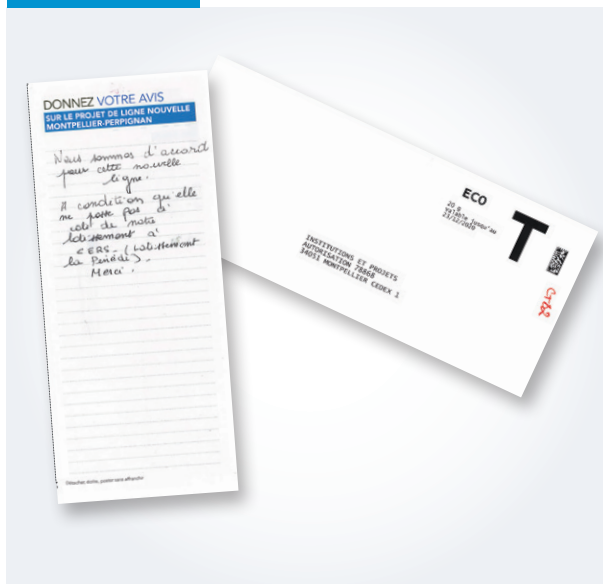
Disponible sur le site [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com), un motion design de près de 3 minutes présentait le projet, ses objectifs, les précédentes étapes de concertation et le dispositif en place pour la concertation en cours.

Ce support a également été largement diffusé lors des différentes réunions.

## » LES MOYENS D'EXPRESSION

### La carte T

Intégrée au dépliant, la carte T a été retournée complétée à 105 reprises. Elle représente ainsi 5,58% des expressions. Près de 90% des coupons furent renvoyés complétés au mois de novembre 2020.



Carte T complétée

### Le courrier et les registres

Le dispositif de concertation permettait également à chacun d'écrire au maître d'ouvrage par voie postale ou via les registres à disposition en mairie. Ces moyens de communications furent assez peu utilisés : 1 courrier papier et 4 commentaires sur les registres.

→ 3 registres retournés avec des avis

- 2 commentaires dans le registre disponible dans la commune de Fabrègues
- 1 commentaire dans le registre disponible dans la commune de Cers
- 1 commentaire dans le registre disponible dans la commune de Villeneuve-lès-Maguelone

→ 15 registres retournés vides

### Le formulaire en ligne et les emails

Le formulaire d'expression disponible sur [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com) a été le plus sollicité avec 759 avis ou questions. Il représente 40,33% des expressions. Le pic de participation s'est logiquement observé au mois de novembre avec 83% des formulaires complétés. L'adresse email a été utilisée à 29 reprises.

@ 759 AVIS OU QUESTIONS

### Le questionnaire

Également disponible sur le site internet, le questionnaire a été complété à 515 reprises. Ce dernier a lui aussi connu un pic de fréquentation en novembre avec plus de 83% de questionnaires reçus.

Composé de 13 questions, il avait pour but de recueillir les usages ferroviaires et mobilités des répondants, leur connaissance du projet et leurs attentes.

### Les réseaux sociaux

Instagram® et Facebook® ont été mis à contribution pour toucher le plus grand nombre. Trois campagnes sponsorisées ont été effectuées durant la période de concertation :

- du 14 au 29 novembre 2020 pour inviter à s'informer, à participer aux visioconférences et à déposer un avis,
- du 18 au 30 décembre 2020 pour annoncer la prolongation de la concertation et inviter aux visioconférences supplémentaires,
- du 4 au 12 janvier 2021 pour inciter à participer avant la clôture de la concertation.

Le nombre d'impressions (nombre de vues) cumulé dépasse 1,7 million et a enclenché plus de 11 000 clics vers le site internet du projet.

Les réseaux sociaux et en particulier Facebook® furent également mobilisés : les trois campagnes cumulées ont généré 237 commentaires, 787 réactions (likes...) et 192 partages soit 12,59% des expressions.

237 COMMENTAIRES

192 PARTAGES

### Les visioconférences

Le dispositif de visioconférences au nombre de 12 organisé en lieu et place des rencontres physiques a rassemblé 309 personnes (soit 206 participants uniques) durant près de 17h d'échanges.

206 PARTICIPANTS

### » 3 COMMISSIONS CONSULTATIVES

Les Commissions consultatives ont eu pour objectif d'informer et d'échanger avec les élus tout en bénéficiant de leur connaissance des enjeux de leurs territoires. **Réunies par département sous l'égide du Préfet les 2 et 3 novembre 2020**, ces commissions ont rassemblé 89 participants au total. Après un temps de présentation du projet et de ses enjeux par SNCF Réseau, les participants ont pu exprimer leurs interrogations et leurs avis.

### Les rencontres bilatérales avec les élus

Ces entretiens avec les élus complètent le dispositif de dialogue et d'échange (120 entretiens réalisés depuis 2013). Il permet d'aborder les sujets propres à chaque territoire.

### » 2 ATELIERS THÉMATIQUES

Pour préparer la définition du projet dans la perspective de l'enquête publique, **un atelier environnemental (le sixième) a été organisé le 7 décembre 2020**. SNCF Réseau y a convié les services de l'État et les collectivités territoriales, les chambres consulaires et les associations. Tout citoyen intéressé pouvait également y participer via un module d'inscription en ligne. L'atelier, organisé en visioconférence de deux heures, proposait en partage la problématique « comment favoriser l'insertion environnementale du projet ? ».

Après une présentation générale, les participants se sont répartis en deux sous-groupes de travail :

- « en matière d'insertion urbaine/intégration paysagère, pour préserver le cadre de vie dans les villes et villages »,
- « en matière de coordination, pour faire cohabiter, suivre et accompagner les mesures de compensation en faveur de la biodiversité et des activités agricoles ».

Ces sous-groupes ont travaillé autour de questions interactives permettant d'enrichir les échanges et de multiplier les avis des acteurs de terrain.

Sur le même principe, **un atelier socio-économique a été organisé le 8 décembre 2020**. Il proposait en partage la problématique « comment utiliser les capacités nouvelles du réseau ? ». Suivant le même déroulé que l'atelier environnemental et après une présentation générale, les participants se sont répartis en deux sous-groupes de travail :

- « par le fret ferroviaire, pour favoriser le report du transport de marchandise de la route vers le rail »,
- « par la grande vitesse et les trains du quotidien, pour améliorer la desserte du territoire et renforcer son attractivité, faciliter les trajets domicile-travail et encourager le report modal ».

Là aussi, des questions interactives ont permis de recueillir les attentes des acteurs de terrain sur les mobilités futures attendues du projet.

## » 7 RDV VISIO DU JEUDI

La rencontre physique du public étant impossible au regard du contexte sanitaire, SNCF Réseau a mis en place un important dispositif de visio-conférences thématiques. **Ainsi, rendez-vous était donné tous les jeudis à 13h00 afin de permettre à chacun de s'informer et d'échanger avec les experts de l'équipe Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Sept visioconférences ont été organisées** du 19 novembre 2020 au 14 janvier 2021, suscitant près de neuf heures d'échanges au total.

- 2 sur les caractéristiques générales du projet : *19 novembre et 17 décembre 2020*,
- 1 sur le tracé, les ouvrages hydrauliques et les modalités techniques : *26 novembre 2020*,
- 2 sur le patrimoine agricole et viticole, et les acquisitions foncières : *3 décembre 2020 et 7 janvier 2021*,

→ 1 sur l'insertion paysagère et acoustique de la ligne : *10 décembre 2020*,

→ 1 sur les enseignements de la concertation : *14 janvier 2021*.

Chaque visioconférence débutait par une courte présentation du projet et de la thématique abordée afin de laisser la place aux questions et débats. Ainsi, associations et citoyens ont pu poser leurs questions, exprimer leurs craintes et avis, soit directement en vidéo, soit en utilisant un « chat » écrit.



### UN ANIMATEUR UNIQUE POUR ENCADRER LES VISIOCONFÉRENCES

Les 12 réunions organisées par SNCF Réseau ont été animées par un animateur unique. À chaque visioconférence, son rôle était de faciliter les échanges entre le public et les intervenants dans un contexte nouveau – rencontre digitale – pour chacun. Il s'est montré pédagogue concernant l'usage de la plateforme Teams, rappelant les règles d'échanges autant que nécessaire. Il a ainsi permis un dialogue fluide en reformulant au besoin certaines questions et réponses, en facilitant la compréhension de certains sujets complexes mais surtout en veillant à ce qu'il soit répondu avec précision à chaque question posée.



### LA PRESSE EN A PARLÉ

Du 2 novembre 2020 au 15 janvier 2021, 58 articles sont parus tous modes de diffusion confondus.

Une majorité de ces publications est issue de la presse écrite (un peu plus de 66 %) et régionale (89,47 %). Un pic de diffusion a été réalisé lors des dix premiers jours de la concertation (23 articles) pour annoncer le nouveau temps d'échange et inviter les citoyens à participer.

Dans leur majorité, ces parutions présentaient le projet de façon globale (contexte, tracé validé, enjeux, calendrier de mise en service) et les modalités de concertation (adaptées au contexte sanitaire). Certaines publications (14 %) n'ont pas manqué de noter les inquiétudes des citoyens et élus quant au tracé dans la Plaine du Roussillon avec notamment la traversée du village du Soler.

## 3.2 > SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS ET EXPRESSIONS

Tout au long de la concertation, 1 367 contributions (avis ou questions, écrites ou orales) ont été formulées.

1 181 AVIS 186 QUESTIONS

### >> SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS ÉCRITES

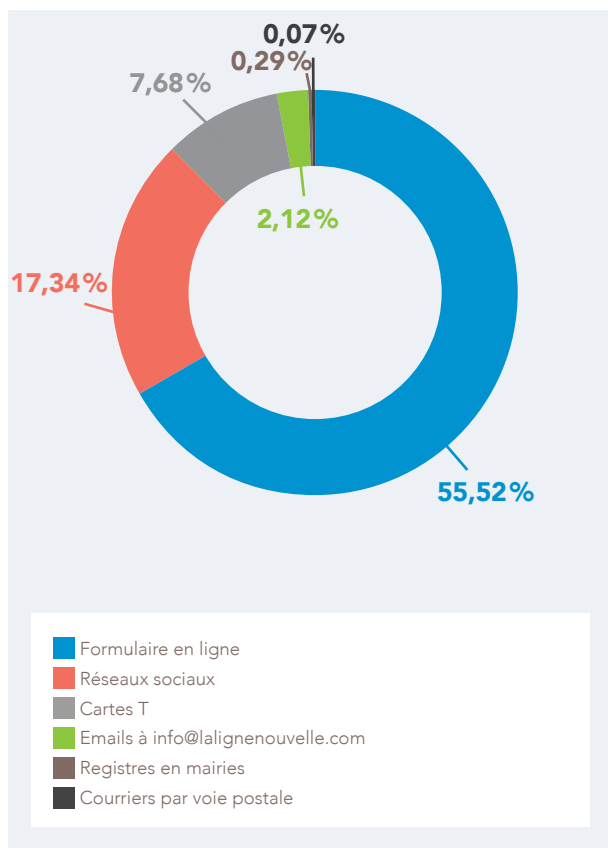
L'ensemble des contributions écrites représente un peu plus de 83 % des expressions recensées. Elles proviennent à :

- 55,52% du formulaire d'avis et questions en ligne,
- 17,34% des réseaux sociaux,
- 7,68% des cartes T,
- 2,12% des e-mails envoyés à info@lalignenouvelle.com,

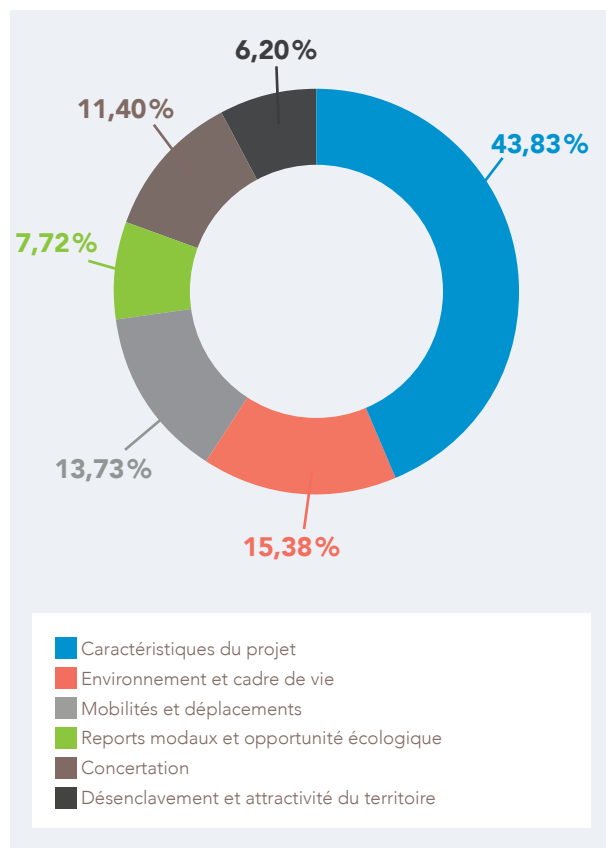
- 0,29% des registres disponibles en mairie,
- 0,07% des courriers adressés par voie postale à SNCF Réseau.

88,28% d'entre elles sont des avis et 11,82% sont des questions. Les questions adressées à SNCF Réseau proviennent à plus de 85% du formulaire disponible sur [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com). De même, avec 64,37% des avis exprimés par le même support, le formulaire d'expression est le vecteur de contributions privilégié.

Sur l'ensemble des contributions écrites, 43,83% ont abordé les caractéristiques du projet. Viennent ensuite, l'environnement et le cadre de vie (15,38%), les mobilités et les déplacements (13,73%), les reports modaux et l'opportunité écologique (7,72%), la concertation (11,68%) et le désenclavement et l'attractivité du territoire (7,66%).



Provenance des contributions



Thématiques abordées dans les contributions écrites

## Les avis exprimés sur l'ensemble du projet

### • Un fort soutien au projet

De nombreux contributeurs ont souhaité utiliser les outils mis à leur disposition (formulaire internet, email, courrier, carte T...) pour exprimer un **fort soutien au projet, considéré dans de nombreux avis comme «urgent»**, estimant avoir «attendu trop longtemps cette ligne» qui «devrait déjà être terminée».

Sur un total de 1 135 contributions écrites, 566 – soit près de la moitié – témoignent de ce soutien.



### • Des objectifs compris et attendus

Les principaux objectifs du projet sont mis en avant par ces contributeurs. En premier lieu, **l'accès à la grande vitesse est réclamé dans de nombreux avis**, notamment dans les Pyrénées-Orientales. Comme le résume une contributrice, «*Perpignan relié à Montpellier serait un plus pour notre ville et département. Cela donnerait un coup de booster à notre économie, notre tourisme, la scolarité de nos jeunes étudiants. Le TGV permettrait de faire la jonction avec Barcelone ou Madrid. Nous nous sentirions moins isolé de Paris et des autres capitales européennes.*»

L'aspect écologique est également soulevé dans de nombreux avis qui estiment que «*dans le cadre des objectifs de réduction des émissions de carbone, cela permettra de créer des structures ferroviaires efficaces et rapides pour le transport de marchandises et de désengorger les autoroutes.*». Dans sa contribution, la FNE Languedoc-Roussillon indique ainsi que «*promouvoir le report du transport de marchandises (fret) sur les trains est un des objectifs majeurs pour contribuer à répondre au défi climatique, à réduire la pollution de l'air en Languedoc-Roussillon (enjeu sanitaire).*»

La **dimension internationale et européenne du projet** est également soulignée par les contributeurs qui rappellent à de nombreuses reprises le «*retard*» pris sur l'Espagne. Le projet est ainsi décrit comme «*indispensable pour relier la péninsule ibérique avec le reste de l'Europe. C'est le seul tronçon qui manque pour pouvoir voyager de Séville jusqu'à Berlin à grande vitesse.*».

L'échelle régionale, bien que moins évoquée, n'est pas oubliée par les contributeurs qui attendent des gains de capacité sur la ligne classique «*pour délester un axe saturé dans un bassin fortement peuplé, notamment entre Béziers, Sète, Montpellier, Nîmes et Alès, une zone de plus de 1 million d'habitants.*»

### • Une vigilance sur le coût et l'impact environnemental

A *contrario*, deux motifs principaux sont mis en avant par les contributeurs se déclarant défavorables à l'ensemble du projet : **l'aspect environnemental**, principalement évoqué sous l'angle des nuisances sonores et visuelles, et **l'aspect budgétaire**, décrit par plusieurs contributeurs comme «*un gouffre financier.*».

Ces deux motifs, souvent liés entre eux, sont également fréquemment opposés à l'argument du gain de temps, insuffisant aux yeux des opposants au projet. «*Arrêtons de tout saccager pour gagner du temps, le contexte actuel nous montre qu'il faut changer les choses et protéger notre environnement.*».

Pour d'autres, «**l'urgence est la maintenance du réseau existant**, l'arrêt de la suppression des lignes de proximité et la réouverture de lignes essentielles pour le transport intérieur. La tempête Alex a montré que le réseau ferroviaire était indispensable pour le désenclavement de certaines vallées. **Pas besoin de gagner 18 minutes sur un trajet, temps que l'on perd d'ailleurs lorsque les gares TGV ne sont pas situées en cœur de ville** et ne sont accessibles qu'en voiture... »

Enfin, plusieurs acteurs conditionnent leur soutien au projet à la prise en compte de revendications concernant plus spécifiquement la phase 2, et en particulier à la mixité de la ligne entre Béziers et Rivesaltes. C'est notamment le cas de ASSECO-CFDT ou d'Europe Écologie les Verts.

## Les avis exprimés sur la phase 1

## PHASE 1

Pourtant au cœur des enjeux de la concertation visant à préparer l'enquête publique, la phase 1 du projet fait quantitativement l'objet de peu de contributions, comparativement à la phase 2.

Dans sa contribution, la FNAUT Languedoc Roussillon estime que cette phase « est bien conçue : en désencombrant la ligne classique, elle permettra d'améliorer la vitesse et la régularité des TER utilisés par les usagers quotidiens, des trains de fret, et des TER et TGV desservant Toulouse et Perpignan. »

- **La traversée des secteurs à enjeux environnementaux**

Néanmoins, plusieurs enjeux environnementaux sont évoqués par les contributeurs pour qui « Le tracé proposé est tout juste aberrant en ce qu'il détruira la Gardiole, la zone d'Issanka et les abords de l'étang de Thau ». Certains demandent que « les mesures compensatoires liées aux impacts du tracé(...) soient à la hauteur des enjeux environnementaux majeurs sur ces secteurs ».

Dans sa contribution, la FNE Occitanie estime ainsi que « la phase 1 de la LNMP sera environ 5 fois plus impactante pour la biodiversité que le CNM, au regard du nombre et de la valeur des enjeux présents sur son tracé. Il n'y a pas un kilomètre de ce tracé sans enjeu fort, avec la traversée du Massif de la Gardiole, de plusieurs zones Natura 2000, de ZNIEFF de type 1, de zones faisant l'objet de Plans Nationaux d'Action, de terrains du Conservatoire des Espaces Naturels. Ces sites sont d'importance majeure pour la conservation d'une longue liste d'espèces patrimoniales menacées, dont certaines viennent juste d'être découvertes ».

Point le plus évoqué sur le tracé de la phase 1, le **Viaduc de Poussan fait l'objet d'alertes et de plusieurs demandes d'information** quant à ses caractéristiques techniques et esthétiques.

- **La desserte de Sète**

Enfin, la question de la desserte TGV de Sète préoccupe plusieurs contributeurs, qui interrogent la maîtrise d'ouvrage sur le nombre de trains qui y seront proposés et s'inquiètent de la pérennité de cette desserte.

## Les avis exprimés sur la phase 2

## PHASE 2

L'essentiel des avis recueillis concernant la phase 2 témoignent d'**une vive opposition à cette étape ultérieure du projet, tant dans son tracé que dans ses fonctionnalités.**

- **Le contournement ouest de Perpignan**

Concernant le tracé, une **forte opposition s'est manifestée à l'encontre du contournement ouest de Perpignan**. De nombreux avis postés par les habitants des Pyrénées-Orientales peuvent se résumer par la formule de la maire du Soler « Pour la LNMP. Contre le contournement ».

Trois arguments sont fréquemment avancés pour justifier cette opposition. Tout d'abord, plusieurs contributeurs remettent en cause l'opportunité d'un tel tronçon au regard des prévisions de trafic et d'une « **saturation qui n'est prévue que dans 30 ou 50 ans** ». Dans sa contribution, l'Association PMCV juge ainsi que « le contournement est une contrainte internationale pour laquelle on constate qu'elle est portée par des prévisions optimistes et erronées sur une saturation du trafic qui n'existe pas ». **L'élément financier est souvent mis en parallèle avec les investissements consentis pour moderniser la gare de Perpignan**. De nombreux contributeurs craignent qu'elle soit « sacrifiée » : « la ville de Perpignan a aménagé la gare SNCF pour permettre l'arrivée du TGV en ville. Le TGV est certes destiné à réduire les temps de trajet entre les principales villes du territoire mais il a surtout vocation à desservir au plus près les populations ». D'autres soulignent le **risque de perte d'attractivité** qui représenterait le déroutement des TGV sur ce contournement.

- **Un tracé contesté**

Enfin, l'argument environnemental est fréquemment avancé. Outre l'impact viticole sur des territoires classés AOC, c'est le cas de la commune du Soler, dont les habitants se sont fortement mobilisés, qui est le plus cité. **De nombreuses contributions expriment ainsi leur opposition à un tracé qui « couperait la ville en deux »** et occasionnerait de nombreuses nuisances sur le cadre de vie, les commerces et le bruit. L'impact visuel de la ligne, qui serait construite en remblai à une hauteur de 8 à 10 mètres, est également contestée par l'association PMCV.



### • Les gares nouvelles de Béziers-est et Narbonne-ouest

**Les gares nouvelles de la phase 2 sont également souvent contestées.** Plusieurs avis invitent à « se servir de l'exemple de la gare TGV de Montpellier Sud de France et ne pas recommencer cette erreur, en ne construisant pas les gares nouvelles de Béziers et Narbonne ».

Tout d'abord, le principe même de deux arrêts sur le trajet de la ligne nouvelle est remis en cause par plusieurs contributeurs estimant ainsi que « le plus logique et le moins onéreux pour les finances publiques c'est d'avoir une seule gare entre Béziers et Narbonne pour ne pénaliser ni les gens du bassin biterrois ni les gens du bassin narbonnais et pour un TGV plus rapide... ». Un emplacement est suggéré à Nissan où « la LGV et la ligne classique se croisent. Cela permet aux TGV à destination de Perpignan et Barcelone de pouvoir retourner sur la LGV et conserver le gain de temps et la libération de sillons qui sont à l'origine de ce projet ».

D'autres souhaitent à l'inverse le maintien des dessertes de Béziers et Narbonne par leurs gares centre.

Les emplacements de ces gares nouvelles sont également questionnés par de nombreux acteurs. C'est principalement le cas de la gare nouvelle de Béziers, dont l'absence de connexion TER est fréquemment soulevée. La gare de Narbonne, bien que faisant l'objet d'un nombre moins important d'avis, est questionnée sur le rebroussement. Pour la FNE, « les deux projets de nouvelles gares TGV excentrées à Béziers-est (sans correspondance ferroviaire) et à Narbonne-sud (incompatible avec les trajets Montpellier-Toulouse et avec la circulation du fret), doivent être remis en débat, ainsi que les interconnexions entre ligne classique et LNMP. »

### • Une demande de mixité sur l'ensemble de la ligne

**Cette mixité complète est souhaitée par de nombreux acteurs,** notamment dans les contributions déposées par les associations. L'évitement des villages par les trains de fret et le transport de matières dangereuses, la cohérence du système ferroviaire, la pérennité de la ligne face au risque de saturation et de submersion, et les perspectives de développement à long-terme sont autant d'arguments mobilisés par des acteurs comme NoPasaran, la FNAUT, la FNE, ou CFDT-Asseco qui rappelle que le CESER a adopté à l'unanimité le 18 décembre

2018 un avis estimant « *inacceptable* » la non-mixité de la ligne sur le tronçon Béziers-Rivesaltes. Une pétition inter-associative, réclamant la mixité totale de la ligne et le réexamen des deux gares nouvelles, a ainsi recueilli 2424 signatures au 10 février 2021.

Cette demande de mixité totale s'accompagne de la revendication, portée par plusieurs contributeurs, d'un **tunnel sous le Massif des Corbières**. La pétition évoquée ci-dessus estime que cette solution « permettrait la mixité de la LNMP de bout en bout, ouvrirait des possibilités d'adaptation de la politique ferroviaire sur le long terme, et serait beaucoup moins impactant pour l'environnement ». Une revendication notamment partagée par la ville de Treilles, qui rappelle que « la ligne traverserait le territoire communal sur des viaducs et des remblais qui seraient très dommageables au milieu naturel de garrigue des Corbières Maritimes jusqu'ici protégée dans un corridor vert et une zone Natura 2000 ».

## » SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS ORALES

### 12 temps d'échanges et d'information organisés par visio-conférence :

#### → 3 COMMISSIONS CONSULTATIVES 89 participants pour chacun des 3 départements traversés

- Hérault - 2 novembre 2020
- Aude et Pyrénées-Orientales - 3 novembre 2020

#### → 2 ATELIERS THÉMATIQUES 65 participants

- Environnement et paysage - 7 novembre 2020
- Socio-économique - 8 novembre 2020

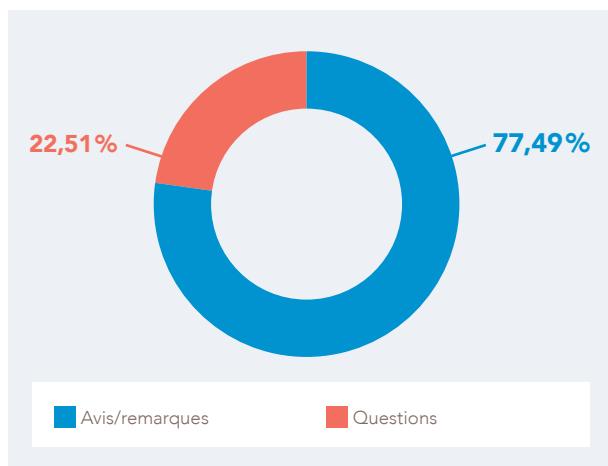
#### → 7 RDV VISIO DU JEUDI 155 participants

- Caractéristiques générales du projet : 19 novembre et 17 décembre 2020
- Tracé, ouvrages hydrauliques et modalités techniques - 26 novembre 2020
- Patrimoine agricole et viticole, acquisitions foncières - 3 décembre 2020 et 7 janvier 2021
- Insertion paysagère et acoustique - 10 décembre 2020
- Premiers enseignements de la concertation - 14 janvier 2021

L'ensemble des interventions représente un peu moins de 17% des expressions recensées. Elles proviennent à :

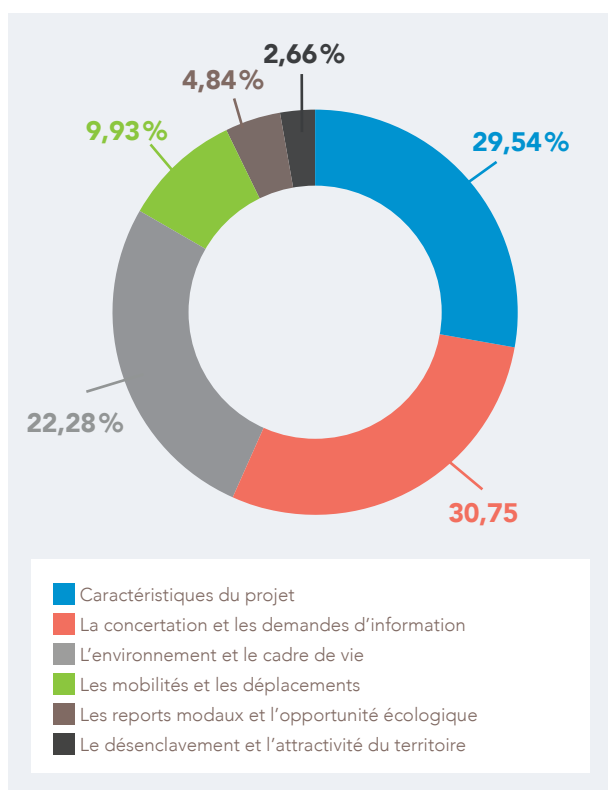
- 48 % des RDV visio du Jeudi,
- 42 % des ateliers,
- 10 % des Commissions consultatives.

**77,49% d'entre elles sont des remarques/avis et 22,51% sont des questions.** Les questions furent essentiellement adressées à SNCF Réseau lors des rendez-vous hebdomadaires (près de 60%). Quant aux remarques, elles sont majoritairement issues des échanges lors des ateliers (plus de 47%).



Interventions orales

Sur l'ensemble des contributions exprimées lors des visioconférences, 29,54% ont abordé les caractéristiques du projet. Viennent ensuite la concertation et les demandes d'information (30,75%), l'environnement et le cadre de vie (22,28%), les mobilités et les déplacements (9,93%), les reports modaux et l'opportunité écologique (4,84%) et le désenclavement et l'attractivité du territoire (2,66%).



Thématiques abordées sur l'ensemble des contributions exprimées lors des visioconférences

### Lors des Commissions consultatives

3 Commissions consultatives destinées aux élus (parlementaires, conseillers régionaux et départementaux, maires et conseillers municipaux) et présidées par les préfets ont été organisées les 2 et 3 novembre, en ouverture de la concertation. Elles ont réuni 89 participants cumulés et fait apparaître des préoccupations sensiblement différentes selon les territoires concernés.



Les Commissions consultatives par visioconférence

### Dans l'Hérault

#### • Contestation de la gare nouvelle de Béziers

La pertinence de la réalisation de la gare nouvelle à Béziers-est a été interrogée par les participants. La commune de Villeneuve-lès-Béziers déplore notamment « l'impact de cette gare sur 100 à 120 habitations de la commune », alors qu'elle est excentrée et non raccordée au réseau TER. Elle soulève également la question de la « virgule de raccordement fret » et de sa vulnérabilité aux inondations. Des préoccupations partagées par le maire de Béziers qui, bien qu'indiquant ne pas souhaiter entraver l'avancée du projet, s'interroge sur l'utilité de cette gare nouvelle, notamment au regard de son impact sur le développement urbain.

#### • Interrogations sur la cohabitation fret-voyageurs

La question de la mixité de la phase 1 du projet suscite également plusieurs interventions, les élus rappelant leur soutien au déplacement des trains de fret vers la Ligne Nouvelle, afin notamment de dégager des capacités de circulations sur la ligne classique et de permettre une desserte plus fine du territoire par les TER. Le maire de Loupian s'interroge toutefois sur les modalités concrètes d'organisation de la cohabitation entre trains de fret et trains de voyageurs sur cette ligne, tandis que la maire de Villeneuve-lès-Maguelone rappelle que le développement du ferroutage nécessite une volonté politique et des mesures d'incitation à destination notamment des transporteurs.

### • Volonté de développement des transports régionaux

Le vice-président en charge des Transports et de la Mobilité de la Région Occitanie rappelle la priorité accordée par la région au développement des TER et confirme que, comme l'a permis le CNM, le doublet de lignes sera utilisé pour promouvoir une augmentation significative du nombre de TER en circulation.

### • Inquiétudes sur l'intégration paysagère et le bruit

Elles ont été soulevées par le maire de Lattes, interrogeant la maîtrise d'ouvrage sur les crédits prévus pour assurer l'entretien de ces aménagements, après leur mise en service. Il invite SNCF Réseau à constater le mauvais état (tags) des murs anti-bruit déployés sur le tracé de CNM, en comparaison avec ceux mis en place le long de l'autoroute A9.

### • Mise en conformité des documents d'urbanisme

Présentée à cette occasion aux élus des communes concernées par la phase 1 dans l'Hérault, la mise en conformité des documents d'urbanisme n'a soulevé aucune remarque ou objection particulière.

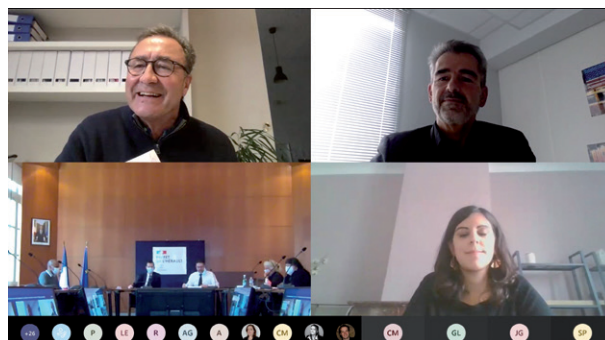
#### La mise en conformité des documents d'urbanisme

Lorsqu'un projet n'est pas compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur (ici 18 PLU-PLUi et 3 SCOT), l'enquête préalable à la DUP doit porter :

- sur l'utilité publique du projet
- sur la mise en conformité des documents d'urbanisme.

Réalisé par le maître d'ouvrage, le dossier de mise en conformité est soumis à l'avis du Préfet et à l'instruction de l'Autorité environnementale, et débattu en réunion d'examen conjoint.

La Déclaration d'Utilité Publique emporte mise en compatibilité du PLU, éventuellement modifié, afin de tenir compte des avis qui ont été joints et du résultat de l'enquête publique.



La Commission consultative de l'Hérault

### Dans l'Aude

#### • Inquiétudes sur le financement de la phase 2

Plusieurs collectivités, dont le Département de l'Aude, la Communauté d'agglomération du Grand Narbonne, et Carcassonne Agglo, rappellent avoir d'ores et déjà participé au financement des études et leur engagement à contribuer financièrement à la phase 1 dont les travaux seront exclusivement situés dans le département de l'Hérault.

Ils demandent des garanties de réciprocité, craignant que les territoires concernés par la phase 1 puissent se désengager du financement de la phase 2. La création d'une société de financement, prévue par la LOM, est notamment souhaitée par le Département de l'Aude. À ces questions, la Région Occitanie répond par la voix du vice-président en charge des Transports et des Mobilités que le principe de réciprocité est porté « avec conviction » par la Région, « dans l'intérêt commun ».

#### • Remise en cause du phasage

S'ils comprennent la nécessité d'un phasage des travaux, plusieurs élus en regrettent le périmètre et jugent qu'il aurait été préférable de prévoir une phase 1 Montpellier-Narbonne. Carcassonne Agglo estime en effet que ce phasage aurait été de nature à rassurer les collectivités intervenant en phase 2, tandis que la Maire de Peyriac-sur-mer privilégie également cette option par la situation de nœud ferroviaire de Narbonne, carrefour entre Montpellier, Perpignan et Toulouse.

#### • Impact viticole

Cette question est notamment soulevée par le maire de Moussan, qui se fait le porte-parole de l'inquiétude des viticulteurs quant au calendrier d'acquisition des terrains et leur capacité à se projeter dans une reconversion de leur foncier.

## Dans les Pyrénées-Orientales

### • Refus du contournement de Perpignan

Les élus estiment que le contournement de Perpignan, uniquement dédié au fret, est inutile au vu des perspectives de trafic qui ne prévoient pas de saturation de la ligne actuelle avant 50 ans. La maire du Soler rappelle notamment que la communauté urbaine de Perpignan a rejeté ce contournement par un vote de mars 2017, et réitéré cette opposition lors de l'élaboration du SRADDET. La présidente du Conseil Départemental souligne quant à elle l'avis adressé aux préfets en novembre 2018, conditionnant la réalisation du tronçon Rivesaltes-Toulouges aux perspectives de saturation ferroviaire et favorisant la desserte de la plaine du Roussillon par la gare de Perpignan.

### • Contestation du tracé du Soler

La traversée de la Commune du Soler est présentée comme un point dur par plusieurs élus, un sénateur du département l'estimant « *inacceptable par les habitants* ». Ils demandent que la ligne soit enterrée au droit de cette commune. La maire du Soler rappelle notamment son opposition aux emplacements retenus pour la construction de merlons hydrauliques, et souhaite que le refus de la population de voir la ville « coupée en deux » par la Ligne Nouvelle soit entendu.



La Commission consultative des Pyrénées-Orientales

### • Demande d'accélération du calendrier

Le calendrier est jugé comme trop tardif par les élus, soulignant notamment l'urgence d'agir, compte-tenu de la vulnérabilité de la ligne actuelle face aux aléas climatiques. Le maire de Saint-Estève demande une accélération du calendrier pour permettre une DUP de la phase 2 d'ici à 2023 et un début des travaux avant 2034. Il déclare que la Communauté urbaine de Perpignan ne saurait s'engager dans le financement du projet sans garantie de réalisation de la phase 2 dès après la mise

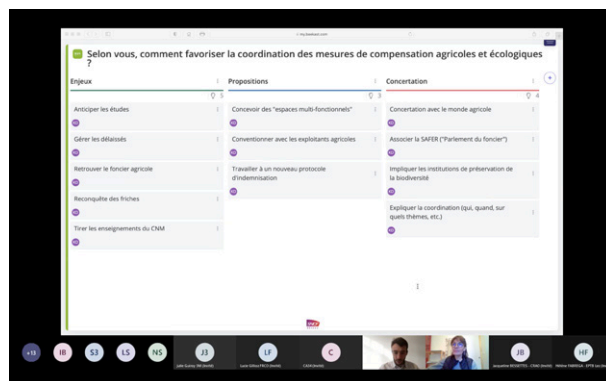
en service de la phase 1. Bien que « *consciente du temps que prennent les études et travaux* », la présidente du Conseil départemental décrit l'impatience des territoires et appelle à « *accélérer le mouvement* ». Compte-tenu du périmètre du projet, seul à représenter un chaînon manquant entre le Nord et le Sud de l'Europe, elle souhaite que le plan de relance de l'État soit mobilisé à cette fin.

### Lors des ateliers

Deux ateliers ont été organisés les 7 et 8 décembre, portant respectivement sur l'insertion environnementale du projet et l'utilisation des capacités rendues disponibles par celui-ci. Ces ateliers, ouverts sur inscription aux associations et acteurs socio-économiques, ont réuni 65 participants en cumulé.

### Atelier « Insertion environnementale »

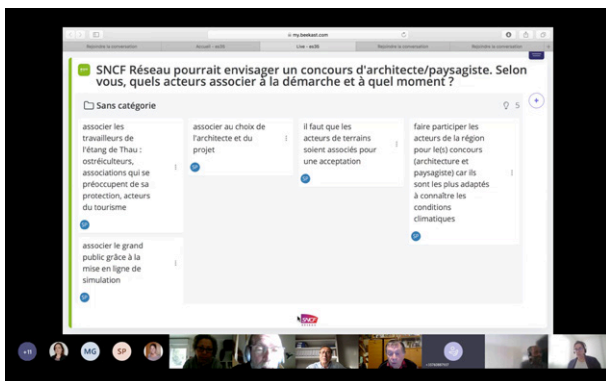
L'atelier « insertion environnementale » fut divisé en deux groupes de travail sur l'insertion urbaine et paysagère (19 participants) d'une part, les enjeux agricoles et écologiques (20 participants) d'autre part.



Échanges autour des attentes des participants – sous-groupe coordination, atelier environnement

### • Approbation de la proposition de concours d'architecte pour le Viaduc de Poussan

Le groupe de travail sur l'insertion urbaine et paysagère a fait part de ses inquiétudes quant à l'intégration de la ligne en bordure de l'étang de Thau, et plus particulièrement le viaduc de Poussan, long de 1400m. Une insertion reconnue comme « *complexe* » par SNCF Réseau, qui indique que 3 solutions distinctes ont été étudiées et doivent faire l'objet d'études détaillées après affinement des contraintes. L'ensemble des participants à cet atelier se sont déclarés favorables à la proposition faite par SNCF Réseau d'organiser un concours d'architectes préalablement à la réalisation du viaduc.



Échanges autour des attentes des participants – sous-groupe insertion urbaine et paysagère, atelier environnement

Ils souhaitent que ce concours associe largement les acteurs locaux, dont les collectivités territoriales, professionnels du tourisme et associations de défense de l'environnement, et qu'il bénéficie d'une large publicité sur Internet et dans les mairies des communes concernées. La mise à disposition de simulations est également évoquée.

#### • Recours aux entreprises et matériaux locaux

Concernant les clauses à inscrire dans le cahier des charges de ce concours, plusieurs acteurs, dont ASSECO-CFDT OCPyréméd, souhaitent que soient intégrés des objectifs de coût carbone, comme cela avait été le cas pour le viaduc de Millau. Le recours à des entreprises locales, et plus particulièrement à des PME, ainsi que l'emploi de matériaux naturels et locaux, tel que le béton de chanvre, sont également souhaités par plusieurs participants, comme l'Observatoire du Pays de Thau.

#### • Protections acoustiques

Les acteurs présents demandent la mise en place de protections acoustiques à proximité des zones habitées et le long des ouvrages d'art. Il est suggéré de mettre en œuvre une « charte de protection des riverains », prévoyant une indemnisation au-delà des emplacements réservés, pouvant être dégressive selon la distance au tracé.

#### • Tunnel des Corbières

La réalisation d'un tunnel sous les Corbières est jugée préférable au tracé actuel. La ville de Treilles demandant plus précisément un tunnel plutôt qu'un viaduc entre Treilles et Caves.

#### • Articulation entre protection de la biodiversité et du patrimoine agricole

Le groupe de travail sur les enjeux agricoles et écologiques s'est quant à lui félicité de la poursuite de la concertation après détermination du tracé. Ils estiment en effet que, lorsque l'on ne peut éviter ou limiter les impacts, il est nécessaire d'anticiper et de concerter les mesures compensatoires afin de ne pas « oublier les délaissés », mais aussi d'éviter des phénomènes de tension foncière.

Les différents intervenants, représentant aussi bien les chambres d'agriculture que les associations de protection de l'environnement ou les collectivités locales, ont insisté sur la nécessité de ne pas opposer les enjeux de compensation agricoles et de biodiversité, mais de mettre en cohérence ces deux dimensions, dans le cadre des SCOT et des autres documents d'urbanisme.

#### • Demandes sur les compensations individuelles et collectives

Les participants demandent que les compensations soient locales et dans le même milieu, tout en les coordonnant aux différentes échelles du territoire pour éviter la concurrence entre la LNMP et les autres projets de territoire. Ils soulignent le rôle central de l'eau, tant pour les enjeux de ressource que pour la question hydraulique (ruissellement et inondation). Ils estiment essentiel de prendre en compte la commission locale de l'eau qui associe l'ensemble des acteurs (collectivités, agriculteurs...) et pourrait être un lieu de concertation pour le projet.

#### • Recours au CRERCO

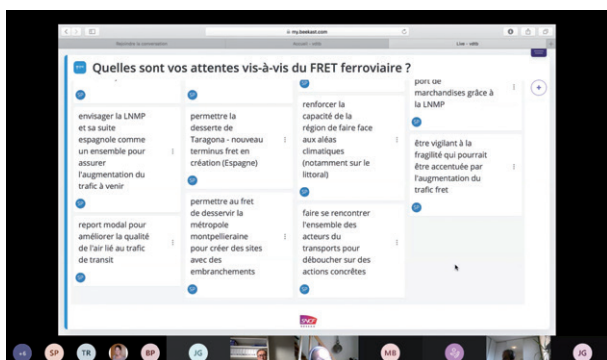
Concernant la création d'une instance de coordination des compensations, les participants se rejoignent pour demander d'éviter de multiplier les instances. De nombreux acteurs, dont Montpellier Méditerranée Métropole, soulignent l'existence du groupe CRERCO, mis en place par la Région depuis 2017, pour coordonner et mettre en réseau les bonnes pratiques ERC. Plusieurs intervenants représentant les associations de protection de l'environnement, telle la Ligue de protection des oiseaux, interrogent néanmoins la représentativité du CRERCO, et souhaitent que soient également associées les instances scientifiques comme le CNRS, ainsi que les associations locales.

## Atelier «Utilisation des capacités nouvelles du réseau»

L'atelier «utilisation des capacités nouvelles du réseau» fut lui aussi divisé en deux groupes de travail traitant respectivement des problématiques fret (13 participants) et voyageurs (18 participants).

### • Attentes de développement de la multi-modalité fret

Le groupe de travail sur le fret a permis de mettre en lumière les très fortes attentes, tant de la part des acteurs économiques, des collectivités locales occitanes et espagnoles, que des associations d'utilisateurs, quant au développement d'infrastructures permettant d'opérer un report modal massif des marchandises de la route vers le rail. L'Association TGV Développement Languedoc-Roussillon, comme le Commissariat du Gouvernement espagnol pour le corridor européen rappellent que le port de Barcelone a doublé de taille ces dernières années et que l'absence d'infrastructures ferroviaires performantes conduirait à un afflux accru de camions sur les autoroutes frontalières. Le dynamisme et la réactivité du Port de Sète sont également salués.



Échanges autour des attentes des participants – sous-groupe fret, atelier socio-économique

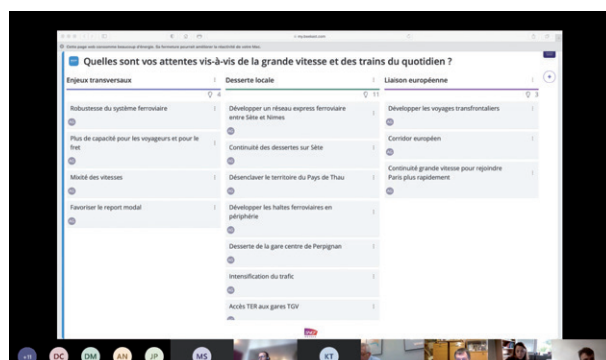
### • Demandes de mixité totale

Le périmètre retenu pour la mixité de la Ligne Nouvelle interroge plusieurs participants. La FNAUT Occitanie, notamment, s'exprime en faveur d'une mixité totale de la ligne, la fragilité de la ligne entre Narbonne et Perpignan pouvant devenir problématique en cas d'augmentation du trafic fret. Le Conseil de Développement de Toulouse Métropole souhaite à minima la mixité depuis Montpellier jusqu'à l'embranchement avec la ligne Toulouse-Narbonne, et estime que le risque de dégradation de la ligne actuelle n'incitera pas les chargeurs à modifier leurs habitudes d'achats de transport si la phase 2 n'est pas mixte. Il insiste sur l'existence de flux de marchandises transversaux, notamment entre les ports de Marseille et

Bordeaux. Un consensus s'exprime pour demander que le tronçon mixte de la plaine du Roussillon soit réalisé sans attendre la phase 2 du projet.

### • Demandes d'embranchements locaux

Plusieurs participants estiment que la mixité doit profiter au développement des acteurs locaux et régionaux, l'Association TGV-Sud Territoires-Environnement réclamant une volonté politique pour réactiver les embranchements fret locaux et mettre sur pieds une instance de coordination des chargeurs régionaux.



Échanges autour des attentes des participants – sous-groupe voyageurs, atelier socio-économique

### • Réseau express métropolitain entre Nîmes et Sète

Le développement des services régionaux, doivent représenter une solution aux problèmes de congestion automobile rencontrés par les grandes agglomérations. À ce titre, Montpellier Méditerranée Métropole explique attendre beaucoup du projet qui doit permettre, par la libération des sillons, de développer les gares et haltes ferroviaires, le cadencement de leurs dessertes et donc l'augmentation du report modal. La Métropole souhaite, conjointement avec la région Occitanie, développer un réseau express notamment entre Sète et Nîmes, et également donner accès à la grande vitesse à l'ensemble d'une aire urbaine de près de 650 000 habitants.

### • Desserte de Sète et du Bassin de Thau

Plusieurs intervenants expriment leurs inquiétudes quant à la desserte future du Bassin de Thau, l'Observatoire de l'Étang de Thau considérant que ce territoire « a tous les inconvénients de la ligne nouvelle sans aucun des avantages ». Le SCoT de l'Étang de Thau abonde en ce sens et attend que SNCF Réseau tienne ses engagements quant au maintien de la desserte TGV de Sète. La question d'une gare nouvelle à Poussan, si celle de Béziers est ne devait finalement pas être retenue, est également posée.

### • Étude de trafics mixtes

L'association Énergie TGV demande que soit étudiée la possibilité de trains mixtes à grande vitesse, en prenant exemple sur l'initiative de la société allemande NGT.

#### Lors des rendez-vous visio

Sept « rendez-vous visio du jeudi » ont été organisés du 19 novembre au 14 janvier, regroupant 155 participants en cumulé. S'ils ont traité de thématiques différentes (caractéristiques générales du projet, insertion paysagère et acoustique, patrimoine agricole et viticole, tracé et modalités techniques), plusieurs sujets y sont apparus comme récurrents et partagés par de nombreux acteurs.



Échanges des participants lors du RDV visio du Jeudi n°1

### • La question de la non-mixité de la phase 2

Elle a été soulevée à de nombreuses reprises et étayée par différents arguments. En premier lieu, les événements climatiques de 2019 ont été rappelés par plusieurs intervenants, soulignant la vulnérabilité de la ligne classique entre Narbonne et Perpignan, en particulier au passage des étangs. Cette vulnérabilité est décrite comme un frein majeur au développement du ferroutage, jugé essentiel, voire inéluctable, par de nombreux acteurs. Certains, telle une élue de Castelnaud-le-Lez, s'étonne que l'on puisse encore envisager des aménagements en bord de mer à long-terme.

### • Demande d'évaluation du risque sanitaire

L'argument sanitaire a été largement utilisé au soutien de cette demande de mixité totale. La saturation de l'A9 par les poids-lourds est jugée comme un risque majeur pour la santé des habitants du territoire, le chiffre de 48 000 décès par an liés aux rejets de particules fines par les poids-lourds étant avancé par ASSECO-CFDTOCO-Pyréméd. Une étude de l'ARS est évoquée indiquant que les études de mortalité effectuées dans la région

suggèrent un taux d'incidence du cancer du poumon supérieur à Narbonne à la moyenne constatée en Occitanie. Plusieurs intervenants ont réclamé une évaluation socio-économique de ce risque sanitaire, susceptible à leurs yeux de compenser le surcoût financier que représenterait une mixité totale de la ligne. C'est le cas de la Commune de Treilles, qui demande l'évaluation de l'ensemble des externalités positives comme négatives : pollution, accidentologie, expropriations...



Échanges des participants lors du RDV visio du Jeudi n°4

### • Demande de tunnel dans les Corbières

La traversée du Massif des Corbières a fait l'objet de plusieurs demandes de tunnel. L'argument financier est notamment contesté par l'association No pasaran, qui l'estime, sur la base de présentations antérieures entre 600 et 800 millions d'euros. D'autres, comme l'Association TGV Sud développement Languedoc-Roussillon, s'inquiètent à l'inverse d'un projet qui deviendrait non finançable en cas de réalisation d'un tunnel de 11 kilomètres de long.

### • Contestation des gares nouvelles

Plusieurs participants regrettent l'absence de connexion TER à Béziers-est et font le parallèle avec la situation excentrée de la gare Montpellier-Sud de France. L'Observatoire de l'Étang de Thau estime à cet effet que les temps de parcours de ville à ville doivent être privilégiés sur les temps de parcours de gare à gare, ce qui réduit considérablement l'intérêt des gares nouvelles. Son remplacement par une gare permettant cette interconnexion à Nissan est notamment évoqué, tandis que d'autres estiment que ne pas faire les gares nouvelles permettrait de financer le tunnel sous les Corbières.

• Impact viticole

Les rendez-vous consacrés au patrimoine agricole et viticole ont notamment mis en lumière l'inquiétude des exploitants de l'appellation Picpoul de Pinet, qui disent craindre la disparition d'une partie de leur terroir d'appellation aux caractéristiques uniques (climat, altitude, qualité des sols et des hommes) impacté par le passage de la ligne nouvelle.

Par ailleurs, de nombreux participants à ces rendez-vous s'interrogent sur le calendrier d'acquisition, les modalités de compensation, et regrettent que les modifications du PIG aient conduit à des expropriations inutiles.

• Poursuite de la concertation après DUP

Le rendez-vous consacré à l'insertion paysagère et acoustique a fait ressortir une forte demande des habitants d'être associés aux études ultérieures, tant pour participer aux études de bruit et déterminer les protections phoniques adéquates, que pour donner leur avis sur l'insertion paysagère et les plantations qui seront utilisées.



Échanges des participants lors du RDV visio du Jeudi n°7

» SYNTHÈSE DES RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE

Le profil des répondants

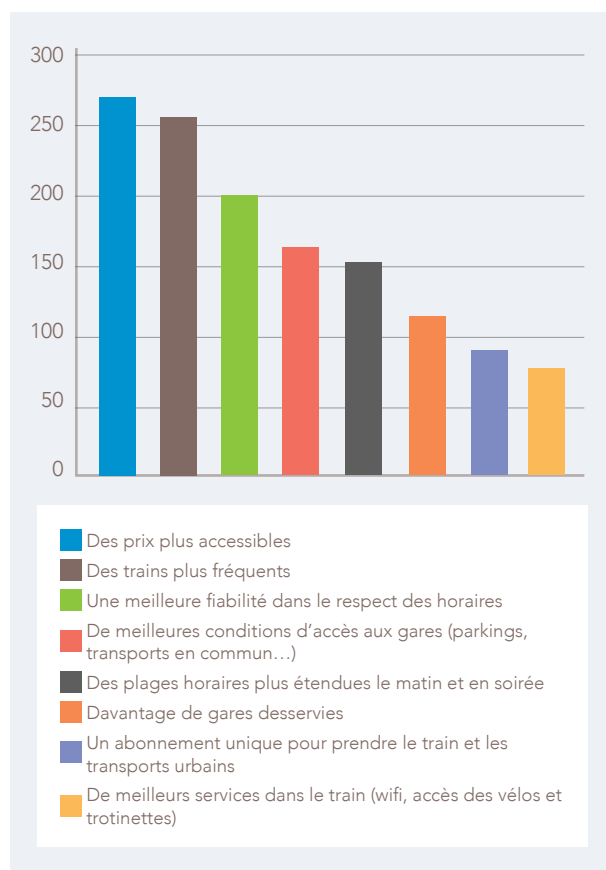
L'objectif premier du questionnaire numérique, notamment diffusé à l'échelle régionale sur les réseaux sociaux, était de s'adresser aux personnes habituellement éloignées de la concertation et des décisions publiques, afin notamment de mesurer leur connaissance du projet et de mieux connaître leurs attentes en matière de mobilité.

Une première analyse des résultats du questionnaire permet de considérer que cet objectif a été atteint, puisqu'il a fait l'objet de 515 réponses dont 171 l'ont utilisé pour exprimer un avis sur le projet.

Seuls 16% des répondants se déclarent utilisateurs réguliers du train pour leurs transports du quotidien, ce qui est permis de bénéficier d'un éclairage pertinent quant aux conditions du report modal. Près d'un répondant sur 2 (49,42%) n'utilise aujourd'hui le train que sur de la longue distance, en France et à l'international, au-delà des limites régionales.

54% des répondants ont moins de 45 ans, ce qui est révélateur de l'impact des réseaux sociaux pour sa diffusion, et 86 % d'entre eux vivent dans l'un des trois départements concernés par le projet, avec une forte surreprésentation des habitants des Pyrénées-Orientales (40% des répondants).

Les conditions du report modal

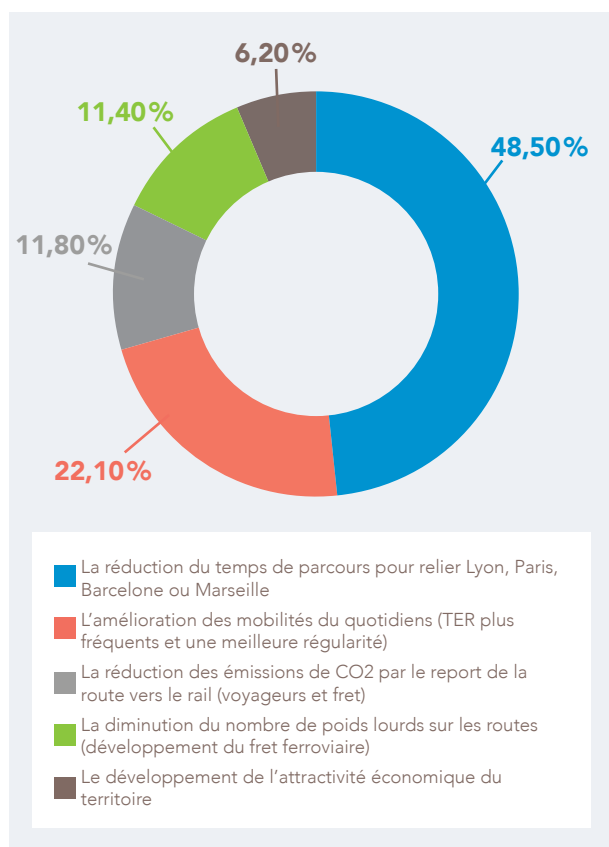


Les avis des répondants favorisant les conditions du report modal



### La connaissance du projet et de ses objectifs

463 répondants, soit 92,4 %, déclarent connaître le projet, ce qui, rapporté au profil (plus jeune et moins usager du train que le participant moyen aux précédentes étapes de la concertation), témoigne d'un bon niveau d'information des habitants de la région sur celui-ci.



Les bénéfices les plus attendus du projet

Près d'un répondant sur deux (48,5%) priorise la réduction des temps de parcours comme premier objectif du projet. Parmi ceux-ci, les possibilités de report modal (TGV en remplacement de l'avion, TER en remplacement de la voiture) sont le plus souvent mis en avant comme l'atout majeur d'un gain de temps, ainsi que l'accessibilité accrue de la région permettant d'en renforcer l'attractivité.

22,1% estiment que l'objectif principal doit être le développement des TER. Ceux-ci insistent sur la nécessité de désengorger la ligne actuelle afin de pouvoir y proposer, notamment dans l'aire urbaine entre Montpellier et Sète, un service de type « RER métropolitain ».

11,8 et 11,4% des répondants priorisent respectivement la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et le développement du fret ferroviaire, avec des arguments similaires: désengorgement de l'autoroute

A9, enjeu climatique et nécessité de s'engager dans une transition écologique.

Enfin, 6,2% des répondants, principalement des habitants des Pyrénées-Orientales, priorisent l'attractivité économique du territoire, et citent notamment l'industrie touristique comme devant bénéficier de la ligne.

### Avis exprimés via le formulaire

Une majorité (55%) des avis exprimés au moyen des questions ouvertes concernent les caractéristiques du projet. Parmi eux, on note de fortes demandes d'accélération du calendrier pour près d'un répondant sur 3, ainsi que la remise en cause de la nécessité de deux gares nouvelles, pour près d'un répondant sur 4. Enfin, le tracé est très fortement contesté par les habitants des Pyrénées-Orientales (23%).

Les préoccupations sur l'environnement et le cadre de vie sont le deuxième thème abordé par 17% des répondants. Parmi eux, une crainte de destruction de la biodiversité et des paysages est la plus mentionnée par les habitants des Pyrénées-Orientales, les autres sujets (nuisances sonores, « bétonisation ») étant répartis sur le linéaire.

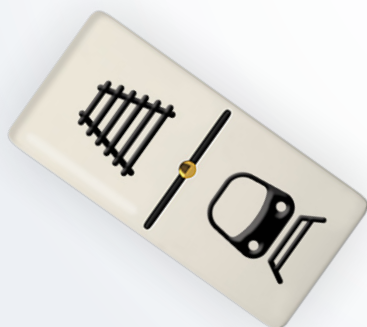
15% des répondants s'expriment sur les questions de mobilité, dont plus de la moitié évoquent des demandes spécifiques de dessertes par la LGV. Ces demandes sont plus particulièrement exprimées par les habitants concernés par la ligne Toulouse-Narbonne. Les demandes de développement des trains du quotidien constituent l'autre moitié des interventions, notamment pour demander le maintien ou la création de petites gares, et leurs inquiétudes quant à la vulnérabilité des lignes face au risque de coupure.

7% des répondants évoquent le bénéfice pour l'attractivité et le désenclavement des territoires, et 1,7% les possibilités de report modal, dont les deux tiers pour le transport de marchandises.

Enfin, près de 5% des répondants ont utilisé ce formulaire pour saluer l'initiative de cette consultation, tout en regrettant néanmoins que la concertation n'ait pu être plus accessible au plus grand nombre.



# 04 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION





## UNE EXPÉRIENCE INNOVANTE, SALUÉE PAR LES PARTICIPANTS

À l'occasion de la dernière réunion en visioconférence portant sur les enseignements de la concertation, les acteurs ont été invités à dresser leur propre bilan du dispositif en distanciel mis en place.

Ces derniers ont unanimement salué l'initiative, soulignant « *la qualité d'écoute et la bienveillance* » ayant présidé à leur animation, permettant de donner la parole à tous ceux qui le souhaitaient, contrairement à une réunion publique classique. La possibilité de participer depuis chez soi à l'ensemble des événements prévus dans le cadre de la concertation, lorsque les déplacements impliquent de devoir faire des choix, a également été soulignée.

L'absence de rencontre physique leur apparaît néanmoins dommageable pour trois raisons principales: la difficulté pour les acteurs associatifs de coordonner et de partager leurs positions, l'absence des élus à l'occasion de ces rendez-vous visio, et la faible participation du grand public.

Plusieurs responsables associatifs estiment qu'il leur incombe désormais de se faire les relais sur le territoire des échanges ayant eu lieu en visioconférence, afin de parfaire l'information du public sur le projet.

### Les enseignements pour l'ensemble du projet

Dans un contexte sanitaire inédit ayant imposé des conditions nouvelles de participation du public, SNCF Réseau salue la mobilisation et la qualité de la participation des acteurs du territoire ainsi que l'implication des garants qui ont veillé au bon déroulement de la concertation publique.

Le dispositif mis en place, bien que nécessairement imparfait, a permis des échanges riches, argumentés, et respectueux, où l'ensemble des demandes de prises de parole ont pu être satisfaites. Les outils déployés sur supports numériques, les expositions en mairies et la diffusion du dépliant d'information dans toutes les boîtes aux lettres des communes concernées par la phase 1, ont permis de diffuser l'information largement.

Le projet LNMP continue de bénéficier d'un fort soutien, tant parmi les élus que dans le grand public et ses objectifs restent largement partagés, à commencer par l'accès à la grande vitesse et la réduction des temps de parcours.

La notion de phasage du projet en deux étapes est globalement bien comprise et acceptée par le public, sous réserve d'une accélération du calendrier de réalisation, tant pour la première phase que pour la seconde.

### Les enseignements pour la phase 1

#### PHASE 1

La phase 1 du projet, devant relier Montpellier à Béziers à l'horizon 2030, apparaît aujourd'hui comme globalement acceptée dans les caractéristiques proposées par le maître d'ouvrage, sous réserve de la prise en compte d'impacts localisés portant notamment sur:

- La qualité de l'insertion paysagère au niveau du raccordement de Lattes, et notamment la gestion de la qualité des ouvrages dans le temps;
- La protection de la biodiversité et du patrimoine dans le Massif de la Gardiole;
- L'insertion paysagère et environnementale dans le Bassin de Thau et plus particulièrement concernant le Viaduc de Poussan;
- Le maintien de la desserte du Bassin de Thau et en particulier la desserte TGV de la gare de Sète;
- La réduction de l'impact viticole et paysager sur le territoire AOC du Pinet, assortie de mesures de compensation individuelles et collectives sur ce territoire.
- Les mesures d'insertion urbaine pour le raccordement de la ligne nouvelle à la ligne classique sur les communes de Villeneuve-lès-Béziers et de Cers.

SNCF Réseau prend acte de ces attentes constructives et légitimes qui seront traitées lors des phases ultérieures avec les acteurs du territoire.

## Les enseignements pour la phase 2

### PHASE 2

La phase 2 du projet devant relier Béziers à Perpignan à l'horizon 2040 a fait l'objet de nombreuses contestations. SNCF Réseau et les partenaires cofinanceurs auront à les prendre en compte dans la poursuite des études en examinant :

- Les possibilités d'accélération du calendrier afin de permettre que les travaux de la seconde phase puissent débuter dès la mise en service de la phase 1 ;
- Les modalités d'une éventuelle mixité totale du tracé entre Montpellier et Perpignan et la possibilité de construire un tunnel dans la traversée du Massif des Corbières ;
- Les conditions de la réalisation ou du report dans le temps du contournement ouest de Perpignan ;
- Les modalités envisageables pour la traversée de la commune du Soler ;

S'agissant des deux gares nouvelles qui ont fait l'objet de nombreuses critiques, il conviendra de réexaminer :

- Le coût, l'impact foncier et l'accessibilité urbaine et TER de la gare nouvelle de Béziers-est,
- Les conditions du rebroussement des TGV Montpellier-Toulouse en gare nouvelle de Narbonne-ouest et l'impact de cette manœuvre sur les temps de parcours ;
- L'hypothèse de la construction d'une seule gare nouvelle, interconnectée TER, à Nissan.

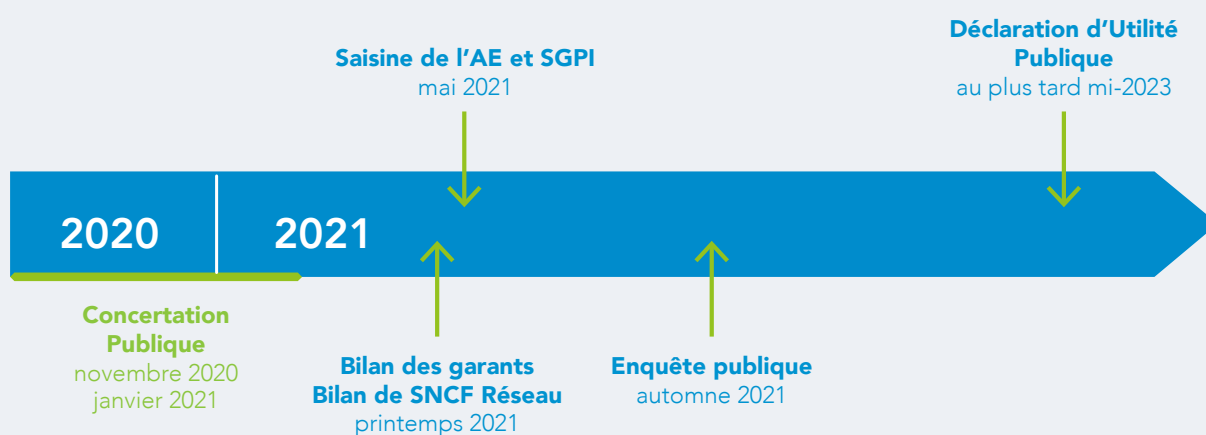


## LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET

Conformément à la Décision ministérielle n°5, SNCF Réseau procède à la mise à jour des études environnementales et des études socio-économiques, évaluant les impacts et les bénéfices du projet pour le territoire, dans l'objectif d'engager l'enquête préalable à l'utilité publique à l'automne 2021.

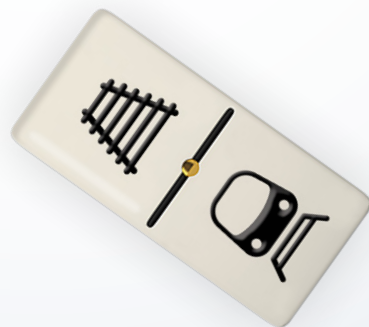
L'enquête publique sera une nouvelle occasion d'expression du public, auprès d'une commission d'enquête indépendante de la maîtrise d'ouvrage.

En fonction de la Déclaration d'Utilité Publique et des préconisations l'accompagnant, la mise au point finale du projet (caractéristiques techniques, intégration paysagère et environnementale, mesures compensatoires, calendrier préparatoire des travaux...) sera effectuée en concertation avec les territoires.





# ANNEXES



## » DÉCISION CNDP DU 3 JUIN 2020



**SEANCE DU 3 JUIN 2020**

---

**DÉCISION N° 2020 / 64 / LNMP / 8**

---

**PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN**

**La Commission nationale du débat public,**

- vu le code de l'environnement en son article L.121-12,
- vu la lettre en date du 15 février 2010 du Président de RFF sollicitant la désignation d'un tiers garant de la bonne mise en œuvre d'une démarche de concertation des acteurs et d'information du public, postérieure au débat public, dans le cadre d'une charte de concertation territoriale,
- vu la décision n° 2010/18/LNMP/5 du 3 mars 2010 désignant M. Jean-Pierre RICHER comme personnalité indépendante garante de la bonne mise en œuvre de la démarche de concertation postérieure au débat public,
- vu la décision n° 2013/51/LNMP/6 du 2 octobre 2013 donnant acte au garant et au maître d'ouvrage de leurs rapports et comptes rendus relatifs aux phases 1 et 2 de la concertation post-débat public,
- vu la décision ministérielle du 15 décembre 2013 enjoignant le maître d'ouvrage d'engager les études préalables à l'enquête publique,
- vu le bilan de la concertation dressé par le maître d'ouvrage sur la période novembre 2012-juin 2015,
- vu le rapport du garant relatif à troisième phase de concertation adressé à la CNDP le 23 juin 2015,
- vu la décision n° 2015/43/LNPM/7 du 7 octobre 2015 donnant acte du bilan du maître d'ouvrage et du rapport du garant concernant la concertation postérieure au débat public sur le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ,
- vu la lettre en date du 25 mai 2020 du Président directeur général de SNCF Réseau et le document annexé, sollicitant la CNDP sur l'opportunité de relancer une nouvelle phase de concertation sur la première phase du projet sur le tronçon entre Montpellier et Béziers, qui est la seule du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan à faire actuellement l'objet d'un projet d'enquête publique,
- vu le document de positionnement de la CNDP du 4 mai 2020 sur les principes, formes et modalités du débat public pendant l'épidémie Covid-19,

Considérant que :

- le délai maximum de cinq ans imparti pour ouvrir l'enquête publique, à compter de la date de clôture du débat public, est dépassé,
- une enquête publique pour la déclaration d'utilité publique du projet entre Montpellier et Béziers est prévue,
- les circonstances de fait et de droit justifiant la partie du projet soumise à la prochaine enquête publique n'ont pas subi des modifications substantielles depuis la clôture du débat public,
- les objectifs poursuivis par la partie du projet soumise à la prochaine enquête publique n'ont pas changé depuis la fin du débat public,
- la participation du public a été poursuivie après la fin du débat public,
- le maître d'ouvrage a pris l'engagement de tenir une participation du public prévue à ce stade en novembre et décembre 2020, avant l'ouverture de cette enquête publique,

après en avoir délibéré,

**DÉCIDE :**

**Article 1 :**

Il y a lieu de poursuivre la concertation assurant la bonne information et la participation du public jusqu'à l'enquête publique sur la partie du projet soumise à la prochaine enquête publique.

**Article 2 :**

Cette décision ne s'applique pas pour les autres parties du projet de ligne nouvelle Montpellier - Perpignan, qui devront faire l'objet d'une nouvelle saisine préalablement aux futures enquêtes publiques.

**Article 3 :**

Madame Sofia ALIAMET et Monsieur Pierre-Yves GUIHENEUF sont désignés garants chargés de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur la partie du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan soumise à la prochaine enquête publique.


**Article 3 :**

Les garants établiront un rapport annuel à la date anniversaire de leur désignation, qui sera joint au dossier d'enquête publique.

**Article 4 :**

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente



Chantal JOUANNO

## » REVUE DE PRESSE

## MIDI LIBRE: 10 ARTICLES

29/10/20 Édition Béziers

«Le tracé de la ligne nouvelle par Villeneuve pose problème»

04/11/20 Édition Béziers

«Concertation publique sur la nouvelle ligne»

15/11/20 Édition Pyrénées-Orientales

«Le Soler ne veut pas être coupé en deux à cause du TGV»

23/11/20

«Ligne TGV Montpellier-Perpignan : consultation et ateliers en visio»

09/12/20

«Ligne à grande vitesse : le Conseil veut réfléchir»

13/12/20

«Dix points évoqués au dernier Conseil Municipal de l'année»

14/12/20

«Les pieds dans l'eau. C'est au sens propre l'image de lancement de campagne électorale choisie par les candidats audois d'Europe Écologie les Verts (EELV) aux prochaines élections régionales.»

19/12/20 Édition Hérault/Béziers

«Un vœu pour raccorder la ligne nouvelle TGV à la gare centre»

21/12/20

Transport «La Métropole finance 333 000 d'études pour la future LGV»

14/01/21

«Béziers : L'espace culturel de Bayssan se termine, le jardin se prépare»

## LA SEMAINE DU ROUSSILLON: 9 ARTICLES

28/10/20

«Ligne LGV Montpellier-Perpignan : concertations publiques du 2 novembre au 4 décembre»

04/11/20 Courrier des lecteurs

«Motion en faveur de la ligne LGV Montpellier-Perpignan»

04/11/20 Courrier des lecteurs

«Projet TGV, une nouvelle concertation»

12/11/20

«LGV : La durée du trajet entre Paris et Barcelone sera réduite de 18 minutes, mais pas avant 2034»

18/11/20 Courrier des lecteurs

«Ligne nouvelle Montpellier Perpignan»

18/11/20 Vie locale

«L'enquête publique lancée à l'automne 2021»

25/11/20 Courrier des lecteurs

«Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan»

25/11/20 Courrier des lecteurs

«Inquiétude sur le tronçon TGV»

13/01/21

«Pas au bout du tunnel : le tracé de la LGV fait toujours débat»

## L'INDÉPENDANT: 7 ARTICLES

04/11/20 Édition Carcassonne

«Le "chaînon manquant" en chiffres»

04/11/20 Édition Narbonne

«Ligne Perpignan-Montpellier la concertation publique lancée»

12/11/20

«Ils ne veulent surtout pas d'un tracé qui oublie... Perpignan»

14/11/20 Edition Pyrénées-Orientales

«Le Soler ne veut pas être coupé en deux à cause du TGV»

15/11/20 Edition Perpignan

«Une ville coupée en deux ?»

15/11/20 Edition Perpignan

«TGV Montpellier/Perpignan : le comité de pilotage sur les rails»

30/11/20

«Perpignan : prise de contact «consensuelle» entre Carole Delga et Louis Alliot»

## LE PETIT JOURNAL: 5 ARTICLES

04/11/20 Édition Béziers

«Assemblée générale TGV SUD Territoires-Environnement»

12/11/20 Édition Hérault

«Déclaration d'utilité publique avec la SNCF»

19/11/20 Édition Hérault

«La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, sujet prioritaire pour l'État»

19/11/20 Édition Pyrénées Orientales

«Contournement inutile»

23/11/20 Édition Treilles

«Opposition municipale à la ligne à grande vitesse»

03/12/20

«Fin de la concertation publique à la ligne à grande vitesse»

## OUILLADE.EU: 4 ARTICLES

12/11/20

«Le Soler/ ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan : Armelle Revel-Fourcade, Maire, apporte des précisions à propos du projet SNCF...»

12/11/20

«Montpellier-Perpignan/ ligne à grande vitesse (LGV) : à propos de la concertation publique...»

14/11/20

«Montpellier-Perpignan/ Ligne nouvelle à grande vitesse (LGV) : François Calvet, sénateur, «Je suis pour, mais...»

12/01/21

«P-O/PMCV\*Association : Contribution à la nouvelle concertation sur la ligne à grande vitesse (LGV) Montpellier-Béziers-Perpignan»



## MADEINPERPIGNAN.COM: 2 ARTICLES

15/10/20

«Un train vaut mieux que deux tu l'auras | LGV Perpignan-Montpellier en 2030 ?»

06/11/20

«Concertation publique à la SNCF autour de la LGV

## 20 MINUTES: 2 ARTICLES

04/11/20 Edition Grand Montpellier

«Une concertation pour la LGV»

26/11/20 Edition Grand Montpellier

«Pourquoi la LGV tarde-t-elle ?»

## LA LETTREM.FR: 2 ARTICLES

06/11/20 Edition Aude/Hérault/Pyrénées Orientales

«Montpellier-Perpignan: lancement de la concertation publique en ligne»

16/12/20

«La LGV entre Montpellier et Béziers est envisageable en 2029, assure Michaël Delafosse»

## LA GAZETTE DE MONTPELLIER: 2 ARTICLES

12/11/20

«Le TGV Montpellier-Béziers à l'étude»

16/12/20

«LGV: la ligne Montpellier-Béziers «au mieux en 2029»

## FRANCE 3 LANGUEDOC-ROUSSILLON: 1 ARTICLE

03/11/20

«Transport: concertation sur la ligne nouvelle»

## FRANCE 3 OCCITANIE: 1 ARTICLE

04/11/20

«De Montpellier à Perpignan: lancement d'une concertation publique en ligne sur la future ligne TGV»

## ACTU.FR: 1 ARTICLE

04/11/20

«Concertation publique: «que pensez-vous de la future ligne TGV Montpellier-Perpignan ?»

## FRANCE BLEU OCCITANIE: 1 ARTICLE

04/11/20

«La concertation publique sur la ligne à grande vitesse Perpignan-Montpellier est lancée»

## LE TRAVAILLEUR CATALAN: 1 ARTICLE

13/11/20

«Concertation sur la ligne à grande vitesse LGV. SNCF Réseau annonce le début de la concertation publique portant sur la ligne nouvelle à grande vitesse qui doit relier perpignan à Montpellier.

## LA MARSEILLAISE: 1 ARTICLE

13/11/20

«La LGV Montpellier-Perpignan remise sur les rails en attendant les fonds ferroviaire»

## ACTU.FR: 1 ARTICLE

16/11/20

«LGV Montpellier-Perpignan: la Région Occitanie parmi les pilotes du projet»

## TOULECO: 1 ARTICLE

17/11/20

«Transports. La LGV Montpellier-Perpignan avance»

## ENTREPRISES OCCITANIE: 1 ARTICLE

17/11/20

«Le projet LGV Montpellier-Perpignan à nouveau sur les rails

## 66NEWS: 1 ARTICLE

18/11/20 Société

«LGV Montpellier-Perpignan: une enquête publique programmée en 2021»

## L'INDÉCAPANT: 1 ARTICLE

18/11/20 Bessan

«Nouvelle étape pour la ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan: Bessan concerné»

## TOULOUSE INFOS: 1 ARTICLE

18/11/20 Occitanie

«La LGV Montpellier-Perpignan, sujet prioritaire pour l'État»

## ECOMNEWS: 1 ARTICLE

19/11/20

«Comité de pilotage de LGV: Qu'en est-il de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan ?

## HERAULT TRIBUNE: 1 ARTICLE

19/11/20 Bessan

«Bessan concerné par la nouvelle étape du projet de la LGV entre Montpellier et Perpignan»

## MOBILITÉS MAGAZINE

01/12/20

«Vers l'enquête d'utilité publique pour la LGV Montpellier-Perpignan»

## METROPOLITAIN: 1 ARTICLE

18/12/20

«Montpellier / Conseil de Métropole: de la gestion de l'assainissement à la lutte contre la précarité»

## FNAUT: 1 ARTICLE

### 22/12/20 Communiqué de presse

«Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan: la FNAUT demande une révision complète de la phase 2 Béziers-Narbonne»

## RAIL PASSION: 1 ARTICLE

### 03/01/21

«LGV Montpellier-Perpignan: le prolongement en concertation»

## RAIL DU SUD

### 09/01/21

«Perpignan-Figueras: dix ans mais une offre à dynamiser, entre régions mitoyennes comme vers le reste de l'Europe»

## LETTRE DES ELU-E-S DE L'ANECR DU GROUPE NOUVEAU MONDE

### DÉC 2020 / JANVIER 2021

«Arrêtons de tergiverser: Oui à la LNMP, raccordée en gare-centre de Béziers»

## EELV

### 16/01/21

«Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan»

## PUBLICATIONS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

### TWITTER

31/10/20: Tweet de Voie du Midi  
10/11/20: Tweet de Ville de Montpellier  
10/11/20: Tweet de Econews\_agenda  
10/11/20: Tweet de EELV Transports  
12/11/20: Tweets de Ouillade.eu  
20/11/20: Tweet du Rassemblement National  
21/11/20: Tweet de Econews  
23/11/20: Tweet de SNCF Réseau  
23/11/20: Tweet de MidiLibre Eco  
25/11/20: Tweet de 20 minutes  
26/11/20: Tweet des Usagers SNCF Gard  
27/11/20: Tweet de Commission Transport EELV  
27/11/20: Tweet de Ville de Bessan  
01/12/20: Tweet de Mobilités Magazine  
03/12/20: Tweet de Ville de Bessan  
03/12/20: Tweet de L'Indécapant  
15/12/20: Tweets de Eurosud Team  
17/12/20: Tweet de Montpellier 3M  
17/12/20: Tweet de Territoires de Progrès Occitanie  
17/12/20: Tweet de Patricia Mirallès  
22/12/20: Tweet de FNAUT  
23/12/20: Tweet de AUTA FNAUT Auvergne  
27/12/20: Tweet de Commission Transport EELV  
03/01/21: Tweet de Rail Passion  
08/01/21: Tweet de EELV Montpellier  
08/01/21: Tweet de Commission Transport EELV  
11/01/21: Tweets de Commission Transport EELV  
15/01/21: Tweet de Commission Transport EELV  
17/01/21: Tweet de EELV Montpellier  
17/01/21: Tweet de Coralie Mantion  
13/01/21: Tweets de Ouillade.eu

## FACEBOOK

10/11/20: Publication de CGT Établissement Traction produit train Paris Sud-Est SNCF  
10/11/20: Publication de Ville de Montpellier  
10/11/20: Publication de Montpellier Méditerranée Métropole  
12/11/20: Publication de Roquefort des Corbières  
12/11/20: Publication de Sébastien Ménard  
12/11/20: Publication du Soler: Communiqué de Madame La Maire  
12/11/20: Publication du Collectif de Défense Axes Sud Normandie  
12/11/20: Publication de Midi Libre Perpignan  
20/11/20: Publications du Rassemblement National  
20/11/20: Publication de la Mairie de Peyrestortes  
28/11/20: Publications de 20 minutes  
03/12/20: Publication de l'Hérault Direct  
14/12/20: Publication de Hermeline Malherbe  
22/11/20: Publication de CGT Gares&Connexions  
23/12/20: Publication de FNAUT  
23/12/20: Publication de MontpellierCitoyens  
23/12/20: Publication de Ville du Crès  
03/01/21: Publication de Rail Passion  
04/01/21: Publication de Action Pays Catalan  
03/01/21: Publications de Commission Transports et Territoriales EELV  
11/01/21: Publications de Commission Transports et Territoriales EELV  
15/01/21: Publications de Commission Transports et Territoriales EELV  
12/01/21: Publication de Les Robines

