

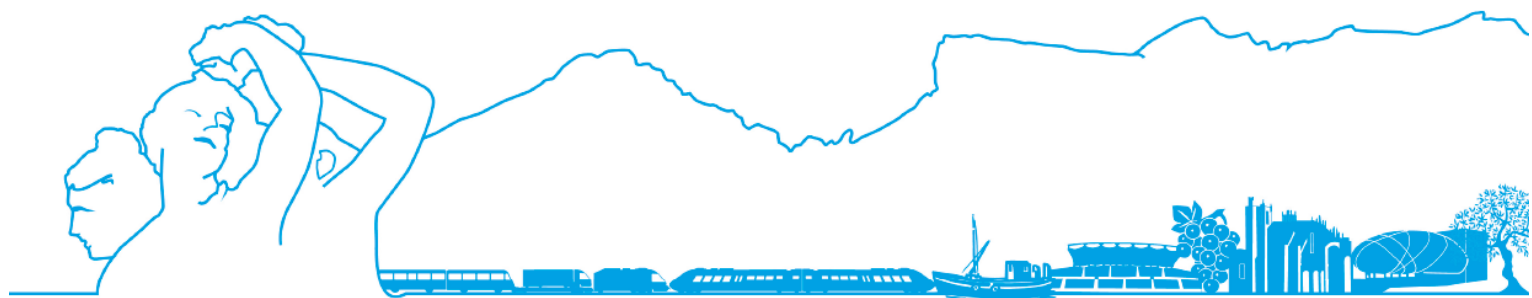
ligne nouvelle **Montpellier-Perpignan**

Compte-rendu

5^{ème} COMMISSION CONSULTATIVE – Séquences 4 et 5

mardi 26 juin 2012 – MÈZE

Maison du Temps libre – Centre le Taurus



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

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

Début de la réunion à 10h10 en présence de 37 personnes.

NOM	PRÉNOM	FONCTION	ORGANISME
DE MAISTRE	Nicolas	Sous-préfet	Sous-préfecture de Béziers
MORTINI	Thomas	Chef du bureau des politiques publiques	Sous-préfecture de Béziers
ALLAOUI	Fatima	Conseillère régionale Conseillère municipale	Conseil régional Languedoc-Roussillon Mairie de Béziers
FAGES	Roger	Conseiller général Maire de Montagnac	Conseil général de l'Hérault
CHABERT	Bruno	Chef de l'aménagement rural et foncier	Conseil général de l'Hérault
TICHIT	Francis	Responsable des voies ferrées départementales	Conseil général de l'Hérault
SUÈRE	Michel	Vice-président délégué à l'Aménagement de l'espace	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
BACCOU	Laurent	Chef du service Transports et déplacements	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
THERON	Christian	Vice-président	Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée
DIEUDONNÉ	Carine	Responsable du service planification, prospective, agriculture	Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée
GOUMONT	Thomas	Chef de projet	Communauté d'agglomération de Montpellier
KAPELL	Yves	Directeur du service Transports	Communauté d'agglomération du bassin de Thau
TADÉO	Henri	Adjoint délégué à l'Environnement	Mairie de Balaruc-le-Vieux
PÉPIN-BONET	Stéphane	Premier Adjoint	Mairie de Bessan
LALANDE	Emmanuel	Directeur général des services	Mairie de Bessan
PAQUERIAUD	Michel	Premier Adjoint	Mairie de Bouzigues
TAFANEL	Marielle	Secrétaire générale	Mairie de Bouzigues
MARTINIER	Jacques	Maire	Mairie de Fabrègues
MARHUENDA	Pierre	Premier Adjoint	Mairie de Florensac
VEAUTE	Francis	Maire	Mairie de Gigan
BERTES	Alain	Maire adjoint	Mairie de Gigan
VIDAL	Alain	Premier Adjoint	Mairie de Loupian
ROUX	Brigitte	Adjointe au Maire	Mairie de Loupian
FRICOU	Henri	Maire	Mairie de Mèze
RODRIGUEZ	Daniel	Adjoint délégué à l'urbanisme	Mairie de Mèze
BONNAFOUX	Jean-Michel	Premier Adjoint	Mairie de Montagnac
NOUGUIER	Richard	Maire	Mairie de Montblanc
TAVERNIER	Jean Charles	Conseiller municipal	Mairie de Pinet
ADGE	Jacques	Maire	Mairie de Poussan
BOUSQUET	Jacques	Premier Adjoint	Mairie de Poussan
NATTA	Ghislain	Adjoint au maire	Mairie de Poussan
GALONNIER	Jean Paul	Maire	Mairie de Villeneuve-lès-Béziers
JEANTET	Alain	Maire	Mairie de Villeveyrac
TAILLADE	Jean-Jacques	Directeur adjoint	Syndicat mixte du Bassin de Thau - SMBT
RICHER	Jean Pierre	Garant	Commission Nationale du Débat Public

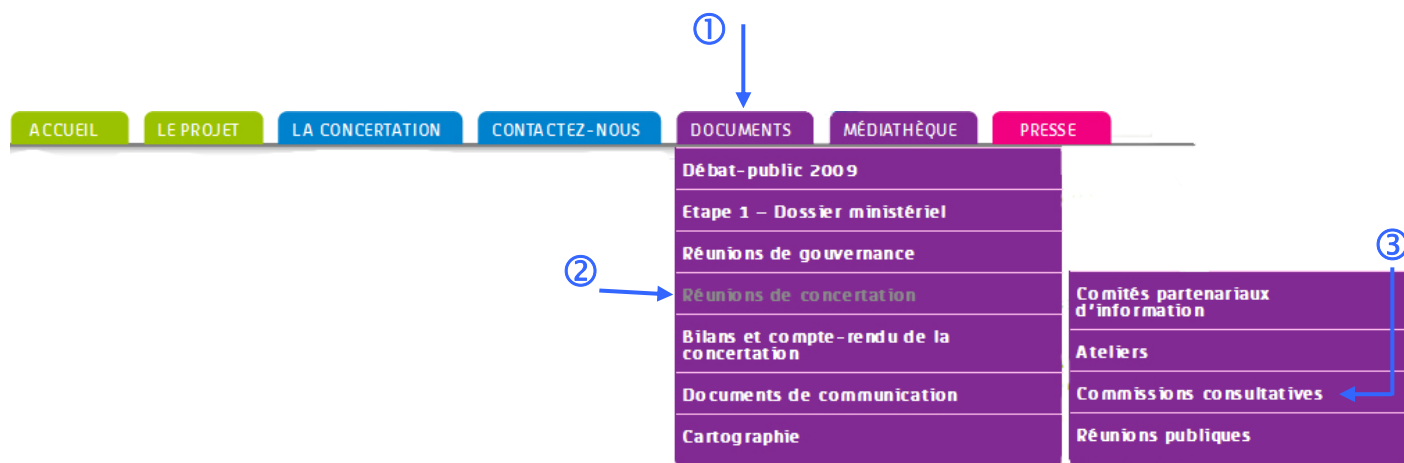
L'intervenant de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction régionale Languedoc-Roussillon pour cet atelier :

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

Déroulé de l'atelier

- Propos liminaires
- Retour sur les ateliers
- Point sur la mixité
- Variantes de tracé

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 dans la rubrique Documents – Réunions de concertation – Commissions consultatives



- ▶ **Henri FRICOU, Maire de Mèze**, souhaite la bienvenue à tous les participants.
- ▶ **Nicolas DE MAISTRE, Sous-préfet de Béziers**, fait savoir qu'il écoutera avec beaucoup d'attention la présentation de ce jour sur ce sujet qui passionne toutes les parties concernées.

PROPOS LIMINAIRES

Édouard PARANT, RFF, mentionne la présence de Jean-Pierre RICHER, garant de la concertation. Il peut être sollicité par courriel : garant.inmp@gmail.com. En tant qu'observateur non participatif, il veille au bon déroulement de la concertation menée par RFF et à la qualité de l'information, et dressera le compte-rendu de la concertation en fin d'étape.

Édouard PARANT, RFF, rappelle ensuite que les objectifs de l'étape 2 sont de définir précisément un tracé respectueux de l'environnement (études environnementales, techniques et ferroviaires), d'élaborer les principes de dessertes (études de trafic et d'accessibilités du territoire), et d'esquisser le financement (études socio-économique et financière).

Puis il indique que les variantes de tracés ont été retravaillées depuis la Commission consultative de février. Ces tracés sont en phase avec différents scénarios d'implantations de nouvelles gares (Béziers, Narbonne, Nissan-lez-Ensérune). La nouvelle gare de Montpellier, à proximité d'Odysseum, ne relève pas du présent projet. Depuis février, quatre ateliers se sont tenus et les études agricoles et hydrauliques ont été restituées. Plusieurs commissions consultatives et réunions publiques sont programmées au cours des semaines à venir. Un comité de pilotage, réunissant l'ensemble des cofinanceurs, se tiendra le 13 juillet. À l'issue de cette réunion, une position partagée devrait être adoptée sur l'implantation des gares nouvelles et la mixité fret/voyageurs. Ces sujets feront l'objet d'une décision ministérielle à l'automne 2012.

RETOUR SUR LES ATELIERS

Atelier agriculture-viticulture n°4

Édouard PARANT, RFF, explique que RFF a confié à la Chambre d'agriculture de l'Hérault, à la Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural (SAFER) et à l'Office National des Forêts (ONF) sur 28 communes (soit 70 km de linéaire) la réalisation d'études agri-viticoles et forestières et d'études foncières agricoles. Ces différentes études ont été restituées aux organismes agricoles et ont été mises en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com.

L'étude agri-viticole a permis de classer les territoires selon leur potentiel agronomique. Ce classement, réalisé par la Chambre d'agriculture, sera pris en compte dans l'analyse multicritère des tracés. Le récapitulatif des enjeux agricoles pour le département de l'Hérault montre que 46,5 % des 7 700 ha de la zone de passage du TGV[®] ne sont pas agricoles ; 30,5 % présentent un potentiel agronomique modéré ; pour respectivement 16,5 et 6,5 % des surfaces, ce potentiel est fort et très fort.

L'étude sur la dynamique foncière a porté sur la soixantaine de communes du littoral. La carte de synthèse de l'analyse du marché foncier fait apparaître quatre types de zone – allant d'un marché faible et spéculatif à un marché actif. Cette cartographie pourrait présenter un intérêt si une stratégie foncière d'anticipation d'achat de terrains était mise en œuvre. Dans les secteurs où le marché est faiblement animé et très spéculatif, il sera très difficile de prendre des terres pour les restituer ailleurs.

Atelier hydraulique n°2

Édouard PARANT, RFF, indique que le tracé de la future ligne nouvelle croisera plus de 140 cours d'eau. Parmi les 400 bassins versants qui seront étudiés, huit sont de grande taille, une vingtaine d'entre eux sont supérieurs à 10 km², et 80 % sont inférieurs à 1 km².

Pour calculer le débit à l'exutoire à partir des précipitations, il faut tenir compte du ruissellement et de l'infiltration, du temps de concentration (temps que met une particule d'eau provenant de la partie du bassin la plus éloignée « hydrologiquement » de l'exutoire pour parvenir à celui-ci), et de la propagation de l'onde de crue. La connaissance du débit à l'exutoire permet de déterminer la taille de l'ouvrage qui permettra le passage de la ligne nouvelle. Cet ouvrage doit en outre respecter le principe de transparence hydraulique (c'est-à-dire la non aggravation du risque d'inondation pour les populations). Pour ce faire, des critères de dimensionnement sont définis avec les Directions Départementales des Territoires et de la Mer (DDTM) sur la base de la crue de référence et de la crue exceptionnelle.

La carte illustrant le cas d'une crue du Libron montre notamment que le nouvel ouvrage situé à proximité de l'autoroute se traduit par une élévation du niveau de l'eau (comprise entre 5 et 20 cm) à certains endroits et une réduction du niveau de l'eau à d'autres endroits. En zone d'habitation, l'élévation du niveau de l'eau devra être limitée à 5 cm.

Édouard PARANT, RFF, commente ensuite une simulation de crue de la Berre dans l'Aude. Celle-ci montre notamment que le barrage et la départementale font obstacles à l'écoulement de l'eau jusqu'à un certain niveau. Ce travail de simulation sera mené sur les principaux cours d'eau pour déterminer le tracé le plus favorable de la future ligne, ainsi que l'espacement entre les piles des ouvrages.

Le deuxième travail mené sur l'hydraulique portera sur les eaux souterraines. Les analyses hydrogéologiques sont importantes pour anticiper les effets des ouvrages sur l'alimentation en eau potable de la région. 41 % du linéaire présentent des enjeux hydrogéologiques modérés, forts ou très forts. La sensibilité du tracé vis-à-vis d'un risque de pollution accidentelle sera moins importante si le trafic se limite aux voyageurs.

Édouard PARANT, RFF, rappelle par ailleurs que RFF a adressé un courrier aux mairies concernées pour annoncer la réalisation de sondages géotechniques au cours de la présente semaine. La Chambre d'agriculture et les syndicats organiseront des réunions d'information sur ce sujet avec les exploitants agricoles. Des analyses seront en outre réalisées pour connaître l'état du sol. Certains sondages devront peut-être être effectués sur des parcelles en culture. Un protocole dommages travaux, incluant notamment un barème d'indemnisation, a donc été établi et validé par RFF et la profession agricole. Cette convention permettra d'identifier les exploitants, de gérer les accès aux parcelles et d'établir un état des lieux entrée et sortie. Les dégâts éventuels liés aux sondages donneront lieu au versement d'une indemnisation des exploitants.

Desserte du territoire n°3

Édouard PARANT, RFF, décrit les trois scénarios de desserte à l'étude :

- desserte par les gares centres de Béziers et de Narbonne,
- desserte par une gare nouvelle (Nissan-lez-Ensérune, Béziers ou Narbonne),
- desserte par deux gares nouvelles (Béziers et Narbonne).

Sur le secteur de Béziers, 2 sites de gare nouvelle ont été étudiés (intersection et « A75 »/Béziers-Est). La 2^{ème} solution sera portée au ministre par la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée. Elle inclura un éco-quartier d'habitat, un secteur d'activités/commerces, un pôle d'équipements communautaires, un quartier d'affaires, un quartier du parvis et une zone technique.

Édouard PARANT, RFF, commente ensuite différentes animations illustrant les scénarios de tracé suivants :

- scénario gares centres (réaménagement des gares de Narbonne et Béziers, et création de raccordements entre la ligne nouvelle et les deux gares),
- scénario 1 gare nouvelle (création de la gare de Nissan-lez-Ensérune et d'un raccordement à Narbonne),
- scénario 1 gare nouvelle (création de la gare de Béziers-Est et des raccordements de Nissan-lez-Ensérune et de Narbonne-Sud),
- scénario 1 gare nouvelle (création de la gare de Narbonne-Ouest),
- scénario 2 gares nouvelles (Narbonne et Béziers).

Édouard PARANT, RFF, précise que le scénario des 2 gares nouvelles permettrait de générer le plus grand volume de trafic supplémentaire de voyageurs.

- ▶ **Roger FAGES, Maire de Montagnac**, s'interroge sur la capacité de fréquentation des différentes gares. Il suppose que le scénario retenu permettra à un maximum d'usagers d'être placés dans le meilleur rayon d'accessibilité possible.

Édouard PARANT, RFF, répond que la ministre a demandé que la capacité des gares à créer des arrêts attractifs soit détaillée dans le dossier qui lui sera remis. Puis il commente un tableau détaillant la desserte par gare (nombre de trains/jour) selon les différents scénarios. Le scénario par les gares centres présente le plus faible nombre d'arrêts de TGV[®] (environ 40 trains par jour en gares de Narbonne et Béziers). Le scénario de la gare nouvelle à Nissan-lez-Ensérune fait ressortir une projection à 54 trains/jour (le nombre de trains/jour serait alors réduit à 8 en gare de Béziers). La création d'une gare nouvelle réduira fortement la fréquentation des gares actuelles mais augmentera de 50 % le nombre de TGV[®] susceptibles de s'arrêter sur le territoire.

Édouard PARANT, RFF, explique ensuite que la desserte par les gares centres va générer un gain de trafic de 2,2 millions de voyageurs, tandis que le gain sera porté à 3,1 millions de voyageurs en créant deux gares nouvelles. Le gain de trafic généré par les différents scénarios « 1 gare nouvelle » sera compris entre 2,2 et 2,6 millions de voyageurs. Or, ce sont les trafics supplémentaires qui détermineront la part de RFF dans le tour de table financier du projet puisque les trains supplémentaires paieront des péages à RFF. Le scénario de la gare nouvelle à Nissan-lez-Ensérune montre que l'augmentation du nombre de TGV[®] n'entraînera pas une hausse proportionnelle du nombre de voyageurs. Cette absence de corrélation est liée au fait que la nouvelle gare n'attirerait que pour de nouveaux clients au-delà du périmètre Béziers/Narbonne.

POINT SUR LA MIXITÉ

Édouard PARANT, RFF, détaille les différents impacts de la circulation de trains de marchandises sur la Ligne nouvelle (profil en long plus « plat », davantage de tunnels et viaducs, gestion des pollutions accidentelles, augmentation des protections acoustiques, installation spécifique pour accueillir les trains de marchandises - faisceau fret).

Il commente ensuite une animation illustrant la circulation d'un train de marchandises et d'un train de voyageurs entre Fabrègues et Montpellier. Il en ressort que le profil fret est beaucoup plus plat que le profil voyageur. En outre la ligne de fret est par endroit plus visible car sa construction implique à la fois de tailler dans les reliefs et de construire davantage d'ouvrages d'art.

Édouard PARANT, RFF, annonce qu'à l'horizon 2020, plus de 340 trains (dont une centaine de TGV[®]) circuleront chaque jour entre Montpellier et Nîmes. Cette section est la plus chargée car la population à desservir est la plus nombreuse. Entre Montpellier et Narbonne, le nombre de trains serait d'un peu moins de 300. Après Narbonne, 140 trains (dont une quarantaine de TGV[®]) partiront à l'ouest et 212 (dont une quarantaine de TGV[®]) se dirigeront vers le sud. Comme le nombre de trains circulant sur les différentes sections du tracé varie sensiblement, le projet doit-il être identique au nord et au sud ? Les élus devront se poser cette question lors du comité de pilotage du 13 juillet.

VARIANTES DE TRACÉ

Édouard PARANT, RFF, rappelle que les variantes de tracé répondent aux cinq principes directeurs de construction suivants :

- plus proche du Projet d'Intérêt Général (PIG), car les communes ont bâti leur développement en prenant en compte les emplacements réservés,
- jumelé avec les infrastructures existantes pour éviter de créer de nouvelles coupures dans le territoire,
- plus direct entre Montpellier et Perpignan, pour que le TGV[®] puisse circuler jusqu'à 350 km/h,
- moindre enjeu territorial, pour que le projet s'insère au mieux dans le territoire,
- investissements raisonnés, car les capacités de financement des différents acteurs sont limitées.

Les variantes de tracé seront analysées selon les trois ensembles de critères suivants, qui répondent aux principes du Grenelle II :

- **la dimension sociétale**

L'acceptabilité sociale et économique, et la fonctionnalité ferroviaire constituent les critères d'évaluation de cette première dimension.

- **la dimension environnementale**

Les critères d'évaluation portent sur le milieu physique et naturel (notamment l'eau souterraine et l'eau de surface), le patrimoine culturel et paysager (ex : monuments et sites classés), et les risques naturels et technologiques.

- **la dimension technico-financière**

Les coûts, les risques et la complexité technique sont les trois critères d'évaluation de cette troisième dimension.

Édouard PARANT, RFF, commente ensuite la représentation 3D de la zone de passage, des variantes de tracés et des implantations possibles des nouvelles gares.

- ▶ **Bruno CHABERT, Chef de service de l'aménagement rural et foncier au Conseil général de l'Hérault**, demande si l'emprise de la bande de passage variera avec la hauteur des remblais.

Édouard PARANT, RFF, répond que la bande de passage présentée ici s'étend sur 120 m de large environ (cette emprise maximale déterminera les achats de terre), alors que la largeur de la plateforme ferroviaire est de 15 m. Effectivement, la largeur d'emprise sera fonction de la hauteur des remblais. Par ailleurs il s'enquiert de l'état d'avancement du projet de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) la Capucière à Bessan.

- ▶ **Carine DIEUDONNÉ, Responsable du service planification, prospective, agriculture à la Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée**, répond que l'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique (DUP) de la ZAC vient d'être achevée. Cette zone s'étend sur 30 ha situés au sud de l'autoroute. La zone de protection des captages d'eau longera l'autoroute, et ne sera donc pas constructible.
- ▶ **Stéphane PÉPIN-BONET, Premier Adjoint au Maire de Bessan**, indique que le tracé sud de la Ligne nouvelle rendrait impossible la réalisation du projet d'éco-quartier Saint-Claude de Bessan. Ce projet s'étendrait sur 10 ha et compterait 500 logements. Les acquisitions foncières apportées par la Ville et le soutien du Conseil général sont en cours. Compte tenu des contraintes environnementales existantes, Bessan ne peut se développer qu'en direction de l'autoroute.
- ▶ **Richard NOUGUIER, Maire de Montblanc**, prévient que le tracé sud impactera également la commune de Montblanc. De son point de vue, le tracé correspondant au PIG est le moins pénalisant pour Montblanc et Bessan. Il rappelle que les élus ont fait part de leur position sur ce sujet depuis de nombreuses années.

Édouard PARANT, RFF, fait savoir que les services de l'État demanderont d'éviter le bois de Montblanc pour préserver sa biodiversité. Ainsi tout tracé qui traversera ce domaine devra faire l'objet d'une solide argumentation.

- ▶ **Jean Charles TAVERNIER, Conseiller municipal de la Ville de Pinet**, s'enquiert de l'accord conclu avec les syndicats viticoles sur l'Appellation d'Origine Protégée (AOP) Picpoul-de-Pinet.

Édouard PARANT, RFF, répond que RFF travaille avec les Chambres d'agriculture et les syndicats d'exploitants agricoles pour mener des études sur la nature et le potentiel des sols. Lorsque le tracé aura été arrêté, RFF se rapprochera des syndicats de caves pour mesurer les impacts sur les volumes. La mise en place d'une convention financière permettrait d'initier une réflexion sur des

acquisitions foncières d'anticipation, notamment en secteurs contraints. À ce jour, cette enveloppe spécifique n'a pas été réunie.

- ▶ **Bruno CHABERT, Chef de service de l'aménagement rural et foncier au Conseil général de l'Hérault**, constate que les aspects agricoles sont minorés par rapport aux éléments environnementaux naturels. Cette différence de pondération a été soulignée par la profession agricole. Les Départements sont en compétence pour des compensations agricoles. À ce jour, les Départements et RFF n'ont pas pu conclure de convention pour initier des campagnes d'appel à stockage foncier, qui aboutiront à l'allocation de compensations. Dès l'automne 2012, la profession associera les services techniques des Départements aux visites communales pour raisonner les ambiances agricoles par appellation. Dans l'Hérault, cinq secteurs ont été prédéfinis.
- ▶ **Roger FAGES, Maire de Montagnac**, s'enquiert de l'emprise de la Ligne nouvelle sur la commune de Montagnac.

Édouard PARANT, RFF, répond que le tracé nord impose la construction d'un viaduc pour que la ligne mixte puisse franchir la dépression relativement prononcée observée au niveau de la commune.

- ▶ **Alain VIDAL, Premier Adjoint de la Ville de Loupian**, préfère le tracé nord, car le tracé sud est trop proche de la commune de Loupian.
- ▶ **Brigitte ROUX, Adjointe au Maire de Loupian**, précise qu'une partie du village est en hauteur. Le passage de la ligne à proximité de Loupian serait donc source de nuisances sonores pour ses habitants.
- ▶ **Henri TADÉO, Adjoint au Maire de Balaruc-le-Vieux**, s'étonne qu'un des deux tracés soit particulièrement proche de l'étang de Thau, alors que la zone relève du périmètre Natura 2000. Il s'enquiert de la longueur du viaduc qui serait construit le long de l'étang.

Édouard PARANT, RFF, répond que le viaduc s'étendrait, dans sa version la plus longue, sur plus de 1,7 km.

- ▶ **Henri TADÉO, Adjoint au Maire de Balaruc-le-Vieux**, estime qu'un tel ouvrage défigurerait complètement le paysage.

Édouard PARANT, RFF, fait remarquer que les deux tracés commentés ce jour sont rigoureusement identiques à ceux présentés lors de la réunion de février 2012. La mixité de la ligne impose un viaduc.

- ▶ **Henri TADÉO, Adjoint au Maire de Balaruc-le-Vieux**, considère pour sa part que le tracé à proximité de l'étang de Thau n'a jamais été présenté en Commission consultative.

Édouard PARANT, RFF, conteste ce propos, et renvoie à la présentation faite en quatrième séance de commission consultative à Montpellier, le 6 février 2012.

- ▶ **Henri TADÉO, Adjoint délégué au Maire de Balaruc-le-Vieux**, fait savoir que la construction d'un tel viaduc aurait des conséquences considérables sur le paysage, ainsi que sur la faune et la flore locales.
- ▶ **Jean-Jacques TAILLADE, Directeur adjoint du SMBT**, indique que le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), en cours de finalisation, a donné lieu à une position très particulière de l'État puisque le territoire est couvert depuis 1995 par un Schéma de mise en valeur de la mer. L'État a souhaité la mise en place de ce schéma pour que les enjeux socio-économiques de l'étang de Thau soient pris en compte. Dans ce contexte particulier, l'adoption du SCOT implique la conclusion d'un accord préalable de l'État et du Préfet. Deux semaines plus tôt, ce dernier a refusé le projet de SCOT qui lui était proposé pour deux motifs : l'insuffisance de la prise en compte du paysage, et le manque de garantie apportée en matière de qualité de l'eau et de gestion globale des eaux de pluie. Les élus

faisant face à une position ferme du Préfet, ils comprendraient difficilement qu'un viaduc aussi long soit construit et génère des interférences paysagères considérables dans ce site sensible inscrit sur un périmètre Natura 2000.

Concernant la qualité de l'eau et la gestion globale des eaux de pluie, des discussions ont été initiées entre les élus et les services de l'État pour convenir d'un certain nombre de dispositions « hors norme ». Celles-ci s'appliquent à très peu de territoires et contraindront très fortement leur urbanisation future. Lorsque le SCOT aura été adopté, sous couvert de protection des lagunes, aucune commune n'aura la possibilité d'avancer son Plan Local d'Urbanisme (PLU) tant que des documents extrêmement détaillés n'auront pas été réalisés à l'échelle de chacun des sous-bassins versants constituant l'ensemble du bassin versant de Thau. Ces documents devront notamment démontrer que toute incidence liée à l'urbanisation future serait totalement maîtrisée. En outre un « verrou » empêchera tout aménagement tant que les schémas n'auront pas été réalisés à l'échelle des sous-bassins versants et qu'il n'aura pas été démontré que ces sites ne doivent pas être utilisés pour y implanter les équipements de sécurisation les plus modernes. Pour le sous-bassin versant de la Vène (correspondant à la zone de Poussan), tout aménagement sera bloqué tant qu'un schéma performant n'aura pas été établi pour sécuriser la lagune. Dans ce contexte, les élus locaux ne comprendraient pas que le passage de trains de marchandises à proximité de l'étang de Thau soit autorisé, alors que l'État impose par ailleurs un cadre extrêmement restrictif.

Édouard PARANT, RFF, rappelle qu'il n'est pas un représentant de l'État. Le projet de RFF fera l'objet d'une instruction par les services de l'État ; ce projet devra tenir compte de l'ensemble des contraintes légales, notamment celles définies dans le cadre de la police de l'eau. Il demande si l'un des deux tracés est meilleur que l'autre en termes paysagers.

- ▶ **Jean-Jacques TAILLADE, Directeur adjoint du SMBT**, répond que le tracé nord, plus proche du PIG, est le meilleur, tant en termes paysagers que de qualité des eaux. Il constate qu'aucun site de sécurisation n'est prévu pour le tracé sud, alors que la circulation de trains de marchandises pourrait générer de sérieux risques de pollution de l'eau.

Édouard PARANT, RFF, indique que les eaux fluviales du viaduc seront ramenées sur des bassins situés de part et d'autre du viaduc. Il rappelle par ailleurs que la construction d'un viaduc sera indispensable pour faire circuler du fret. Plus le tracé sera proche de l'étang, plus l'ouvrage sera long.

- ▶ **Henri TADÉO, Adjoint au Maire de Balaruc-le-Vieux**, s'étonne que le tracé sud puisse être envisagé puisque la traversée de cet espace remarquable va d'une part générer un risque important de pollution et d'autre part dégrader la qualité paysagère du site. Ainsi le tracé nord lui semble moins impactant, tant pour l'étang de Thau que pour les communes de Gigan et de Poussan. Par ailleurs il s'étonne que les forages n'aient pas fait l'objet d'une communication plus large en direction des communes concernées.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que ces opérations ont été annoncées par un courrier qui a été adressé aux communes concernées. En outre RFF a organisé une dizaine de réunions d'information avec les exploitants viticoles.

- ▶ **Henri TADÉO, Adjoint au Maire de Balaruc-le-Vieux**, s'enquiert de la finalité de ces sondages.

Édouard PARANT, RFF, répond que les forages visent à réaliser des études géotechniques et hydrogéologiques pour connaître l'eau souterraine et la nature des sols.

- ▶ **Jacques ADGE, Maire de Poussan**, fait savoir qu'aucun des deux tracés ne lui convient car ils sont trop proches de l'étang de Thau et impacteront obligatoirement Poussan. En outre il craint que ces tracés ne suscitent de vives protestations de la part des acteurs économiques vivant de cet « écriin fragile ». De son point de vue, le tracé nord, proche du PIG de 1995, est le moins défavorable.

- **Francis VEAUTE, Maire de Gigean**, rappelle qu'à l'occasion de la réunion de février à Montpellier, il avait fait part de son opposition au tracé nord car celui-ci est trop proche des lotissements et traverse la future zone d'activité de Bellevue. La population ayant difficilement accepté le tracé de 1995, il prévient qu'elle risquerait de provoquer une « révolution » si le tracé retenu passe entre l'autoroute et les lotissements.

Édouard PARANT, RFF, annonce que les deux tracés seront présentés lors de la réunion publique qui se tiendra le 27 juin à Gigean. Il comprendrait que cette présentation donne lieu à des contestations de la part de la population puisque ces tracés diffèrent du tracé de 1995 ou s'approchent des lotissements. Il rappelle que le rôle de RFF est de montrer qu'il a étudié plusieurs variantes de tracé. Si les parties sont majoritairement contre ces tracés, cette position sera rapportée dans le dossier qui sera remis au ministère. Il ajoute que limiter les emprises agricoles et s'éloigner au maximum des zones habitées fait bien partie des critères d'analyse.

- **Francis VEAUTE, Maire de Gigean**, souligne l'importance du facteur humain et estime que le tracé nord, particulièrement impactant en termes de nuisances, « tuerait » le village.

Édouard PARANT, RFF, explique qu'un des tracés passera à une hauteur supérieure à l'autoroute. Une solution de passage sous l'autoroute pourrait être étudiée. Les deux cours d'eau à proximité du village constituent des points bas. Pour la zone d'activité, l'implantation d'une ligne ferroviaire se traduirait par un prélèvement de terre, et si besoin des relocalisations d'entreprise ; pour les zones d'habitation, des solutions anti-bruit devraient être mises en œuvre. Comme le village est à proximité d'un site Natura 2000 et du site classé de la Gardiole, le tracé retenu passera sur une zone contrainte réglementairement. Des dossiers relativement lourds devront donc être déposés au ministère de la Culture ou au ministère de l'Écologie.

- **Alain BERTES, Maire adjoint de Gigean**, constate que le tracé au Nord de l'A9 génère de nombreuses nuisances et s'interroge ainsi sur l'intérêt de son maintien dans le seul but de faire circuler du fret.

Édouard PARANT, RFF, répond qu'une partie de la ligne devrait être mixte *a minima* jusqu'à Béziers. La majorité des acteurs qui se sont exprimés lors du débat public ont fait part de leur position favorable quant à la mixité de la ligne. Il est très probable que le fret circulera dans le secteur de Gigean. Un tracé nord permettrait de ne pas monter trop haut dans les contreforts du massif de la Gardiole et ainsi d'abaisser le profil de la ligne pour les trains de marchandises. En outre ce tracé empièterait moins à l'intérieur du site classé de la Gardiole.

- **Alain BERTES, Maire adjoint de Gigean**, estime que le facteur humain doit primer dans le choix du tracé. De plus il considère que les impacts sur les zones agricoles devraient davantage être pris en compte. Par ailleurs il souligne le poids de la contrainte pesant sur RFF qui a obligation de compenser les hectares d'un site classé sur lesquels passera la Ligne nouvelle.

Édouard PARANT, RFF, indique qu'il n'est pas possible de compenser des hectares de paysage. Mais RFF doit prévoir des dispositifs architecturaux pour la qualité et l'insertion des ouvrages d'art afin de pénaliser *a minima* le massif. Ainsi il pourrait être fait obligation à RFF d'enterrer davantage la ligne ferroviaire.

- **Alain BERTES, Maire adjoint de Gigean**, suggère à RFF de proposer un autre tracé plutôt que de devoir gérer de telles contraintes.

Édouard PARANT, RFF, confirme que l'évitement constitue la première démarche de RFF. Le tracé sud permet d'éviter au maximum les populations et la zone Natura 2000 de Fabrègues. Des hectares devront être compensés au titre des zones Natura 2000, et non au titre du site classé de la Gardiole. Le tracé nord ne serait pas forcément le plus simple puisqu'il se rapprochera de la zone Natura 2000 et du village de Gigean. Un certain nombre d'hectares devront faire l'objet de compensations. Les parcelles cultivées ne présentent pas d'enjeux particuliers compte tenu de l'ampleur du projet. Comme le tracé retenu devra passer par la zone Natura 2000 ou par le site classé de la Gardiole, une analyse

multicritère prenant en compte les dimensions sociétale, environnementale et technico-financière devra être réalisée.

- ▶ **Jacques MARTINIER, Maire de Fabrègues**, constate que les tracés n'ont pas évolué depuis février. Il estime que le tracé sud, proche du PIG et de l'autoroute, est le moins impactant pour la plaine agricole et la partie urbanisable située entre l'autoroute et Fabrègues. Il regrette fortement qu'aucun zoom sur Fabrègues n'ait été communiqué aux élus et aux associations de la commune afin que ceux-ci puissent réfléchir à ce projet. Il demande qu'un document détaillé (au niveau de la parcelle) leur soit adressé.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que les différents documents et les présentations des variantes de tracé sont en ligne depuis plusieurs mois, sur le site internet www.lalignenouvelle.com, dans les diaporamas faits lors des commissions consultatives de février 2012.

- ▶ **Jacques MARTINIER, Maire de Fabrègues**, fait observer que ces présentations ne permettent pas d'identifier les parcelles impactées. Il prévient en outre que le tracé à proximité de la future extension de la commune n'est pas acceptable.

Édouard PARANT, RFF, précise qu'un travail à la parcelle a été en partie réalisé par la chambre d'agriculture. Mais sur ce secteur, les tracés restent majoritairement dans les bois ; toutes les parcelles agricoles ne sont pas plantées en vignes.

- ▶ **Jacques MARTINIER, Maire de Fabrègues**, rappelle que de nombreuses et grandes parcelles céréalières bordent la commune. Le Maire et le Conseil municipal de Fabrègues sont favorables au tracé sud (correspondant au PIG) car il permet de minimiser l'impact sur les populations et les propriétés agricoles, tout en présentant des nuisances sonores plus faibles.

Conclusion

Réseau Ferré de France remercie l'ensemble des participants pour leur présence. Édouard PARANT invite l'assemblée à poursuivre les échanges autour d'une collation.

Fin de la Commission consultative à 13h.