

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Le dossier du maître d'ouvrage

Débat public du 3 mars au 3 juillet 2009



LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—
SVERIGE—DANMARK—SUOMI—DEUTSCHLAND—SLOVENSKO—EESTI—SLOVENIJA—ELLÁS—PORTUGAL—ESPAÑA—POLSKA—
BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSZAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAGA
LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—
SVERIGE—DANMARK—SUOMI—DEUTSCHLAND—SLOVENSKO—EESTI—SLOVENIJA—ELLÁS—PORTUGAL—ESPAÑA—POLSKA—
BELGIQUE—UNITED KINGDOM—ČESKÁ REPUBLIKA—SVERIGE—DANMARK—SUOMI—DEUTSCHLAND—SLOVENSKO—EESTI—SLOVENIJA—ELLÁS—PORTUGAL—ESPAÑA—POLSKA—F

OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFOR
BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON



Le mot de la COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan : venez en débattre

Le **débat public** sur le projet de ligne ferroviaire nouvelle entre Montpellier et Perpignan va se dérouler pendant quatre mois, **du 3 mars au 3 juillet 2009**. En Languedoc-Roussillon, sur tout le territoire concerné, des **réunions publiques**⁽¹⁾ seront organisées par la Commission du débat public. Elles permettront à chacune et chacun de s'exprimer – et pas seulement de s'informer – sur le projet de ligne nouvelle. Il sera également possible de s'exprimer, ou de poser des questions, sur le **site Internet** du débat, ou en écrivant à la Commission. Nul besoin de disposer d'experts ou d'équipes pour donner son avis : chacun peut venir en réunion ou se connecter au site Internet, pour dire ou écrire ce qu'il pense. Ces prises de position seront notées soigneusement ; une synthèse en sera faite par la Commission du débat public, et rendue publique avant le 31 août 2009.

Conformément à la loi du 27 février 2002 qui l'a créée, la Commission du débat public est indépendante. Elle ne relève pas du maître d'ouvrage, ni d'une administration, ni d'intérêts privés. Elle est également neutre, c'est-à-dire qu'elle s'interdit de prendre parti sur le projet en débat. Elle est la garante d'un débat public loyal et complet qui portera sur des sujets aujourd'hui totalement ouverts, c'est-à-dire qui n'ont fait l'objet, à ce stade, d'aucune décision :

- la question de principe et d'opportunité d'abord : **faut-il créer** une ligne nouvelle ou vivre avec la seule ligne existante ?
- la question de la fonctionnalité d'une éventuelle ligne nouvelle : sera-t-elle dédiée aux seuls transports rapides de **voyageurs**, ou accueillera-t-elle, aussi du **fret (mixité)** ?
- dans ce cas, comment faire cohabiter trains de voyageurs à grande vitesse et trains de marchandises, lourds et relativement lents ?
- où faire passer l'éventuelle ligne nouvelle, parmi les couloirs de passage possibles ?
- faut-il, ou non, dans certaines agglomérations, construire des gares nouvelles, en périphérie, ou les gares de centre-ville suffisent-elles ?

Le dossier que vous venez d'ouvrir comporte des données nombreuses pour éclairer ces questions. Il propose aussi des solutions, sous forme de **scénarios** alternatifs. Il a été élaboré par Réseau Ferré de France, établissement public relevant de l'État, qui construit et gère les voies ferrées en France. Ce dossier est complété par de nombreuses études, consultables sur le site Internet ou au siège de la Commission du débat public. Au-delà, vous pourrez obtenir réponse à vos questions. **Lisez ce dossier, venez aux réunions, ouvrez notre site Internet, et dites ce que vous pensez.**

POUR EN SAVOIR PLUS

• www.debatpublic-lnmp.org

• CPDP
80 place Ernest Granier
34 000 MONTPELLIER
contact@debatpublic-lnmp.org

(1) Montpellier, Nîmes, Alès, Sète, Agde, Pézenas, Béziers, Clermont-l'Hérault, Narbonne, Carcassonne, Perpignan...

Claude Bernet
Président de la Commission particulière du débat public
pour le projet Montpellier-Perpignan.

PROJET DE LIGNE NOUVELLE Montpellier – Perpignan

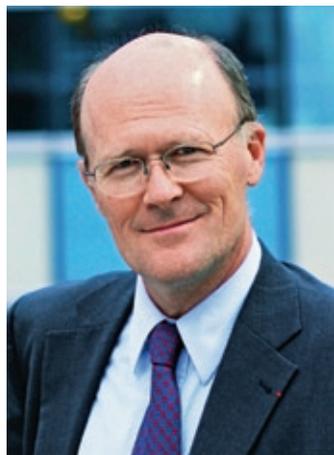
Le dossier du maître d'ouvrage

Le projet ferroviaire de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, dont **RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE** assure la maîtrise d'ouvrage, revêt un caractère stratégique pour le Languedoc-Roussillon, mais aussi pour la France et l'Europe. En développant de nouvelles possibilités de trafics, en complément de la ligne existante, **CE PROJET PERMETTRAIT D'AMÉLIORER DE MANIÈRE SIGNIFICATIVE LA QUALITÉ, LA PERFORMANCE ET LA FIABILITÉ DU RÉSEAU FERRÉ EN LANGUEDOC-ROUSSILLON.**

Ce projet constitue le trait d'union entre les lignes nouvelles du sud de l'Europe: le contournement de Nîmes et Montpellier, lancé dans le cadre d'un partenariat public/privé en juin 2008, la ligne nouvelle Perpignan-Figueras achevée en février 2009 et sa prolongation vers Barcelone, ainsi que les lignes à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur et Bordeaux-Toulouse aujourd'hui à l'étude.

À travers ce schéma cohérent de projets de lignes nouvelles ferroviaires, une nouvelle offre de mobilité, attractive et compétitive par rapport au mode routier, est proposée sur le **POURTOUR MÉDITERRANÉEN** et à l'**ÉCHELLE EUROPÉENNE**. L'offre de sillons se verrait ainsi améliorée et diversifiée pour répondre de manière adaptée aux différents trafics et à toutes les demandes.

*Réseau Ferré
de France attend
de ce débat
public qu'il
soit ouvert
et constructif*



Le projet ferroviaire entre Montpellier et Perpignan devrait tout particulièrement favoriser le **REPORT MODAL**, notamment pour le fret: moins de marchandises transportées par les camions, plus par les trains. Il s'agit là d'un défi pour Réseau Ferré de France, mais le contexte n'a jamais été aussi favorable pour le relever.

L'objectif du projet serait aussi d'assurer une **DESSERTE ÉQUILBRÉE DES TERRITOIRES** renforçant leur cohésion, et de proposer une gamme complète de services de haute qualité adaptée à l'évolution des mobilités: grande vitesse et harmonisation européenne sur longue distance, cadencement et fréquence pour le transport de proximité, accessibilité et intermodalité pour tous.

Pour renforcer la légitimité territoriale et la pertinence fonctionnelle de ce projet, Réseau Ferré de France a fondé son élaboration sur la **PARTICIPATION EN CONTINU DE L'ENSEMBLE DES PARTENAIRES**, acteurs institutionnels et populations concernées afin de susciter une réflexion collective, et de favoriser la construction d'un projet partagé et accepté.

Promouvoir l'implication des acteurs de la société civile et la participation des citoyens à la décision publique répond aussi à l'un des engagements du Grenelle de l'environnement. Le débat public qui s'ouvre aujourd'hui en atteste. Il offre la possibilité à toutes les personnes, associations, collectivités ou institutions de **S'INFORMER, S'EXPRIMER, DIALOGUER** pour finalement enrichir le projet.

Pour favoriser le débat, Réseau Ferré de France propose quatre scénarios bien différenciés, adaptés aux objectifs poursuivis et rationnels du point de vue des différentes dimensions du développement durable, notamment la **FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE** et la **DIMENSION ÉCOLOGIQUE**.

Réseau Ferré de France se tient à l'écoute des questions, réflexions et observations émises afin que le projet réponde le mieux possible aux préoccupations exprimées et favorise ainsi, dans un proche avenir, un développement harmonieux de notre réseau ferroviaire au service des personnes et des entreprises.

INTRODUCTION DE HUBERT DU MESNIL Président de Réseau Ferré de France

I POURQUOI UN DÉBAT PUBLIC sur le projet Montpellier-Perpignan ?	p. 8
1I TERRITOIRE ET TRANSPORTS en Languedoc-Roussillon : état des lieux et perspectives	p. 17
1I1 LE LANGUEDOC-ROUSSILLON, un territoire attractif	p. 18
Du couloir de passage historique au territoire d'échange	p. 18
Le renouveau d'une économie tournée vers l'innovation et la croissance	p. 23
1I2 RICHESSE ET FRAGILITÉ d'un patrimoine d'exception	p. 26
Une organisation paysagère et écologique diversifiée	p. 26
Une diversité biologique remarquable	p. 27
Un riche patrimoine historique	p. 29
Les principaux défis environnementaux de demain	p. 30
1I3 LES TRANSPORTS en Languedoc-Roussillon	p. 32
Un contexte de transports en mutation	p. 32
Des trafics actuels dominés par la route	p. 38
L'évolution des déplacements à l'horizon 2020	p. 41
1I4 LE TRANSPORT au cœur des enjeux pour le territoire	p. 44
Rééquilibrer les parts modales en faveur des modes de transports performants et des projets les plus durables	p. 45
Diminuer les nuisances des modes de transports (bruit, pollution, insécurité)	p. 45
Respecter la structuration et l'environnement des territoires	p. 46
Accompagner le développement économique et démographique de la région	p. 47
Participer au rapprochement des métropoles régionales et favoriser la cohésion du territoire	p. 47
2I QUELS PROJETS entre Montpellier et Perpignan ?	p. 48
2I1 QUELS OBJECTIFS pour le projet Montpellier-Perpignan ?	p. 50
Répondre durablement à la demande croissante de transports	p. 50
Favoriser un aménagement durable du territoire	p. 53
2I2 QUELS COULOIRS de passage ?	p. 56
Comment l'aire d'étude a-t-elle été définie ?	p. 57
La proposition de couloirs de passage	p. 62
Les mesures de préservation de l'environnement prises en compte dès la conception des projets	p. 69

2.3 QUELLES DESSERTES pour les territoires ?	p. 74
Ligne nouvelle et ligne existante : un doublet pour de nouvelles dessertes	p. 74
Gares actuelles, gares nouvelles ?	p. 77
Gares nouvelles : onze sites et secteurs étudiés	p. 80
3 QUELS SONT LES SCÉNARIOS proposés au débat public ?	p. 82
3.1 COMMENT CONCILIER services, couloirs de passage et dessertes ?	p. 84
Services et infrastructures, pierres angulaires des scénarios	p. 84
Quatre scénarios illustratifs pour le projet	p. 85
3.2 LES FICHES SCÉNARIOS	p. 86
3.3 ANALYSE COMPARATIVE et enseignements	p. 94
Forces et faiblesses des scénarios du point de vue des enjeux environnementaux	p. 94
Les temps de parcours	p. 96
Les trafics et le report modal	p. 97
Les coûts d'investissements	p. 97
L'évaluation socio-économique des scénarios	p. 98
L'évolutivité des scénarios après 2020	p. 99
4 APRÈS LE DÉBAT PUBLIC	p. 100
4.1 DU DÉBAT PUBLIC JUSQU'À LA RÉALISATION DU PROJET : les principales étapes	p. 102
Quelle décision après le débat public ?	p. 102
Des étapes successives de définition du projet fondées sur le dialogue	p. 102
Le processus envisageable pour le projet	p. 104
4.2 LES MOYENS DE FINANCEMENT envisageables	p. 105
Les partenaires du financement	p. 105
Les modalités de financement existantes	p. 106
I ANNEXES	p. 108
I GLOSSAIRE	p. 110
I LISTE DES ÉTUDES	p. 114

Les mots suivis d'une étoile renvoient au glossaire p. 110 et à la liste des sigles p. 113.*

POURQUOI UN DÉBAT PUBLIC sur le projet Montpellier-Perpignan ?

Un nouveau contexte, des attentes multiples

■ Un projet de longue date...

Comme tout grand projet d'infrastructure, le projet de création d'une liaison ferroviaire nouvelle entre Montpellier et Perpignan a une histoire. Dès la fin des années 1980, de nombreux projets de lignes à grande vitesse (LGV⁽¹⁾) sont mis à l'étude par la SNCF, parmi lesquels celui du « TGV® Languedoc-Roussillon ». Cette ligne, prolongation naturelle du projet du « TGV® Méditerranée » (devant relier Valence à Marseille et Montpellier) visait à transporter des voyageurs à grande vitesse entre Montpellier et la frontière espagnole. Après son inscription au schéma national des lignes ferroviaires à grande vitesse de 1992, document de planification territoriale majeur, les études d'Avant-projet sommaire (APS*) sont réalisées de 1993 à 1995 puis approuvées le 9 mai 1995 par décision ministérielle. Un tracé est alors retenu.

Mais cette même année marque, à double titre, un coup d'arrêt pour le « TGV® Languedoc-Roussillon ». Le projet de LGV* Méditerranée n'atteint plus Montpellier mais s'arrête à l'ouest de Nîmes. De plus, le rapport « Rouvillois » sur les « perspectives en matière de création de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse » repousse à plus long terme sa réalisation. Le « TGV® Languedoc-Roussillon » est donc ajourné.

Malgré tout, en 2000, le tracé consacré en 1995 est qualifié de Projet d'intérêt général (PIG*) afin de préserver un couloir de passage. La même année, d'autres projets font également l'objet de décisions importantes, manifestant l'urgence du développement de l'ensemble de l'axe* ferroviaire du Languedoc-Roussillon : au nord, démarrage des études d'APS* pour le contournement mixte

(1) Une LGV permet la circulation à grande vitesse (250 à 320 km/h) des trains à grande vitesse (TGV®). Les projets de LGV ont souvent été qualifiés de projets TGV® avant la création de RFF en 1997. La distinction entre LGV et TGV® est plus pertinente depuis la séparation des missions entre le gestionnaire du réseau (RFF) et les transporteurs (principalement la SNCF).

LES DATES CLÉS DU PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER - PERPIGNAN



Le 17 mars 2006, le Ministre des Transports relance le processus d'études du projet Montpellier-Perpignan

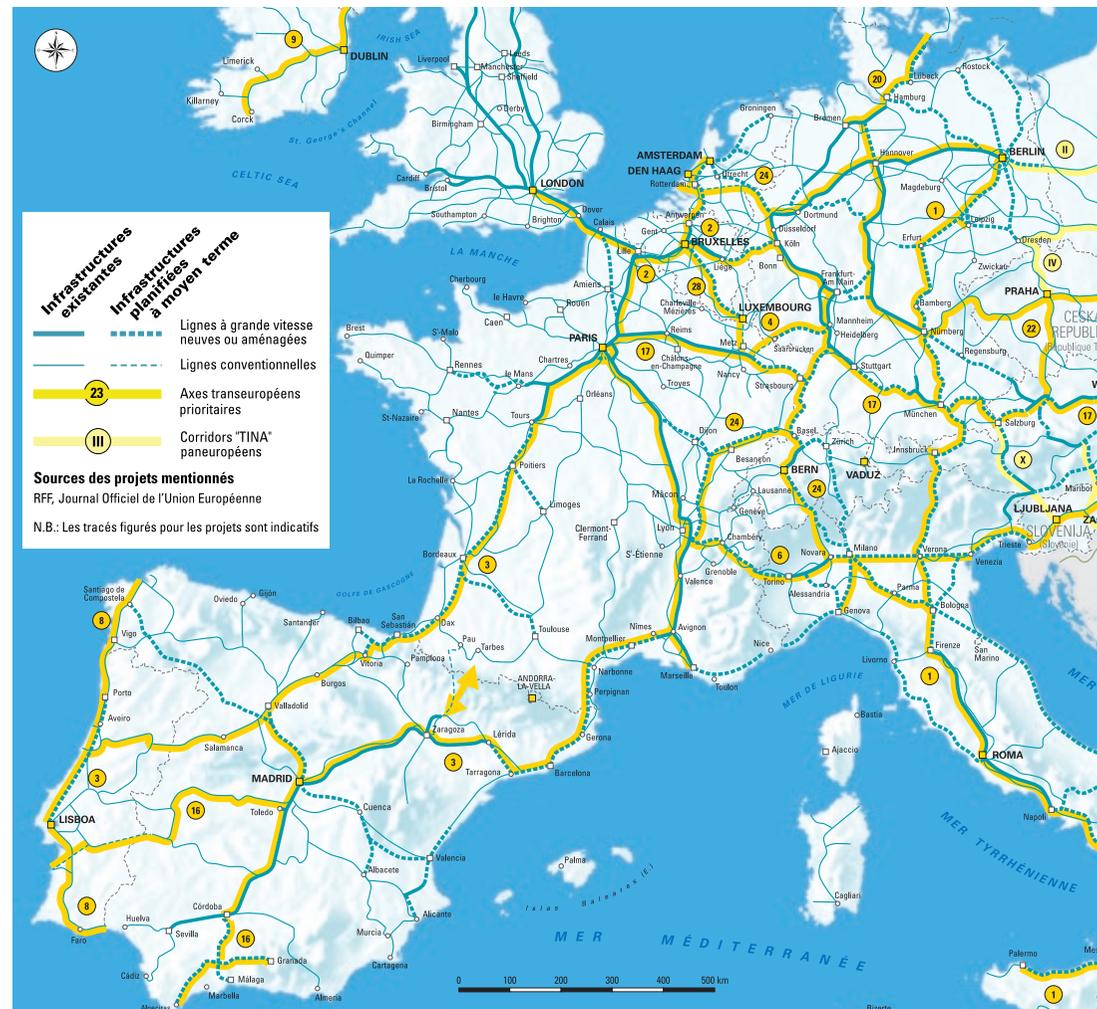
(TGV®/Fret) de Nîmes et Montpellier (CNM), au centre, modernisation de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan et, au sud, enquête publique sur la section Perpignan-Le Perthus pour une future liaison mixte de Perpignan à Figueras (et, au-delà, Barcelone).

De 2000 à 2009, l'axe* languedocien revient sur le devant de la scène. Le CNM est déclaré d'utilité publique en mai 2005 et la consultation pour le choix d'un partenaire privé est lancée en septembre 2008. Parallèlement, les projets de développement du réseau ferroviaire espagnol avancent: réalisation de la section internationale Perpignan/Figueras par le concessionnaire franco-espagnol TP FERRO pour une mise en service en 2009 et travaux pour son extension jusqu'à Barcelone.

En 2006, l'intérêt d'une liaison nouvelle entre Montpellier et Perpignan est réexaminé compte tenu du niveau de croissance atteint par les échanges avec la péninsule Ibérique, depuis le premier projet de ligne nouvelle purement TGV® élaboré en 1995. C'est ainsi que le 17 mars 2006, le Ministre des Transports relance le processus d'études du projet Montpellier-Perpignan, en vue de la tenue d'un débat public. Il s'agit de prendre en compte plusieurs données nouvelles: des besoins de transports en pleine évolution, des compétences régionales accrues et des politiques publiques nationales profondément renouvelées. Les objectifs du projet initial doivent donc être questionnés à nouveau, en adjoignant aux réflexions sur la grande vitesse, les exigences nouvelles nées de l'évolution des déplacements régionaux de voyageurs et de l'accroissement des flux de marchandises nationaux et européens.

Toujours en 2006, le débat sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien (VRAL) confirme la priorité qui doit être « donnée au développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime » et notamment l'importance du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan pour le corridor VRAL.

LE RÉSEAU TRANSEUROPEÛEN DE TRANSPORT EN 2005



17 mars 2006

Lancement des études préalables en vue d'un débat public à la demande du Ministre des Transports

2006

Débat public VRAL (Vallée du Rhône Arc Languedocien) rappelant dans ses conclusions la saisine à venir de la CNDP en vue d'un débat public sur le projet Montpellier-Perpignan

2007-2008

Élaboration des pré-études fonctionnelles

4 août 2008

Saisine de la CNDP par RFF

3 septembre 2008

Décision de la CNDP actant la tenue d'un débat public et nomination d'une CPDP

mars-juin 2009

Débat public sur le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

TRACÉ DE 1995 QUALIFIÉ DE PIG* EN 2000



LES ACTEURS DU FERROVIAIRE

Réseau Ferré de France

Créé en 1997, Réseau Ferré de France (RFF) est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC). Propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire français, il a notamment pour mission, dans une logique de développement durable, l'aménagement, le développement, la modernisation et la mise en valeur du réseau ferré national, ainsi que la répartition des capacités d'utilisation du réseau ferré.

Dans ce nouveau contexte, Réseau Ferré de France est soucieux d'accroître la productivité du réseau. Plus de trains sur le réseau, pour un réseau plus utile : c'est dans cette optique que le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan trouve toute sa pertinence.

RFF est maître d'ouvrage du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan. **Le maître d'ouvrage est celui pour qui l'ouvrage est construit.** À ce titre, RFF a conduit les études préalables au débat public, dites pré-études fonctionnelles, et porte désormais ce projet au débat.

■ En 2009, de nouvelles attentes, de nouveaux acteurs, un nouveau projet

En cette fin de première décennie du XXI^e siècle, la donne a profondément changé. Le nombre d'acteurs impliqués dans le monde ferroviaire s'est accru : Europe, État, Régions, RFF, SNCF, nouveaux opérateurs ferroviaires. Leurs attentes vis-à-vis du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan (LNMP*) ont donc non seulement évolué, mais se sont aussi multipliées.

Les communes, les agglomérations, les départements, les chambres consulaires, les entreprises, et, avant tout, les habitants de la région expriment également des besoins nouveaux auxquels le futur projet doit répondre au mieux.

Pour assurer la bonne circulation des biens et des personnes sur le territoire communautaire, l'Europe œuvre à la définition d'un réseau d'axes* prioritaires d'intérêt européen. Elle participe à leur développement et cofinance les projets ferroviaires (le Contournement de Nîmes et Montpellier, par exemple). Le 24 avril 2004, le Parlement et le Conseil européens ont décidé de développer un réseau transeuropéen de transport (RTE-T) comprenant 30 projets prioritaires. La jonction entre Montpellier et Perpignan y apparaît dans le cadre de l'axe ferroviaire à grande vitesse sud-ouest de l'Europe (axe n° 3). L'intérêt de poursuivre rapidement le >>>

Les entreprises ferroviaires

Entreprise ferroviaire historique, la Société nationale des chemins de fer Français (SNCF) est un établissement public à caractère industriel et commercial. Elle offre ses services de « transporteur » aux voyageurs (TGV®, Corail, TER) et aux entreprises (fret SNCF). Elle est l'opérateur principal en matière de transport de marchandises et, aujourd'hui, le seul opérateur en matière de transport de voyageurs. Depuis 2003 et l'ouverture par RFF de son réseau à la concurrence pour le transport de marchandises, sept autres opérateurs fret utilisent le réseau ferré national : Veolia-Cargo, Europorte 2, B-Cargo, VFLI, CFL Cargo, Colas Rail et Euro cargo Rail.

À partir de 2010, d'autres entreprises ferroviaires pourront faire leur entrée pour le transport de voyageurs internationaux.

Les Régions

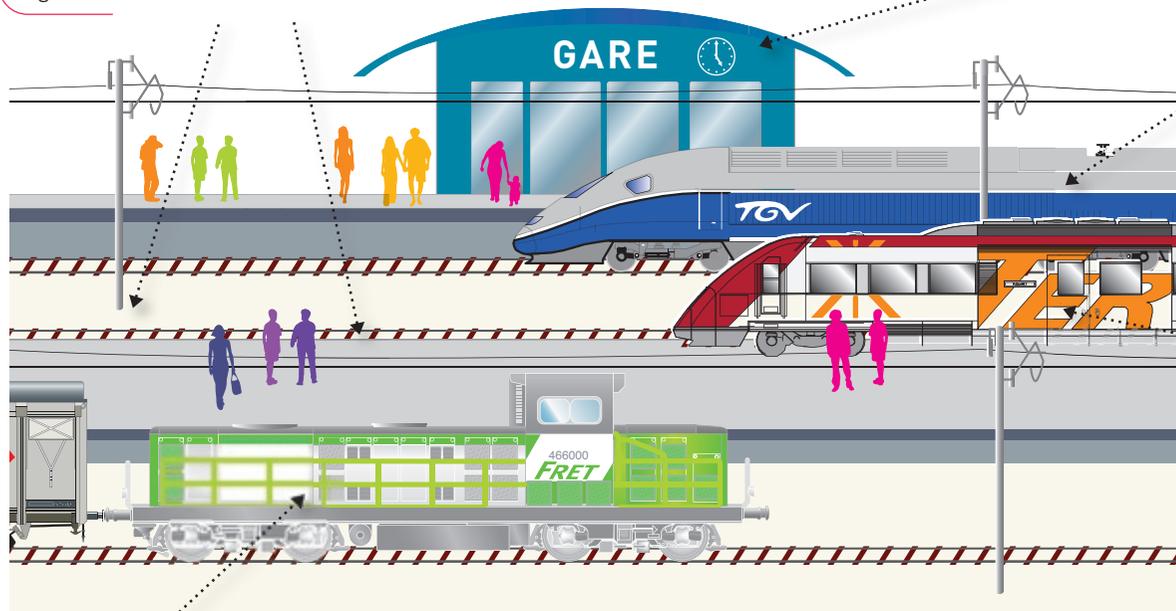
Les Régions sont autorités organisatrices de transports depuis que la loi du 13 décembre 2000, relative à la solidarité et au renouvellement urbains, leur a confié la compétence pour organiser les transports ferroviaires régionaux. Elles sont ainsi chargées de l'achat et de l'entretien du matériel roulant, et de la définition et du financement de l'offre de transport des Trains express régionaux (TER).

Les acteurs du transport ferroviaire coordonnent leurs politiques et leurs actions, en établissant des partenariats qui rendent possible la réalisation de projets d'envergure comme les lignes nouvelles.

LE SYSTÈME FERROVIAIRE EN 2009

○ Réseau Ferré de France est le propriétaire et le gestionnaire du réseau ferroviaire français. À ce titre, RFF assure le développement de son réseau notamment par la création de lignes nouvelles à grande vitesse (LGV). RFF est en charge de la répartition de la capacité ferroviaire : il définit les objectifs et les principes en matière de gestion du trafic et des circulations sur le réseau.

○ La SNCF est gestionnaire des installations liées à l'exploitation des services de transport : gares et installations de maintenance du matériel.



○ La SNCF, en tant qu'entreprise ferroviaire, offre ses services de transporteur aux voyageurs (Corail, TGV®...). L'ouverture à la concurrence du trafic international de passagers aura lieu en 2010.

○ La Région, en tant qu'autorité organisatrice des transports, définit et finance le service de transport régional de voyageurs (TER) : choix des dessertes, achat du matériel roulant et tarification. La SNCF assure l'exploitation quotidienne de ce service.

○ Depuis mars 2003, le fret ferroviaire est ouvert à la concurrence sur les lignes internationales. Avec la SNCF, sept autres transporteurs circulent sur le réseau français aujourd'hui : Veolia-Cargo, Europorte 2, B-Cargo, VFLI, CFL Cargo, Colas Rail et Euro cargo Rail.

>>> développement de l'axe* n° 3 « pour faire face aux défis du transport (congestion, pollution, augmentation du coût des transports) qui se présentent aujourd'hui » a été rappelé préalablement au séminaire intergouvernemental franco-espagnol du 27 juin 2008. La section Montpellier-Perpignan est également comprise dans le corridor D, axe entre Valence et Ljubljana.

Autre évolution notable en France, l'État axe désormais résolument ses politiques publiques sur le développement durable des transports. Le Grenelle de l'environnement, tenu en 2007, a renforcé la pertinence du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan en accordant la priorité « aux investissements ferroviaires par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires ». Sa traduction législative par le Parlement prévoit notamment que la réalisation de 2 000 kilomètres de lignes nouvelles soit lancée d'ici 2020 après une concertation à engager au plus tard en 2009. L'enjeu de ce débat public sera donc bien de discuter de l'intérêt du projet entre Montpellier et Perpignan, susceptible d'intégrer ce vaste programme gouvernemental.

Les Régions organisent les transports ferroviaires connus sous le nom de Trains express régionaux (TER). Leurs attentes s'orientent donc vers les déplacements régionaux. Toutefois, la politique de la Région Languedoc-Roussillon en matière de transports dépasse la seule dimension régionale. Elle souhaite en effet inscrire son territoire dans l'Europe de la grande vitesse ferroviaire. Cette volonté se traduit, entre autres, par sa participation au financement de projets ferroviaires (CNM* et Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan), dans le cadre du Contrat de projets État-Région 2007-2013 (CPER). Le Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT) du Languedoc-Roussillon, actuellement en révision, intègre dans ses réflexions la réalisation de la ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan. Par ailleurs, la Région a en charge la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports de Sète et de Port-la-Nouvelle depuis le 1^{er} janvier 2007. C'est pourquoi ses attentes en matière de transports se tournent également vers la connexion de ses infrastructures portuaires au mode ferroviaire.

Pour les autres collectivités territoriales, les grands projets, notamment ferroviaires, sont l'occasion de réfléchir à une organisation et un développement durable de leur territoire à travers les documents de planification territoriale que sont les Schémas de cohérence territoriale (SCOT), les Plans de déplacements urbains (PDU) et à une échelle plus restreinte les Plans locaux d'urbanisme (PLU).

Pour les entreprises ferroviaires que sont la SNCF (opérateur fret et voyageur), les autres opérateurs de fret ferroviaire et les nouveaux opérateurs ferroviaires

voyageurs (à partir de 2010), un projet de ligne nouvelle est l'occasion d'offrir de nouvelles destinations compétitives par rapport à l'avion et de nouveaux services aux clients. Le renforcement de la capacité et de la qualité de l'axe* ferroviaire du Languedoc-Roussillon améliorera la compétitivité du rail par rapport à la route pour le transport de marchandises.

C'est pourquoi le gestionnaire public du réseau ferroviaire, RFF, entend répondre à l'ensemble des nouvelles demandes de transport. Son objectif est de favoriser le développement de nouveaux services ferroviaires performants, fiables et économiquement équilibrés. À cette fin, Réseau Ferré de France œuvre à la construction d'un réseau qui devra être évolutif, pouvant répondre à des demandes complexes et variées et, bien sûr, être élaboré en concertation avec les collectivités territoriales pour faire en sorte que les futures grandes infrastructures d'intérêt national et européen jouent pleinement leur rôle dans leurs propres projets de développement.

L'évolution des politiques publiques de transports, l'introduction et la montée en puissance de nouveaux acteurs se sont traduites par de nouvelles attentes concernant les projets ferroviaires en Languedoc-Roussillon. Les études préalables au débat, lancées en 2007 par RFF en vue de la tenue d'un débat public sur le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan au printemps 2009, ont pris en compte ce nouveau contexte de manière à faire émerger un projet aux objectifs partagés.

OUVERTURE DU RÉSEAU : LA NOUVELLE DONNE

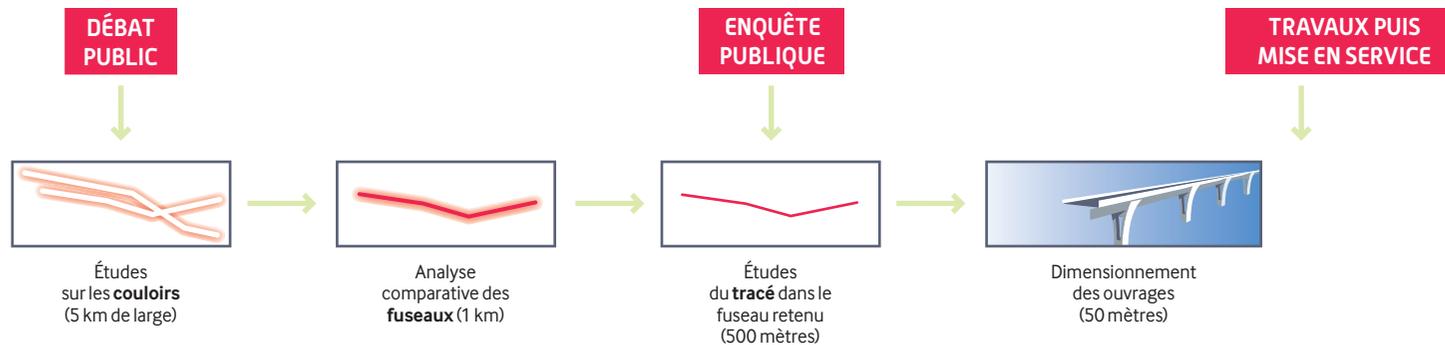
Après le fret en 2003, l'ouverture du transport international de voyageurs à la concurrence, en 2010, est un événement important pour tous les utilisateurs du réseau ferré national, au premier rang desquels, le grand public. Les nouveaux opérateurs, en plus de la SNCF, trouveront en RFF un interlocuteur attentif à leurs besoins spécifiques : facilité d'accès au réseau, qualité, fiabilité et flexibilité des créneaux horaires proposés.

Un débat public pour le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

■ Pourquoi ?

Une ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan représente un projet de plus de 150 km de longueur et plusieurs milliards d'euros, avec ses retombées socio-éco-

LES GRANDES ÉTAPES D'UN PROJET DE LIGNE NOUVELLE



Le débat public est une démarche essentielle préalable à la réalisation du projet car il met en question son opportunité

nomiques et ses incidences sur l'environnement et l'aménagement du territoire. **Savoir où l'on passe, quelles modalités de financement sont possibles, pour quels services et quelles contraintes, constituent autant de questions qu'il convient de se poser ensemble.** Pour permettre à tous les citoyens et à toutes les institutions et organisations de s'informer, d'exprimer leur avis et de débattre sur le projet, un temps d'échanges s'impose : c'est le débat public. Cette démarche de participation du public est reconnue et encadrée par la loi « démocratie de proximité » du 27 février 2002, codifiée par les articles L.121-1 et suivants du code de l'environnement.

La saisine de la Commission nationale du débat public est obligatoire pour les projets ferroviaires dont le coût ou la taille dépassent un certain seuil : 300 millions d'euros ou 40 km de lignes nouvelles. Après le pilotage de l'ensemble des études préalables au débat, RFF, maître d'ouvrage du projet, a donc saisi la CNDP le 4 août 2008.

QU'EST-CE QUE LA CNDP ?

La Commission nationale du débat public (CNDP), autorité administrative indépendante depuis 2002, décide et organise le débat public. Elle est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des grands projets d'aménagement.

À l'issue de cette saisine, la CNDP a décidé, le 3 septembre 2008, qu'il était opportun qu'un débat public soit organisé. Elle a donc nommé une commission indépendante, la Commission particulière du débat public (CPDP), chargée de l'organisation et de l'animation du débat (cf. « Le mot de la CPDP »).

Le débat public s'inscrit donc au tout début du processus d'élaboration du projet ferroviaire, après la conduite des études préalables (pré-études fonctionnelles). Il permet de discuter de l'opportunité (faut-il réaliser un projet ?), des objectifs (quels seront les services rendus, au niveau international, national, régional, pour les voyageurs et les marchandises ?) et des principales caractéristiques du projet (quels couloirs de passage, faut-il des gares nouvelles ?).

Au cours du débat public, le projet en est à sa première phase de maturation et il se traduit par des options de passage potentielles de quelques kilomètres de large : les « couloirs ». À l'issue du débat, et sur la base de ces échanges, Réseau Ferré de France pourra se prononcer sur les conditions de poursuite du projet. Si son opportunité est avérée pour la collectivité, RFF proposera à ses partenaires de s'engager dans une phase d'études plus détaillées pour préciser notamment les fuseaux de passage.

■ Le dossier support, amorce indispensable du débat public

Débattre et discuter des fonctionnalités du projet nécessite d'être informé. C'est l'objectif du dossier du maître d'ouvrage, également appelé dossier support du débat public. Celui-ci fournit au public une synthèse des informations dont dispose RFF au moment de sa rédaction, et sur lesquelles il se fonde pour présenter le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan au débat public.

Le présent dossier a été établi par Réseau Ferré de France, le maître d'ouvrage. Pour le réaliser, RFF s'est appuyé sur l'ensemble des études préalables au débat menées entre 2007 et 2008. Celles-ci sont disponibles, sur simple demande, auprès de la CPDP. Afin de favoriser un débat ouvert et riche, Réseau Ferré de France présente l'ensemble des éléments permettant de cerner et de débattre de



Le dossier du maître d'ouvrage présente le projet au public.

l'opportunité du projet, de ses objectifs et de ses caractéristiques. Il ne prétend pas, toutefois, répondre à toutes les questions car c'est la vocation du débat public que d'enrichir les premières réflexions et les premiers résultats d'études.

Comment RFF a préparé l'avant-débat ?

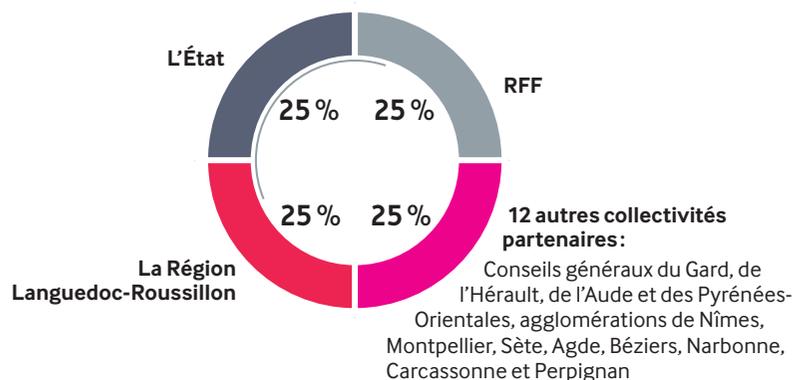
Un projet de ligne nouvelle est l'occasion de repenser les territoires, leurs besoins et leurs enjeux d'aménagement. C'est pourquoi Réseau Ferré de France a souhaité impliquer un maximum d'acteurs de la région dans le processus de conduite des études préalables au débat, première étape de réflexion sur un projet.

■ En amont, un pilotage partenarial des études

Une convention de **financement des études** réunissant l'État (25 %), la Région Languedoc-Roussillon (25 %), les onze collectivités partenaires – conseils généraux et communautés d'agglomération (25 % répartis à parts égales entre elles), RFF (20,4 %) et la SNCF (4,6 %) a été mise en place pour permettre leur réalisation. Le **financement du débat public** a également fait l'objet d'une démarche partenariale : les co-financeurs confirmaient ainsi leur volonté d'avancer ensemble sur le projet.

Le processus d'élaboration des études préalables au débat public a été conduit, lui aussi, de manière concertée avec les partenaires co-financeurs. Onze **comités techniques** et sept **comités de pilotage**, réunis très régulièrement, ont analysé les premiers résultats d'études et décidé des grandes orientations pour leur poursuite.

MODALITÉS DE RÉPARTITION DU FINANCEMENT DU DÉBAT PUBLIC



■ Une forte volonté de dialogue

L'expérience de précédents débats publics ferroviaires montre qu'une concertation préparatoire élargie permet d'enrichir le projet et de mieux préparer le futur débat. C'est pourquoi RFF, à travers un large dispositif de concertation, a souhaité associer dès les premières études un grand nombre d'acteurs à sa réflexion.

Plusieurs instances de dialogue et de concertation ont été ainsi mises en place :

- **quatre comités partenariaux d'information** ont réuni les acteurs socio-économiques, associatifs et syndicaux notamment, sous la présidence du Préfet de Région, pour les informer de l'avancée des études et recueillir leurs opinions,
- **sept ateliers thématiques** ont donné l'occasion d'échanger avec les acteurs sur des sujets cruciaux comme l'environnement, l'aménagement du territoire, le fret ou encore le développement économique,
- **cinq réunions d'informations** (organisées en mai et juin 2008) ont permis de présenter l'avancée des études et d'associer le public, dans chacun des départements concernés du Languedoc-Roussillon (Gard, Hérault, Aude et Pyrénées-Orientales), à la réflexion engagée par RFF et ses partenaires. Les participants ont été informés des enjeux du projet et du contenu des études en prévision du futur débat public.

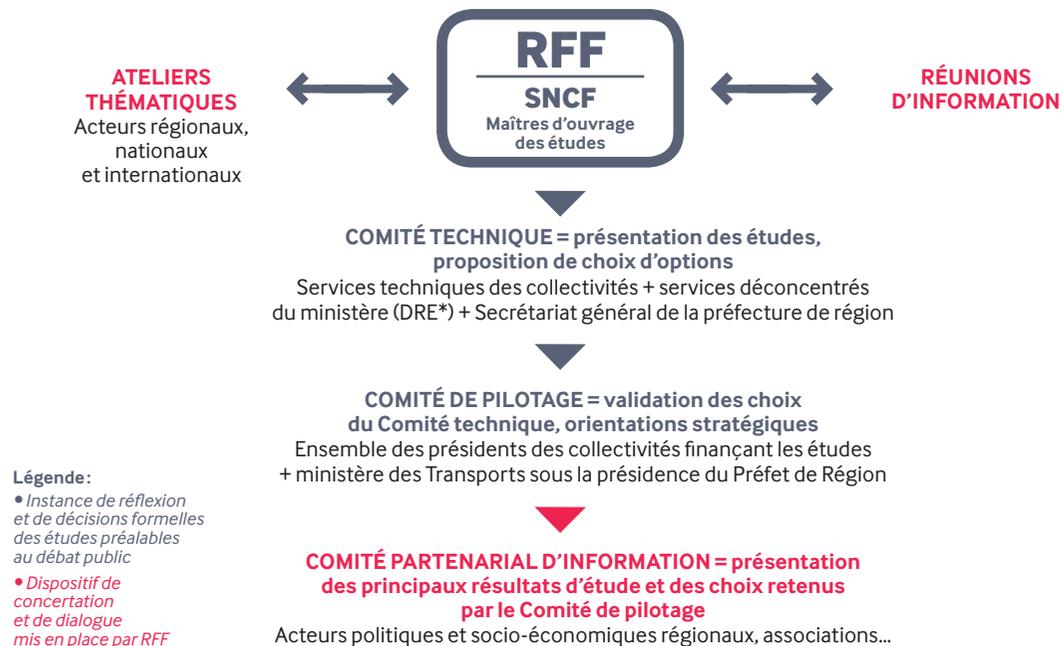
LE DÉBAT PUBLIC ET LA CONCERTATION : UNE EXIGENCE POUR RFF

Ces dernières années, sept projets de RFF ont fait l'objet de débats publics, dont le contournement ferroviaire de Lyon en 2001-2002, la LGV* Poitiers – Limoges en 2006 ou encore le projet Bordeaux – frontière espagnole la même année. Chacun de ces débats publics a contribué à l'avancée de la réflexion de RFF sur ces projets. RFF a aussi poursuivi sa démarche de concertation à l'issue de certains débats publics, notamment sur le projet de LGV* Poitiers-Limoges où un dispositif de concertation territoriale a été mis en place. Cette concertation est continue et parallèle au processus d'études. Elle favorise le partage d'informations ainsi que l'appréciation des enjeux territoriaux et des effets du projet par les participants et RFF.



Une réunion
d'un atelier
thématique:
l'atelier fret.

LES INSTANCES DE DÉCISIONS ET LE DISPOSITIF DE CONCERTATION



Le dispositif partenarial mis en place par RFF traduit une volonté de partage de l'information et d'échanges constructifs afin de co-élaborer le projet



Les ateliers environnement ont permis d'échanger avec les acteurs sur ce sujet majeur.