

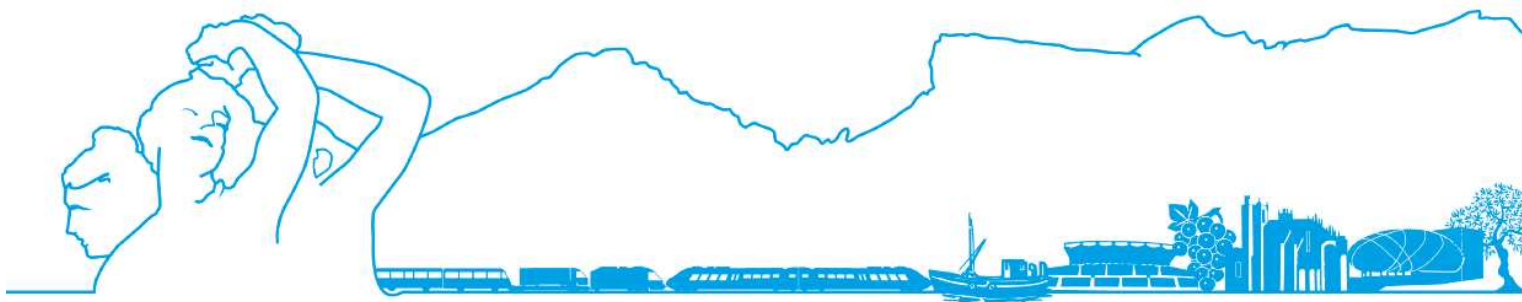
ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Compte-rendu

4^{ème} COMMISSION CONSULTATIVE – SÉQUENCE 5

Vendredi 6 février 2012 – MONTPELLIER

Hôtel Mercure Antigone – Boulevard de l'Aéroport



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNI
SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÁS – PORTUGAL – ESPAÑA – POL
— PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — BÉZIERS — HANNOVER — BERLIN
LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA –
BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÁS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA —
BELGIË — VERENIGD KONINKRIJK — TSEKES REPUBLIEK — ZWEDEN — DANMARK — FINLAND — DUITSLAND — SLOVENIË — ESTLAND — SLOVENIË — ELLENS — PORTUGAL — SPANJE — POLSKA —

OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERF

BERLIN HAUPTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCRAAS — DUBLIN KE

Début de la réunion à 10h15 en présence de 19 personnes.

NOM	PRÉNOM	ORGANISME	FONCTION
LENGLET	Cécile	Préfecture de région	Sous-préfet en charge du littoral
BRUGUIÈRE	Marie-Thérèse	Sénat	Sénateur de l'Hérault
GAYSSOT	Jean-Claude	Région Languedoc-Roussillon Commission Relations internationales	Vice-président
LUBRANO	André	Région Languedoc-Roussillon	Conseiller régional
MORALÈS	Christophe	Conseil général de l'Hérault Canton de Montpellier 6 Montpellier Agglomération	Conseiller général Vice-président
TICHIT	Francis	Conseil général de l'Hérault	Responsable voies ferrées
FLEURENCE	Serge	Mairie de Montpellier	Premier adjoint
MARCHAND	Sophie	Mairie de Montpellier	Cabinet du maire
MEYER	Vincent	Mairie de Montpellier	Chef de service
TADEO	Henri	Mairie de Balaruc-le-Vieux	Adjoint au maire
MARTINIER	Jacques	Mairie de Fabrègues	Maire
VEAUTE	Francis	Mairie de Gigean	Maire
MEUNIER	Cyril	Mairie de Lattes	Maire et Conseiller général de l'Hérault - Canton de Lattes
LOPEZ	Lionel	Mairie de Lattes	Adjoint au maire
ADGE	Jacques	Mairie de Poussan	Maire
ARNAULT-VINCENT	Jean-François	Mairie de Villeneuve-lès-Maguelone	Directeur de cabinet
LEGOUGE	Jean-Marie	Mairie de Villeneuve-lès-Maguelone	Conseiller municipal et conseiller communautaire de Montpellier-Agglomération
RICHER	Jean-Pierre		Garant

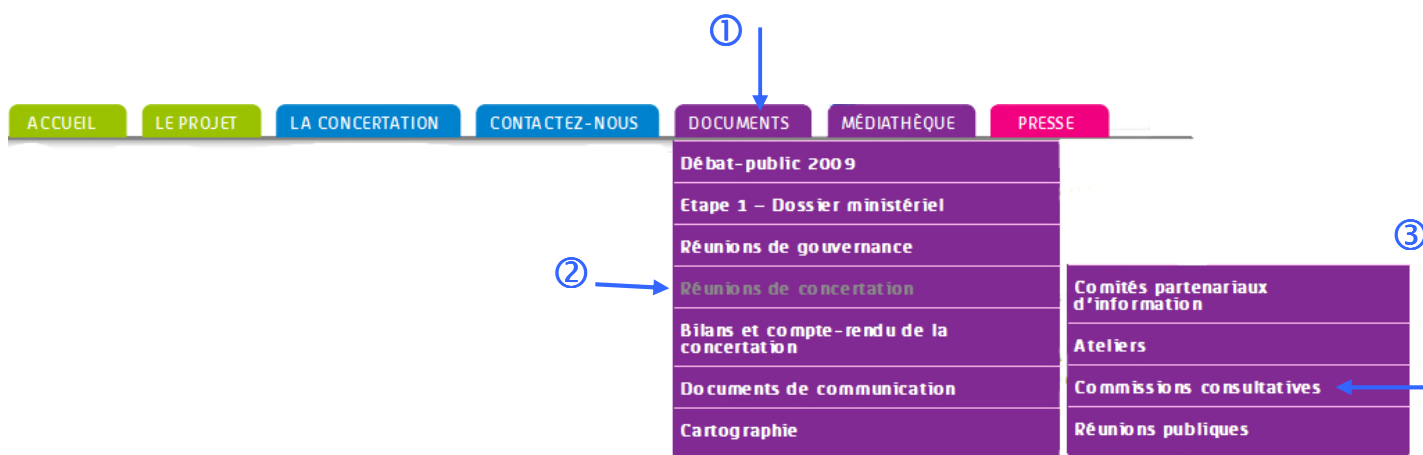
L'intervenant de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction régionale Languedoc-Roussillon pour cette commission consultative :

- Édouard PARANT, chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Déroulé de la commission consultative

- Propos liminaires
- Rappel des grandes étapes
- Construction des variantes de tracé
- Visualisation des variantes de tracé
- Échanges

La lecture du présent compte-rendu est facilitée grâce au diaporama présenté en réunion. Le diaporama, ainsi que ce compte-rendu, sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com sous la rubrique Documents – Réunions de concertation – Commissions consultatives.



PROPOS LIMINAIRES

- **Cécile LENGLET, Sous-préfet en charge du littoral**, accueille les participants. Madame la sénatrice, Mesdames et Messieurs les maires et élus, et leur souhaite la bienvenue à cette quatrième commission consultative de la séquence 5 du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Elle rappelle que, dans le contexte ferroviaire, le Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) avance : Réseau Ferré de France a désigné Bouygues Travaux Publics comme attributaire pressenti du contrat de partenariat public-privé pour la construction et le financement du CNM. Le 16 janvier, un accord-cadre a été trouvé pour le financement de cet investissement de 2 milliards d'euros, auquel les collectivités territoriales sont appelées à participer à hauteur de 560 millions d'euros. « Nous espérons que cet accord pourra être finalisé au printemps par des conventions de financement qui seront soumises aux délibérations des conseils respectifs de ces collectivités, le début des travaux et la mise en service du CNM étant programmés en 2013. »
Concernant la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, la ministre en charge de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement a rendu sa décision le 14 novembre 2011, et a arrêté la bande de passage de 1 000 mètres, fixé le calendrier de mixité et de gares. Une enquête publique est envisagée pour 2015 et une mise en service à l'horizon 2020.

Édouard PARANT, RFF, rappelle la présence de Jean-Pierre RICHER, le garant de la concertation, qui peut être contacté tout au long du processus de l'étape 2 comme il l'a été en étape 1. Son adresse mail est : garant-lnmp@gmail.com.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que l'ensemble des cartes, comptes-rendus et présentations est disponible sur le site internet : www.lalignenouvelle.com.

RAPPEL DES GRANDES ÉTAPES

[diapositives 5 à 14]

Édouard PARANT, RFF, revient sur la décision ministérielle rendue le 14 novembre 2011, qui constitue la feuille de route de la deuxième étape : une bande de passage d'environ 1 000 mètres a été validée. Il appartient désormais aux partenaires de définir un tracé d'environ 120 mètres de large lors de la deuxième étape.

L'étape 2 devra aussi identifier, *via* les études de trafic, les sections mixtes de la ligne Montpellier-Perpignan. Il est également demandé de définir les raccordements de la ligne nouvelle avec le réseau existant. La dernière question posée dans cette étape porte sur les modalités de desserte de Béziers, Narbonne et Perpignan.

La décision ministérielle revient sur deux points. L'un concerne la concertation : la ministre demande de continuer, voire d'amplifier le processus développé lors de la première étape. Le deuxième point concerne les réservations des terrains utiles à la ligne, en application de l'article L-110.11 du code de l'Urbanisme. Tous les élus concernés par le projet devraient recevoir de la part du préfet, une demande de prise en considération de la zone de 1 000 mètres à inscrire dans les Plans locaux d'urbanisme (PLU).

La question des dessertes a été tranchée sur l'agglomération de Montpellier puisqu'une nouvelle gare sera construite dans le cadre du CNM. Concernant Béziers et Narbonne, trois collectivités se portent candidates pour accueillir une nouvelle gare : la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée, Le Grand Narbonne et la Communauté de communes La Domitienne. RFF a entrepris des démarches auprès de ces collectivités afin qu'elles précisent leur projet urbain. Chacune d'elles a donc lancé une étude de stratégie territoriale qui viendra compléter celles menées par RFF en matière ferroviaire et technique, pour défendre son projet, qui sera soumis à décision ministérielle. La ministre attend un dossier à l'automne 2012 ; un comité de pilotage devrait donc se tenir mi-juillet afin que les cofinanceurs expriment leurs préférences sur la politique de desserte du territoire. Une série d'ateliers

s'est tenue mi-novembre, et un point d'étape intermédiaire est prévu début mars. La restitution finale aura lieu fin juin.

Concernant les sections mixtes, c'est à dire en capacité d'accueillir les Trains à Grande Vitesse et le fret, la ministre demande que lui soient apportés des éclairages pour le dossier ministériel à l'automne 2012. RFF actera donc des choix sur les gares et les sections aptes à recevoir des trains de marchandises, avant de caler définitivement le tracé et de le figer avec des études complémentaires. Pour la séquence 5, quoi qu'il arrive, des trains de fret et des TGV[®] devraient circuler, la question se posant véritablement après Béziers.

Le territoire sur lequel porte le travail de cette commission s'étend de Lattes à Loupian. L'objectif de la réunion est de présenter les variantes de tracé et de recueillir les remarques de tous les participants, afin d'enrichir les études de détail qui se poursuivront.

CONSTRUCTION DES VARIANTES DE TRACÉ : principaux enjeux territoriaux

[diapositives 14 à 28]

Édouard PARANT, RFF, rappelle que RFF a d'abord procédé à une actualisation et un approfondissement de l'état des lieux du territoire, à partir des documents existants, notamment les Plans d'occupation des sols (POS) et les Plans locaux d'urbanisme (PLU).

- ▶ **Cécile LENGLET, Sous-préfet en charge du littoral**, ajoute qu'un Schéma de cohérence territoriale (SCOT) est en cours sur le bassin de Thau, que les élus espèrent voir finalisé en fin d'année. Certains réalisent leurs démarches de révision de PLU en parallèle. Si aucune discordance manifeste avec le SCOT n'apparaît, ces PLU pourraient être approuvés avant la sortie du SCOT. Le SCOT bassin de Thau couvre à la fois la Communauté d'agglomération du bassin de Thau et la Communauté de communes du Nord du bassin de Thau.

Édouard PARANT, RFF, confirme que RFF a contacté les services de l'État afin de mettre à jour les données collectées il y a un an et demi.

Les enjeux territoriaux relèvent de plusieurs ordres : l'homme avec le bâti ainsi que les activités économiques et agricoles, les ressources en eau, le paysage et les monuments historiques, l'environnement naturel.

Aujourd'hui, RFF souhaite disposer des informations les plus récentes, notamment en ce qui concerne les projets de zones d'urbanisation et d'activité.

Par ailleurs, un travail est mené avec les services de l'État en matière de cartographie hydraulique, sur la base de l'atlas des zones inondables régionales établi par les services de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL).

Pour ce qui est des activités économiques et agricoles, RFF a lancé une étude avec les chambres d'agriculture, en vue d'établir l'état des lieux, la caractérisation des cultures et des structures économiques.

Concernant le volet naturel, suite aux inventaires menés sur le terrain, le diagnostic est quasiment finalisé puisqu'il a été complété par les données bibliographiques fournies par les services de l'État, associations et syndicats mixtes. Par ailleurs, RFF a lancé un schéma directeur d'aménagement paysager. Enfin, l'état des lieux identifie quelques points techniquement problématiques, comme les champs d'éoliennes, en identifiant les futurs projets au travers de l'atlas des zones de développement éolien. Il faut noter également des Plans de prévention des risques technologiques (PPRT) à Béziers avec la zone du Capiscol, à Narbonne avec le site Areva de la Comurhex, et à Opoul-Périllos avec une poudrière.

Concernant la thématique « milieu humain », en partant de Poussan, il existe un secteur urbanisé situé dans la zone d'étude, entre l'autoroute et la route nationale. Sur les secteurs de la Plaine et de la Condamine, les projets de développement du Parc régional d'activités économiques (PRAE) à

Poussan sont visibles sur la carte. Puis se trouvent les zones d'activité de Gigean puis de l'habitat, tant au niveau d'Issanka que plus au Nord-Est. Une activité liée à l'homme et aux transports est également présente : l'autoroute avec l'aire de repos de l'A9. Ensuite, la zone de passage s'enfonce dans le massif de la Gardiole où les activités humaines sont beaucoup moins présentes, avec essentiellement du bâti dispersé au Nord de l'autoroute sur les secteurs de Gigean et Fabrègues.

La zone de passage longe l'autoroute, arrive à Fabrègues où se trouve du bâti dispersé au niveau de l'aire d'autoroute et de service de l'A9. Ensuite le projet entre dans la zone urbanisée de Montpellier, avec la zone d'activité de la Lauze et le bâti de Villeneuve-lès-Maguelone situé le long de la route nationale. Puis le projet arrive à Lattes, où se trouve l'interconnexion avec le réseau existant, au niveau de la Jasse de Maurin. La connexion avec le contournement Nîmes-Montpellier et la future A9 après son déplacement y sont représentées. Il n'existe quasiment pas de vignes sur cette séquence et les zones maraîchères sont peu nombreuses.

- **Henri TADEO, adjoint au Maire de Balaruc-le-Vieux**, s'interroge sur la largeur de la bande actuelle.

Édouard PARANT, RFF, précise que, dans un premier temps, il présente l'état des lieux selon quatre thématiques, dans la zone de passage retenue par le ministère, qui est large de 1 kilomètre environ. Les variantes de tracés sont présentées dans quelques minutes ; elles ont une largeur de l'ordre de 120 mètres.

Pour le milieu physique, cette séquence est peu concernée par les zones d'inondation. En revanche, les enjeux relatifs à l'alimentation en eau potable des populations, sont forts, notamment en ce qui concerne le périmètre rapproché d'Issanka, dont une bonne partie englobe toute la largeur de la bande de passage. Il conviendra donc de prendre des dispositifs pour protéger les captages afin de prévenir tout risque de pollution accidentelle, puisque des trains de marchandises circuleront aussi dans cette séquence.

Sont également présents quelques cours d'eau, le principal étant celui de la Veine ; ils auront de l'influence sur le calage en hauteur de la ligne. A l'autre extrémité de la séquence se trouve la Mosson et ses différents affluents, avec les zones inondables au Nord et sur Lattes. Le projet traverse la Mosson à l'endroit où elle serpente en méandres dans un canyon. La séquence est donc peu concernée par des problèmes d'inondation au niveau de la Mosson, considérée plutôt comme un corridor écologique : en restant au-dessus de la route nationale, elle se trouve en aval du champ d'extension des crues qui, lui, est situé sur la commune de Lattes. En revanche, existent là encore de très grandes surfaces de captages d'Alimentation en eau potable (AEP), tant sur Villeneuve-lès-Maguelone que sur Saint-Jean-de-Védas.

La troisième thématique concerne la paysage et le patrimoine. La zone de passage traverse l'intégralité du site classé du massif de la Gardiole. Quelques monuments sont référencés mais situés en dehors de la bande de 1 000 mètres, exceptée l'abbaye de Saint-Félix-de-Monceau. Autre élément du patrimoine : le mas classé du Vieux Mujolan, entièrement situé dans la zone de passage. Toujours à Fabrègues, se trouve un oppidum, vestige historique de l'Antiquité, en limite de la bande de 1 000 mètres. RFF a lancé une étude avec la Direction régionale des affaires culturelles et le service régional d'archéologie pour établir un diagnostic de l'existant et du recensé en termes de vestiges. La séquence se termine avec le pont en pierre de Villeneuve-lès-Maguelone, en cours de classement, et situé en dehors de la zone de passage.

La dernière thématique concerne le milieu naturel. Les principales espèces identifiées ont été signalées *via* les inventaires.

VISUALISATION DES VARIANTES DE TRACÉ SUR PLAN

[diapositives 29 à 45]

À partir de cet état des lieux, RFF a défini 5 lignes directrices pour concevoir des variantes de tracé :

- rester le plus proche du PIG
- identifier les secteurs de moindre enjeu territorial
- assurer le jumelage aux infrastructures existantes
- déterminer le tracé le plus direct
- identifier un tracé de moindre coût, limitant les ouvrages d'art.

La première variante présentée, intitulée PIG (Projet d'intérêt général), en rose, correspond à celle existant dans les documents d'urbanisme. Elle passe au niveau de Poussan dans le parc d'activité en devenir, sur les secteurs de la Plaine et la Condamine, en partie dans les zones urbanisées et le bâti disséminé autour d'Issanka, et reste toujours globalement au Sud de l'autoroute en essayant de s'y coller. Elle s'inscrit donc pleinement dans le site classé de la Gardiole.

La deuxième variante est radicalement différente, car elle vise à essayer d'éviter au maximum les enjeux territoriaux (variante verte). Au début de la séquence, elle arrive par le même tronçon que le PIG, puis elle s'inscrit au Nord de l'autoroute, et encore plus loin au Nord, en limite de la plaine de Fabrègues. Elle est plus proche des zones habitées au niveau des lotissements, au Nord et au Sud de Gigean.

La troisième variante, en bleu, essaie de suivre l'autoroute. La première se situe au Sud du PIG, puis le rejoint en essayant de suivre l'autoroute par le Sud. La seconde, côté Nord, correspond au début au PIG puis à la variante « environnementale », et après s'inscrit au Sud de cette dernière. Le point délicat de ces variantes réside au niveau du croisement de l'autoroute, puis l'arrivée en partie dans la zone Natura 2000.

- ▶ **Francis VEAUTE, Maire de Gigean**, intervient pour préciser que le seul tracé valable pour la commune de Gigean est, à son avis, celui qui passe au Sud de l'autoroute. Il lui paraît inconcevable de s'approcher de l'habitat.

Édouard PARANT, RFF, précise que ce n'est pas le cœur de village qui est concerné, mais les lotissements. Il demande au maire de Gigean s'il existe des projets d'extension au niveau de la zone d'activité.

- ▶ **Francis VEAUTE, Maire de Gigean**, confirme qu'il y en a un, à l'Est.
- ▶ **Henri TADEO, adjoint au Maire de Balaruc-le-Vieux**, remarque qu'une partie intéressante et sensible de zone humide située à l'aval de Poussan et entre Poussan et Loupian manque sur la carte présentée.

Édouard PARANT, RFF, ajoute que cette séquence sera présentée le lendemain à Béziers, et qu'il peut la montrer ultérieurement au maire.

- ▶ **Henri TADEO, adjoint au Maire de Balaruc-le-Vieux**, précise qu'il s'agit essentiellement d'enjeux environnementaux : un classement de cette zone en Natura 2000 est prévu et ne semble pas avoir été pris en compte.

Édouard PARANT, RFF, explique que les zones Natura 2000 sont signalées sur la carte par des hachures. Une différence importante apparaîtra au niveau de la traversée de la Veine, par rapport à ce qui avait été étudié en 1995.

La zone de passage actuelle doit descendre de la Gardiole vers la Veine, et remonter sur le plateau de Poussan puis de Loupian. Or les trains de marchandises ne parviennent pas à suivre le relief, contrairement aux TGV[®]. Il faudrait passer en viaduc, puisque le tracé ne sera pas au niveau du sol : le projet serait donc bien plus visible dans le paysage que celui qui avait été imaginé ; *a contrario*, les incidences sur les zones humides seraient plus faibles qu'avec une infrastructure au sol.

- ▶ **Jean-Claude GAYSSOT, Vice-président de la Région Languedoc-Roussillon**, ajoute que la formulation de la présentation depuis le début, engendre un doute sur la présence de la mixité sur chaque portion. Or, la Région tient au principe de mixité et à la conformité de la conclusion du débat public. « Je comprends que des réflexions soient en cours sur certaines portions, mais il ne faudrait pas que finalement, la mixité disparaisse. Confirmez-vous que cette séquence 5 est mixte ? »

Édouard PARANT, RFF, confirme que la séquence entre Lattes et Loupian sera mixte, pour plusieurs raisons :

- par la suite les trains de fret arrivant du contournement Nîmes-Montpellier continueront majoritairement sur cette séquence ;
- le nombre de trains régionaux empruntant la ligne classique est globalement identique entre Lunel et Sète ;
- le nombre de TGV[®] est sensiblement le même au Sud de Montpellier, jusqu'à Béziers.

Par conséquent, sur les deux lignes, le nombre de trains arrivant à Nîmes devrait être à peu près le même que celui des trains arrivant à Sète. Ceci explique la nécessité de la mixité de la ligne, au moins sur cette séquence. En outre, RFF a conscience que la Région veut mettre en place environ 90 trains régionaux par jour. Les études de trafic devront confirmer jusqu'où la mixité est nécessaire.

- ▶ **Jacques ADGE, Maire de Poussan**, demande si un passage aérien est prévu sur le secteur du péage de l'autoroute et de la sortie de la Gardiole sur Issanka. Concernant les tracés, le premier (PIG) lui convient à peu près. Quant au second, il empiète sur de l'habitat qui concerne quatre communes : Sète, Gigean, Poussan et Balaruc-le-Vieux. « La commune de Poussan est déjà défigurée par l'autoroute, et nous aurons certainement un ouvrage d'art relativement haut, ce qui aura des conséquences sur l'environnement paysager du village et sur la vue sur la colline de Sète : autant que les impacts soient les plus proches possibles de l'A9. » Le premier tracé lui semble donc être le moins impactant.
- ▶ **Jean-Claude GAYSSOT, Vice-président de la Région Languedoc-Roussillon**, demande, au nom de la Région, à ce que le tracé soit coordonné avec la perspective de la mise en place de la zone logistique de Poussan, et propose que la Région et RFF travaillent de manière coordonnée.

Édouard PARANT, RFF, précise qu'une Zone d'aménagement différé (ZAD) avec un périmètre inscrit par arrêté préfectoral existe à l'endroit où se trouvait déjà le projet d'intérêt général. Aujourd'hui, RFF devra gérer cette interface. Édouard PARANT, ajoute qu'il existe une difficulté par rapport à la ZAD, car il n'existe pas encore de plan masse de l'aménagement. Pour autant, RFF travaillera, dès à présent, en bonne intelligence sur ce dossier avec la Région.

- ▶ **Jacques ADGE, Maire de Poussan**, ajoute qu'il conviendrait de prendre également en compte le fait que la Région a demandé une entrée sur la zone. Rapprocher les projets serait donc intéressant.

Édouard PARANT, RFF, pense que les projets pourraient se superposer dans l'espace, mais qu'il serait difficile de raccorder le PRAE et la ligne nouvelle, l'écart d'altitude, à laquelle le projet s'inscrira, étant trop important. À cet endroit, la ligne passerait en viaduc à 20 ou 30 mètres au-dessus du niveau du sol, ce qui constituerait une différence majeure avec le projet imaginé il y a 15 ans.

Il existe une brèche de près de 2,5 km à franchir. Il y a 15 ans, le projet prévoyait de passer sous l'échangeur et de remonter. Le TGV[®] arrive à suivre le terrain naturel, mais le projet est différent si des trains de marchandises doivent circuler, à cause de l'impossibilité de passer sous les cours d'eau et de descendre une forte pente. Il conviendrait donc de construire un ouvrage d'art haut et grand, ce qui ne serait pas neutre dans le paysage pour les personnes regardant le mont Saint-Clair.

- ▶ **Henri TADEO, adjoint au Maire de Balaruc-le-Vieux**, demande quelle serait la hauteur du viaduc au point le plus haut.

Édouard PARANT, RFF, précise que le problème ne concerne pas sa hauteur, mais sa longueur, qui correspondrait à peu près à celle du viaduc de Millau, mais à 25 m de hauteur au lieu de 300 m.

- ▶ **Henri TADEO, adjoint au Maire de Balaruc-le-Vieux**, pense qu'il conviendra d'expliquer cela aux populations.

Édouard PARANT, RFF, ajoute que la principale difficulté à expliquer sera la modification du paysage.

- ▶ **Jean-Claude GAYSSOT, Vice-président de la Région Languedoc-Roussillon**, rappelle que la même appréhension existait avant la construction du viaduc de Millau, et qu'il convient de travailler sur une insertion préservant la beauté du paysage.
- ▶ **Henri TADEO, adjoint au Maire de Balaruc-le-Vieux**, le comprend mais s'inquiète de la modification de la vision du lieu.
- ▶ **Jean-Claude GAYSSOT, Vice-président de la Région Languedoc-Roussillon**, confirme qu'elle sera de toute manière modifiée, par un remblai de 30 m, ou par un viaduc.
- ▶ **Henri TADEO, adjoint au Maire de Balaruc-le-Vieux**, pense qu'il n'y aura pas de remblai. Le paysage sera donc modifié pour les personnes qui vivent là. En outre, il pense que la présence d'un viaduc générera des propagations sonores. Les élus devront disposer d'éléments afin d'informer les populations.

Édouard PARANT, RFF, indique avoir lancé une modélisation à partir du relief afin d'estimer la propagation du bruit, donc de définir les endroits à protéger.

- ▶ **Francis VEAUTE, Maire de Gigean**, a l'impression que tous les lotissements ne figurent pas sur la carte projetée et demande de quand date la mise à jour.

Édouard PARANT, RFF, précise que la mise à jour date du POS, soit d'un an et demi.

- ▶ **Francis VEAUTE, Maire de Gigean**, trouve que les tracés s'approchent de plus en plus de l'habitat car des lotissements récemment créés sont très près de la Gardiole.
- ▶ **Jacques MARTINIER, Maire de Fabrègues**, revient sur le tracé le moins pénalisant pour la commune de Fabrègues et accepté par la population, celui du PIG.

Édouard PARANT, RFF commente la diapositive 40, qui concerne presque exclusivement Fabrègues. Le PIG correspond quasiment au tracé direct, et passe au Sud de l'autoroute.

La variante de moindre sensibilité environnementale essaie de limiter au maximum ses incursions dans le site classé de la Gardiole, et revient ensuite sur le PIG en coupant l'autoroute et en évitant la zone de captage AEP de Mireval.

La troisième variante de jumelage suit au maximum l'autoroute, mais ne la croise que beaucoup plus loin en arrivant sur Saint-Jean-de-Védas, ce qui complique la situation, une superposition d'infrastructures étant nécessaire, avec trois franchissements de la Mosson.

- ▶ **Jacques MARTINIER, Maire de Fabrègues**, maintient le choix du PIG, puisque la commune peut s'étendre vers le Sud au niveau du SCOT, donc au Nord de l'autoroute. Si un tracé au Nord de l'autoroute était choisi, les habitations seraient situées à 100 mètres de la ligne nouvelle, ce qui ne lui convient pas du tout.

Édouard PARANT, RFF, demande si le tracé bleu (jumelage) est plus impactant pour Fabrègues que le tracé vert (moindre enjeu environnemental).

- ▶ **Jacques MARTINIER, Maire de Fabrègues**, pense que les deux tracés se valent, essentiellement par rapport au bâti et au bruit. « Si le train passe derrière l'autoroute, nous l'entendrons beaucoup moins. »

Édouard PARANT, RFF, l'interroge sur le meilleur emplacement de la ligne, selon lui : en pied de talus ou en hauteur dans le relief.

- ▶ **Jacques MARTINIER, Maire de Fabrègues**, remarque que, s'il est nécessaire d'encaisser la ligne, elle ne sera pratiquement pas visible derrière l'autoroute, alors qu'elle sera beaucoup plus visible sur la plaine. Un bureau d'études privé avait mené une étude à la demande du ministère sur l'élargissement du site classé de la Gardiole. En ressortait la nécessité de garder la plaine vierge, puisque c'est à partir de là qu'émerge la Gardiole. Or, entre Fabrègues et Gigean, la ligne passerait dans la plaine, où se posent également des problèmes agricoles et relatifs aux inondations avec le ruisseau de la Garelle.
- ▶ **Henri TADEO, adjoint au Maire de Balaruc-le-Vieux**, signale que, selon lui, les tracés bleu et vert se valent. Quant au PIG, mieux vaut coller la ligne à l'autoroute côté Sud pour éviter de multiplier les nuisances sonores.

Édouard PARANT, RFF, poursuit la présentation avec la diapositive 44, dans laquelle le PIG ne coupe la Mosson qu'une fois, puis se situe dans l'alignement du contournement Nîmes-Montpellier qui aboutit au Sud du déplacement de l'A9.

Quelles que soient les variantes, le tracé traversera la ZAC de la Lauze, à différentes altitudes : là réside le point discriminant. La variante de moindre enjeu vient se confondre avec le PIG après avoir retraversé l'autoroute. Quant à la variante bleue, elle croise trois fois la Mosson et traverse la zone d'activité un peu plus au Nord. En outre, elle est moins rectiligne que les autres, et il est plus difficile de réaliser le raccordement pour rentrer sur Montpellier - Saint-Roch.

- ▶ **Cyril MEUNIER, Maire de Lattes et Conseiller général de l'Hérault**, demande pourquoi les cartes sont si peu lisibles. Il trouve étonnant que la liaison avec Montpellier - Saint-Roch soit signalée, mais que RFF ne soit pas en mesure de montrer les jonctions avec le contournement Nîmes-Montpellier.

Édouard PARANT, RFF, indique que la présentation en 3D qui va suivre, apportera plus de réalisme. Le raccordement vers Montpellier - Saint-Roch est représenté par une « virgulette ». Quant au contournement Nîmes-Montpellier, il n'est pas intégré, car il ne figure pas dans le périmètre étudié aujourd'hui. Le tracé n'a pas bougé depuis 2005, et passe dans l'axe à 300 km/h sur Lattes, en longeant l'autoroute. Les dernières questions qui se posent concernent l'éventuel jumelage des infrastructures et sont encore ouvertes. Le président de l'Agglomération abordera ces questions lors d'un rendez-vous avec le président de RFF fixé ce mois-ci.

- ▶ **Jean-Claude GAYSSOT, Vice-président de la Région Languedoc-Roussillon**, revient sur le jumelage des infrastructures, d'autant plus important pour le calendrier, que les travaux relatifs au contournement Nîmes-Montpellier et au déplacement de l'autoroute sont menés simultanément. Il considère que l'Agglomération a raison de demander une coordination dans le but de mettre le maximum d'opérations en commun et de réduire l'impact lié à la réalisation des infrastructures. « Une approche particulière est nécessaire et RFF doit également se mettre en rapport avec la société d'autoroute concernée. »

Édouard PARANT, RFF, annonce que l'État est en charge de cette articulation. Des réunions sont menées avec les Autoroutes du Sud de la France, les équipes projet du contournement Nîmes-Montpellier et la DREAL. Ces deux projets ayant fait l'objet d'une DUP, le problème est de savoir comment revenir sur la DUP de l'un ou de l'autre, sachant que les entreprises prestataires sont différentes.

- ▶ **Cyril MEUNIER, Maire de Lattes et Conseiller général de l'Hérault**, indique que concernant le raccordement de Nîmes-Montpellier et la ligne nouvelle, il considère qu'il est tout à fait possible de coller les deux ouvrages à des niveaux identiques, ce qui serait intéressant tant en termes d'économie, d'impact paysager et écologique. Il ne trouve pas acceptable que RFF fasse figurer dans ces cartes une ligne nouvelle circulant jusqu'à la gare Saint-Roch, et qu'il n'y ait aucune représentation graphique de son raccordement avec le tronçon Montpellier-Nîmes. En outre, les cartes, sont, selon lui, tournées de telle sorte que le Nord et le Sud ne sont plus à leur place.
- ▶ **Christophe MORALÈS, Conseiller général de l'Hérault**, constate qu'il serait effectivement intéressant d'afficher un plan à une échelle plus grande.

Édouard PARANT, RFF, précise que ce qui est envisageable en terrain plat (CNM) est plus difficile avec le relief. En « collant » les infrastructures au même niveau, il serait de toute façon impossible de rester sur le PIG dans le massif de la Gardiole.

Si le tracé est déplacé au Nord de l'autoroute, cela permettrait d'avoir un linéaire beaucoup plus plat au niveau de Montpellier, donc de traverser la zone d'activité de la Lauze en léger déblai et non en remblai. RFF entend bien les remarques et les demandes des communes traversées dans le massif de la Gardiole ; il conviendra d'effectuer des choix qui, à ce niveau, se répercuteront sur Montpellier, Saint-Jean-de-Védas et la Gardiole.

VISUALISATION DES VARIANTES DE TRACÉ EN 3D

Édouard PARANT, chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, RFF, commente la visualisation en 3D des diverses variantes.

- ▶ **Cyril MEUNIER, Maire de Lattes et Conseiller général de l'Hérault**, demande si RFF rachètera et rasera la totalité de la Castelle.

Édouard PARANT, RFF, confirme qu'il s'agit d'un point de passage obligé et que les habitants en sont informés depuis 1995. « Nous devons nous connecter à la ligne existante, respecter un alignement pour rouler vite et réaliser des raccordements. Nous ferons en sorte de rester au maximum dans les emprises de 1995. »

- ▶ **Christophe MORALÈS, Conseiller général de l'Hérault**, demande à quelle hauteur s'élèverait la voie en remblai, au niveau de la ZA de la Lauze.

Édouard PARANT, RFF, précise qu'il n'est pas nécessaire de monter au départ, si le tracé retenu passe par le Nord de la Gardiole.

- ▶ **Christophe MORALÈS, Conseiller général de l'Hérault**, demande si un ouvrage était réalisé, « passerait-il au-dessus des bâtiments existants ? »

Édouard PARANT, RFF, indique qu'il est possible d'imaginer un viaduc, si le croisement s'opère à 15 mètres d'altitude, mais les bâtiments seront rasés si le croisement s'opère à 5 mètres d'altitude. « Rien n'est calé à ce jour, puisque nous ne savons pas si le tracé passera au Nord ou au Sud de la Gardiole. » La vue suivante montre que le passage au Sud de l'autoroute - ou la variante verte - nécessiterait la construction d'un seul ouvrage d'art au-dessus de la Mosson, alors qu'un passage complètement au Nord, situé beaucoup plus bas, nécessiterait la construction de plusieurs viaducs sur la Mosson.

- ▶ **Christophe MORALÈS, Conseiller général de l'Hérault et Vice-président de Montpellier-Agglomération**, rappelle que l'Agglomération se positionnera par rapport à la ZAC de la Lauze, mais aussi par rapport aux communes de Saint-Jean-de-Védas, Fabrègues et Lattes. Il questionne RFF sur l'impact en hauteur, sur Lattes et le massif de la Gardiole.

Édouard PARANT, RFF, précise que RFF doit encore caler un tracé en hauteur définitivement. Plus les viaducs seront nombreux, plus le coût de la relocalisation d'activité sera élevé. Un viaduc coûte en moyenne entre 45 et 50 millions d'euros par kilomètre. Il convient donc de déterminer le nombre de sièges d'exploitation à relocaliser, sachant que RFF est déjà acquéreur de quelques parcelles, certains propriétaires ayant demandé d'acheter leurs biens comme la loi les y autorise.

- ▶ **Christophe MORALÈS, Conseiller général de l'Hérault**, ajoute que certains bâtiments sont très récents sur l'extension de la Lauze.
- ▶ **Francis VEAUTE, Maire de Gigean**, annonce que la zone comprise entre l'autoroute et la limite de la zone de passage, correspond à la future zone d'activité de Bellevue et s'étend sur une vingtaine d'hectares. Ce projet, porté par Thau-Agglomération, est destiné à héberger des PME.

Édouard PARANT, RFF, demande si le ruisseau de Barbière en fait partie.

- ▶ **Francis VEAUTE, Maire de Gigean**, confirme que le ruisseau pose des problèmes, car il est impacté par le Plan de prévention du risque inondation (PPRI).

Édouard PARANT, RFF, ajoute que ce ruisseau oblige RFF à rester suffisamment haut et qu'une réflexion est menée pour passer sous l'autoroute.

- ▶ **Jacques ADGE, Maire de Poussan**, souligne qu'il est important de faire connaître le tracé « jumelage » sur la commune, car « il a surgi soudainement ». Le maire estime avoir suffisamment de difficultés sur le secteur de Poussan, à la sortie du massif de la Gardiole et au niveau de l'aire de repos de Loupian.

Édouard PARANT, RFF, demande au maire si ce tracé lui semble plus impactant pour sa commune.

- ▶ **Jacques ADGE, Maire de Poussan**, rappelle qu'il rencontre actuellement de gros problèmes avec tous les acteurs sur la ZAD. Pour lui, la décision était actée par rapport au PIG. Il pense que c'est la solution la moins mauvaise. Or ce second tracé mettra les élus en difficulté, car il se rapproche de l'étang : les conchyliculteurs réagiront.

Édouard PARANT, RFF, est conscient que les élus ont du mal à accepter le fait que différents tracés soient proposés, et pas seulement le PIG.

- ▶ **Jacques ADGE, Maire de Poussan**, considère qu'une décision était pratiquement actée lors de la dernière réunion, et que, d'autres lignes sont présentées aujourd'hui. « Cela fait partie de votre travail, mais la situation est difficile sur le terrain. J'assume le fait que la commune est située sur un couloir de nuisance, et il convient de l'expliquer aux populations. Mais vous intensifiez la confusion en créant de nouveaux tracés, sachant que les solutions ne sont pas pléthoriques sur Poussan, et que nous étions à peu près parvenus à faire accepter le projet. Subir ce que nous subissons actuellement est insupportable. »

Édouard PARANT, RFF, souhaite rappeler l'effet de la mixité sur le projet et la nécessité d'étudier des variantes pour l'enquête publique.

- ▶ **Jacques ADGE, Maire de Poussan**, acquiesce, d'autant plus que le projet initial prévoyait de créer un talus, ce dont il n'était pas question car tout le secteur était inondé. Au-delà de l'impact visuel et du coût de la construction, le viaduc pressenti constitue donc une sécurité vis-à-vis des populations dans cette zone habitée concernée par le PPRI. Il souhaite concilier aspects financiers et humains.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que la raison qui a motivé l'étude d'une variante située plus au Sud est liée à l'état des lieux qui indique que tout ce secteur constitue l'hinterland du port de Sète : cette variante a pour but d'éviter cet hinterland.

- ▶ **André LUBRANO, Conseiller régional Languedoc-Roussillon**, adhère à la position de Monsieur ADGE. Si le tracé passe plus au Sud, la réaction des populations sera énorme, et des problèmes apparaîtront avec les ostréiculteurs, l'étang de Thau constituant un joyau tant économique que visuel. Il n'est pas favorable à un tracé se rapprochant de l'étang de Thau.
- ▶ **Henri TADEO, adjoint au Maire de Balaruc-le-Vieux**, souligne que tous les élus concernés par ce lieu soutiennent la nécessité de sa protection environnementale, d'autant plus qu'un classement en Natura 2000 est prévu.

CONCLUSION

- ▶ **Cécile LENGLET, Sous-préfet en charge du littoral**, remercie Édouard PARANT et RFF pour cette présentation et demande si une cinquième série de réunions est prévue dans les semaines qui suivent.

Édouard PARANT, RFF, le confirme, en précisant qu'elles se tiendront après les élections législatives et que leur nombre sera fonction du consensus à trouver.

- ▶ **Cécile LENGLET, Sous-préfet en charge du littoral**, demande si les études de trafic seront disponibles lors de la cinquième série de réunions.

Édouard PARANT, RFF, le confirme et ajoute que RFF pourra alors préciser les sections à caractère mixte et affiner les ouvrages ainsi que les options par rapport à ce qui a été présenté aujourd'hui.

- ▶ **Cécile LENGLET, Sous-préfet en charge du littoral**, remercie le garant et tous les participants et donne rendez-vous aux élus aux prochaines commissions.

RFF invite les participants à poursuivre les échanges autour d'une collation.

Fin de la commission consultative à 12h35.