

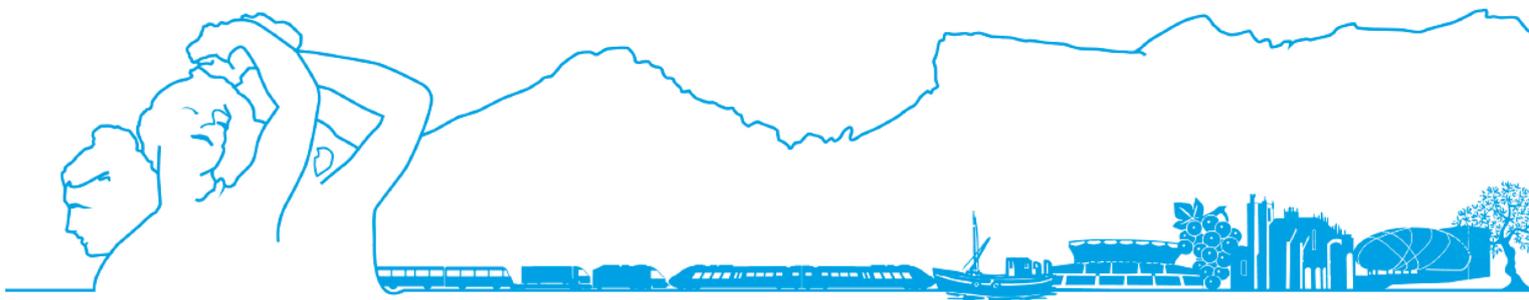
ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Compte-rendu

4^{ème} COMMISSION CONSULTATIVE – SÉQUENCE 4

Mardi 7 février 2012 – BÉZIERS

Palais des Congrès



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

Début de la réunion à 10h15 en présence de 30 personnes.

NOM	PRÉNOM	ORGANISME	FONCTION
DE MAISTRE	Nicolas	Préfecture de l'Hérault Sous-préfecture de Béziers	Sous-Préfet
COUDERC-MONERON	Annie	Assemblée Nationale - Kléber MESQUIDA	Collaboratrice parlementaire
ZEMMOUR	Claude	Région Languedoc-Roussillon	Vice-Président
GRANIER	Henri	Communauté d'agglomération Béziers- Méditerranée	Vice-Président
SUERE	Michel	Communauté d'agglomération Béziers- Méditerranée	Vice-Président
MAURAND	Jacques	Communauté d'agglomération Béziers- Méditerranée	Directeur général des services techniques
BACCOU	Laurent	Communauté d'agglomération Béziers- Méditerranée	Chef du service Transports et Déplacements
PONTIÈS	Stéphane	Communauté d'agglomération Béziers- Méditerranée	Responsable du développement durable
VIVER	Camille	Communauté d'agglomération Béziers- Méditerranée	Chef de projet
THÉRON	Christian	Communauté d'agglomération Hérault- Méditerranée	Vice-Président délégué aux Transports
MILLET	Denis	Communauté d'agglomération Hérault- Méditerranée	Directeur général – adjoint des services
BOZZARELLI	Michel	Communauté de communes La Domitienne	Président
ALLAOUI	Fatima	Mairie de Béziers – CR LR	Conseillère municipale – conseillère régionale
RALUY	Robert	Mairie de Bessan	Maire
COSTE	Georgette	Mairie de Bessan	Conseillère municipale
TROUILLET	R.	Mairie de Bessan	Conseiller municipal
GAUTIER	Gérard	Mairie de Cers	Maire et Conseiller général de l'Hérault - Canton de Béziers 2
MARHUENDA	Pierre	Mairie de Florensac	Adjoint au Maire
NOUGUIER	Richard	Mairie de Montblanc	Maire
BONNAFOUX	Jean-Michel	Mairie de Montagnac	
PEREZ	Robert	Mairie de Pinet	Adjoint au Maire
TAVERNIER	Jean-Charles	Mairie de Pinet	Adjoint au Maire
SUIVENG	Fabrice	Mairie de Saint-Thibéry	Directeur général des services
ANGOULEVANT	Daniel	Mairie de Sauvian	Représentant du maire
MOREAUX	Jacques	Mairie de Sauvian	Représentant du maire
BARSALOU		Mairie de Villeneuve-lès-Béziers	Directeur de Cabinet
SOTO	Adriane	Mairie de Villeneuve-lès-Béziers	Cabinet du Maire
RICHER	Jean-Pierre		Garant

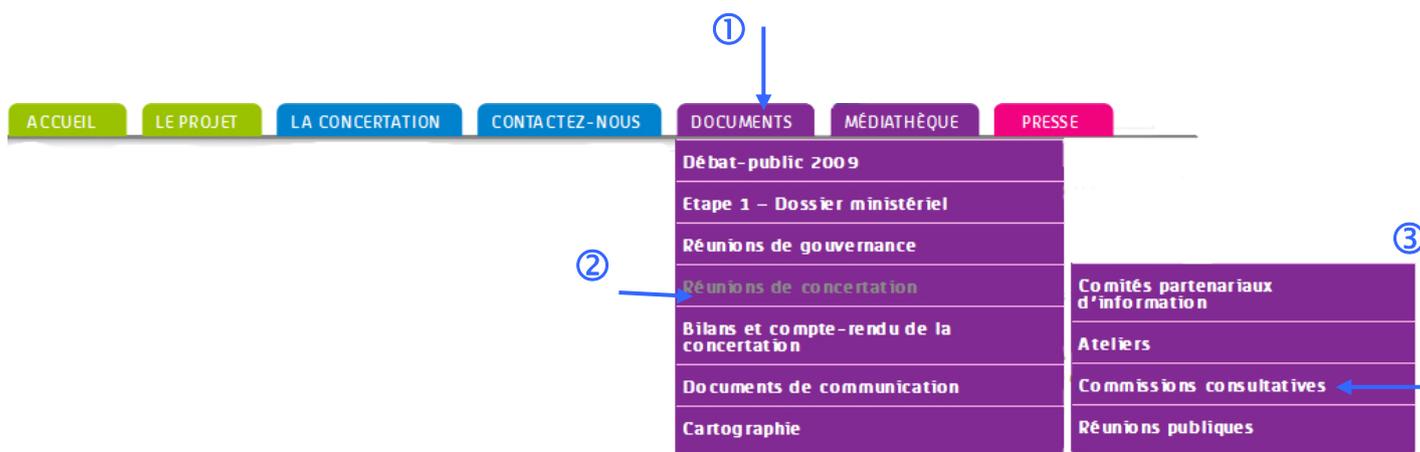
Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction régionale Languedoc-Roussillon pour cet atelier :

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

Déroulé de 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

- **Nicolas DE MAISTRE, Sous-préfet de Béziers**, remercie les élus de leur présence.

Édouard PARANT, RFF, rappelle la présence de Jean-Pierre RICHER, garant de la concertation qui accompagne le projet depuis trois ans, et poursuit sa mission tout au long de cette étape 2. Il s'assurera que l'information et la concertation menées par Réseau Ferré de France sont conformes aux conclusions du débat public. Le garant peut être contacté par mail à l'adresse suivante : garant.inmp@gmail.com. Par ailleurs, l'ensemble de la documentation présentée est consultable, ainsi que les comptes-rendus et la cartographie sur le site www.lalignenouvelle.com.

RAPPEL DES GRANDES ÉTAPES

Édouard PARANT, RFF, indique qu'à l'issue du débat public, qui portait sur un couloir de 5 km de large, RFF a travaillé sur plusieurs bandes de 1 000 mètres. Cette étape 1 s'est achevée par la décision ministérielle du 14 novembre 2011, validant une zone de passage large d'environ 1 000 mètres.

Cette décision ministérielle a fourni la feuille de route pour démarrer les études de tracé de l'étape 2.

La ministre demande aussi de :

- définir un tracé, d'une largeur moyenne de l'ordre de 120 mètres ;
- préciser quelles sections accueilleront des trains de marchandises en plus des TGV[®], ce qui sera très probablement le cas de la séquence 4 ;
- approfondir les études de raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique ;
- travailler sur les modalités de desserte de Béziers et Narbonne, en envisageant un système de gare efficace pour le territoire.

La ministre souhaite également que RFF poursuive la concertation et même l'amplifie. À cette fin, le dispositif de travail qui a prévalu en 2011, est reconduit.

En matière de stratégie foncière, les Préfets de département prendront des arrêtés, en vertu de l'article L. 110-11 du code de l'Urbanisme. Ces arrêtés ne contraindront pas à l'expropriation, mais permettront d'informer RFF de tout nouveau projet d'urbanisme.

Le sujet des gares a été abordé au cours de deux journées d'ateliers mi-novembre 2011. Un point intermédiaire et un travail par territoire est prévu le 1^{er} mars à Béziers, le 2 mars à Narbonne et le 5 mars à Nissan-lez-Ensérune. La ministre demande d'agir rapidement car elle souhaite disposer d'un dossier ministériel à l'automne 2012, ce qui suppose un comité de pilotage avant l'été. Enfin, une dernière série d'ateliers pourrait être organisée en juin 2012.

La séquence d'aujourd'hui, initialement intitulée « Nord A9 », court de Vendres à Loupian.

CONSTRUCTION DES VARIANTES DE TRACÉ

Principes de construction des variantes

Édouard PARANT, précise que RFF travaille sur la base de trois critères :

- approfondir la connaissance du territoire ;
- garder à l'esprit les objectifs fonctionnels du projet (raccordements, desserte du territoire...) ;
- respecter les contraintes techniques et les règles de dimensionnement.

Afin d'affiner sa connaissance du territoire, RFF collecte et met à jour tous les documents d'urbanisme, en y recherchant plus spécifiquement les futures zones à bâtir, mais aussi les futures zones d'activité. Toutes les mairies seront contactées pour transmettre une version numérisée de ces documents, comme les Plans locaux d'urbanisme (PLU). Le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Biterrois est également en cours de concertation et entraînera une mise en compatibilité des documents d'urbanisme dans les 87 communes qu'il recouvre.

RFF travaille en outre sur les contraintes liées aux zones inondables, les activités agricoles et économiques, les sensibilités naturelles et paysagères et les contraintes technologiques (éoliennes, PPRT...).

Enjeux territoriaux

L'état des lieux se décompose en quatre thèmes : activités humaines, ressource en eau, patrimoine et paysage, biodiversité. Chacun a donné lieu à une cartographie des enjeux, disponible sur le site www.lalignenouvelle.com.

La zone traversée est urbanisée et les variantes de tracés suivent globalement l'autoroute. L'activité humaine recouvre, dans la zone de passage, le bâti mais aussi les projets de zones d'activité, l'habitat isolé, l'occupation agricole (notamment les zones d'AOC) et le maraîchage.

Concernant l'eau, les études ont identifié le Canal du Midi et la plaine inondable de l'Orb, ainsi que tous les captages d'adduction d'eau potable et leur périmètre rapproché. Celui-ci fait en effet l'objet d'une réglementation spécifique, qui doit être respectée en cas de transport de marchandises. La présence de cours d'eau influe sur l'altimétrie de la ligne et l'implantation de la gare. Ces cours d'eau entrent en confluence à Portiragnes, parallèlement à la ligne classique. Les études ont aussi identifié les cours d'eau interceptés. À Saint-Thibéry et Florensac, 19 captages dans les boucles de l'Hérault alimentent 500 000 personnes durant l'été. L'autoroute a déjà pris un certain nombre de dispositif protection.

Le Canal Midi a été classé par l'Unesco, mais la zone qui intéresse le projet est celle où il est le moins mis en valeur en raison de l'activité industrielle et urbaine voisine. L'empreinte du projet restera donc ici limitée. Le paysage compte par ailleurs de nombreux mas, qui ne sont pas classés, mais s'avèrent identitaires du patrimoine local. La plupart des monuments historiques sont situés dans les villages. Leur périmètre de protection et de co-visibilité n'interfère donc pas avec la zone de passage. En revanche, des vestiges archéologiques existent en plein centre de cette zone (Pont romain, Via Domitia, vestiges du Pallas, ZPPAUP de Loupian).

En termes de biodiversité, RFF a effectué un recensement complet de la faune et de la flore durant une année (les inventaires faune, flore, habitat). Parmi les espèces présentant une valeur patrimoniale figurent des outardes canepetières, des pies grièches et des lézards ocellés. Le variante retenue devra également tenir compte des zones Natura 2000.

ÉLABORATION DES VARIANTES DE TRACÉ

Sur la base de cet état des lieux, RFF a élaboré plusieurs variantes qui permettent d'éviter les différents enjeux identifiés et répondent aux enjeux fonctionnels. RFF a raisonné sur la base d'une vitesse de 300 à 350 km/h pour les TGV[®] et 120 km/h pour les trains de marchandises, en intégrant le fait que ces derniers imposent des pentes plus faibles. Toutefois, la ministre souhaite un plan évolutif, permettant à terme de faire circuler des trains de marchandises à 150 km/h, ce qui suppose un tracé plus droit. Elle demande également d'étudier le raccordement à la gare de Béziers-centre, voire la création d'une gare nouvelle dans l'Est biterrois.

Les études ont déterminé cinq familles de variantes, consistant respectivement à :

- réutiliser le plus possible le tracé élaboré en 1995, sur lequel beaucoup de communes se sont basées pour développer leur territoire ;
- s'accoler aux infrastructures existantes (autoroutes, routes nationales, lignes électriques) ;
- aller le plus droit possible ;
- respecter les enjeux territoriaux ;
- limiter les investissements en limitant les grands ouvrages d'art.

- ▶ **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne,** s'étonne que la séquence 4 parte du milieu de Béziers pour couvrir ensuite l'Est biterrois. Le Grand Béziers n'est pas considéré dans son ensemble. Or les problèmes hydrauliques et écologiques sont également prégnants dans le Sud et l'Ouest biterrois et il doute qu'ils intéressent les élus de Narbonne auxquels ils seront présentés le lendemain.

Édouard PARANT, RFF, précise qu'il dispose des cartes de l'Ouest biterrois, mais que l'animation en 3D ne débute qu'à Villeneuve-lès-Béziers. « Le tracé montré partira de Nissan, mais nous évoquerons le projet de gare demain ». Le territoire, essentiellement agricole, a fait l'objet de classements Natura 2000. Ses Zones de Protection Spéciale (ZPS) sont les collines d'Ensérune, les étangs de Capestang et de Montady ainsi que l'oppidum. Les vestiges archéologiques sont nombreux. Outre un petit groupe bâti, les enjeux recouvrent une activité de maraîchage, des étangs asséchés, de la viticulture, la zone d'activité Via Europa, une carrière et la présence d'outardes. L'activité humaine demeure, plus faible car ce territoire est plus soumis au risque d'inondation.

Le territoire de Villeneuve-les-Béziers s'étend de part et d'autre du Canal du Midi. La cartographie reprend tous les projets de zones d'activité de l'agglomération, mais surtout la poussée de l'urbanisation jusqu'à l'autoroute. Trois captages figurent également.

- **Robert RALUY, Maire de Bessan**, souhaite disposer des plans afin de pouvoir s'y référer.

Édouard PARANT, RFF, annonce que la présentation faite sera mise en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com.

VISUALISATION DES VARIANTES DE TRACÉ

Visualisation sur carte

[Cartes des diapositives 42 & 43]

Édouard PARANT, RFF, commente les cartes des variantes : « En rose figure le tracé du projet PIG, conçu en 1995 pour le transport de voyageurs. Il occupe actuellement une largeur de 100 m dans vos documents d'urbanisme ». Ce projet PIG devait s'accompagner d'une gare nouvelle à Nissan, ce qui explique le point d'entrée à gauche de la carte. Toutes les variantes proviennent plus ou moins du même point, situé au milieu de la zone de passage et éloigné du centre de Nissan.

Le tracé vert correspond à une variante située dans un secteur de moindre sensibilités territoriales. Il évite un projet de ZAC, les terres maraîchères, la zone Natura 2000 et des zones de sensibilités environnementale ou patrimoniale.

Enfin, le tracé bleu, en pointillés, reprend le tracé PIG au commencement, mais passe ensuite de l'autre côté de l'autoroute, au Nord se dirigeant vers Béziers.

Édouard PARANT, RFF, interroge les élus : « Seriez-vous indifférents à un tel changement, ou estimez-vous plus judicieux de conserver le projet initial ? »

- **Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, précise que le tracé vert traverse une zone désormais construite, à savoir Via Europa. Il serait donc très onéreux. En revanche, le tracé en pointillés, passant au Nord de l'autoroute, lui semble intéressant sous réserve d'inventaire, dans la mesure où il traverse des espaces non bâtis.
« Le projet PIG nous posait déjà problème dans le passé car nous ignorions à quelle altitude passerait le TGV[®]. » Arrivant de Sauvian, donc d'une certaine altitude, ce tracé devait ensuite plonger sous la carrière pour croiser l'autoroute. De manière générale, le croisement de l'autoroute (par-dessus ou par-dessous) constitue un élément important. Comme RFF l'a indiqué, les communes ont organisé leurs investissements et plans d'urbanisme autour du PIG depuis quinze ans. Il pourrait donc s'avérer judicieux de le maintenir.

Édouard PARANT, RFF, souligne que RFF ne parviendra pas nécessairement à éviter tous les enjeux. Un passage par le Nord sur ce secteur permettrait d'en éviter beaucoup, mais poserait problème sur le secteur suivant.

- **Françoise UCAYE, Bureau d'étude Inexia**, ajoute que le projet PIG ne concernait que le transport de voyageurs, or les TGV[®] peuvent monter des pentes fortes. Un projet mixte,

incluant du transport de marchandises, impose de prévoir des pentes plus faibles. Dans ce contexte, il devient difficile de passer sous l'autoroute et il faudrait passer au-dessus grâce à des grands viaducs.

Concernant le tracé vert, dit « de moindre enjeu », il est possible d'envisager de passer sous l'autoroute, mais cela nécessitera des études sur les aménagements routiers.

Quant au tracé alternatif, en bleu pointillé, il impliquerait un passage par le péage, donc une reprise de la sortie d'autoroute. Une telle décision ne serait pas neutre.

Édouard PARANT, RFF, confirme qu'en évitant Via Europa et toute une zone d'enjeux, ce tracé impacterait une autre forme d'activité, l'autoroute. À l'origine, le PIG profitait de la carrière déjà creusée pour passer sous l'autoroute, mais il faut désormais passer au-dessus de l'autoroute et cette carrière constitue un problème, si on souhaite conserver ce tracé avec des trains de fret.

L'option verte « de moindre enjeu » serait techniquement plus facile à cet endroit, mais elle impliquerait de déplacer une partie de la zone d'activité déjà en place. Ceci présente un coût et perturbe l'activité existante.

Le tracé bleu en pointillés évite nombre d'enjeux, mais bute sur l'aire de service. Par ailleurs, l'ensemble des options de passage suivantes passent à l'Est de l'autoroute, afin de profiter de l'espace disponible et d'éviter les trois zones de protection des usines Seveso. Or l'endroit où le tracé bleu traverse de nouveau l'autoroute se situe dans la zone inondable, ce qui suppose de franchir l'autoroute par-dessus, avec un impact paysager important. De plus, l'ouvrage serait très oblique donc plus complexe, car la ligne et l'autoroute ne se croisent pas à la perpendiculaire, mais presque parallèle.

Toutes les options se rejoignent ensuite pour franchir le Canal du Midi. Puis d'autres variantes apparaissent une fois la ligne classique franchie. Les tracés « PIG » et « de moindre enjeu » visent un niveau similaire à celui de l'autoroute, voire un niveau inférieur, permettant de réutiliser ses ouvertures hydrauliques et de ne pas accroître le risque d'inondation.

- **Bernard AURIOL, Maire de Sauvian**, constate que le projet de ZAC Porte de Sauvian, qui occupe une trentaine d'hectares, sera situé en dehors de la zone de passage.

[Cartes des diapositives 42 & 52]

Édouard PARANT, RFF, poursuit la présentation des variantes : « Nous arrivons ensuite dans un secteur où il serait envisageable d'implanter une gare nouvelle ». Cette portion de ligne sera soumise à davantage de contraintes, car il faut prévoir des quais droits pour faciliter la descente des voyageurs, une pente très faible pour garer les trains, une zone plus large pour disposer de plusieurs voies et la présence d'aiguillages.

Il existe trois options. Toutes se rejoignent à la limite entre Cers et Montblanc, puis la variante PIG part vers le bois de Montblanc, la variante « directe » continue au plus droit et l'option « de moindre enjeu » évite le plus possible le bois de Montblanc par le sud. De ces trois variantes découlent cinq options pour l'implantation de la gare. *Voir diapositive n°47.*

Le terrain naturel n'étant pas plat, les différents tracés ont des impacts en termes d'altimétrie. Entre la plaine du Libron et la plaine de l'Orb, un léger relief doit être franchi. Le tracé « direct » est relativement plat, puis amorce sa descente au milieu du relief pour adopter le profil de l'autoroute, calée plus haut. Il passe à la limite des franchissements hydrauliques. En cas de gare enterrée, la ligne devrait passer sous les cours d'eau, mais il n'est pas certain que les autorisations soient accordées. La variante passant au-dessus de l'autoroute produirait un impact paysager certain, en particulier pour la commune de Villeneuve, car elle serait très élevée.

- **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, constate que le troisième tracé, passant par-dessus l'autoroute, n'a pas été évoqué, ni même un tracé intermédiaire évitant l'impact considérable sur Villeneuve-lès-Béziers. « Nous ne pouvons nous contenter des deux alternatives que vous nous exposez, et qui consistent à détruire Villeneuve-lès-Béziers ou construire une gare ».

Édouard PARANT, RFF, précise que la gare sur le tracé PIG est également envisageable, même si le rayon de courbure pose question. Par ailleurs, il convient de définir jusqu'où les partenaires acceptent d'éloigner la gare du centre urbanisé. Édouard PARANT, interroge Michel SUÈRE sur le site porté par sa collectivité.

- ▶ **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, confirme que le site n'a pas été clairement présenté, mais qu'il figure en pointillés. « Il nous semble cohérent d'intégrer cette gare au tracé PIG, en la plaçant plus près de l'échangeur et en créant une jonction avec la voie existante. » Cette solution est plus basse et évite le double franchissement de l'autoroute. Située près de l'autoroute et bénéficiant d'une déviation ferrée vers Cers, cette gare optimiserait le territoire. « Je conçois mal que l'on puisse mettre en balance Villeneuve-lès-Béziers et la gare. Pourrions-nous vous présenter les données qui sous-tendent notre troisième option ? »

Édouard PARANT, RFF, demande des précisions sur le projet urbain de Béziers et jusqu'où la gare peut être décalée vers la droite. « Estimez-vous la variante « directe » totalement incompatible en raison de ses forts impacts sur le bâti ? »

- ▶ **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, le confirme et ajoute que cette variante impliquait de passer au-dessus de zones récemment urbanisées, notamment le cimetière. « Nous ne pouvons accepter de détruire autant de maisons, car cela poserait des problèmes de relogement dans une commune touchée par le risque d'inondation. Nous échangerons en interne sur ce sujet. »

[Cartes des diapositives 53 à 57]

Édouard PARANT, RFF, poursuit la présentation du tracé PIG, vers Bessan, Saint-Thibéry et Montblanc. Il confirme que le cimetière n'est jamais impacté par les variantes.

- ▶ **Richard NOUGUIER, Maire de Montblanc**, annonce que sa commune projette d'établir une ZAC de 32 hectares sur le domaine de Castelfort.
- ▶ **Robert RALUY, Maire de Bessan**, ajoute que les tracés Sud constitueraient une catastrophe pour sa commune, qu'ils couperaient en deux. « Ils impacteraient de surcroît la zone industrielle existante et tous les projets de développement ». Le tracé « de moindre enjeu » est celui qui lui convient le mieux.
- ▶ **Richard NOUGUIER, Maire de Montblanc**, conclut que le tracé initial apparaît donc comme le moins préjudiciable.

[Cartes des diapositives 58 & 62]

Édouard PARANT, précise que RFF a pris en compte dans la cartographie, le projet de ZAC Hérault-Méditerranée et les carrières. Tous les tracés passeraient au Nord de l'autoroute, dont ils s'approcheraient au niveau de Florensac. RFF a étudié un passage plus au Nord (variante « bleue »), afin d'éloigner la ligne du captage de Pinet, de l'AOC Picpoul et de la zone de sensibilité environnementale. La variante « de moindre enjeu » passe elle aussi au Nord du PIG pour éviter ces sensibilités.

- ▶ **Pierre MARHUENDA, adjoint au Maire de Florensac**, souhaite avant tout éviter le morcellement de sa commune. « Tous les tracés proposés nous rassurent sur ce point et nous conviennent, même s'il est encore trop tôt pour nous positionner de manière définitive. » Un tracé au Sud de l'autoroute était possible compte tenu de la bande de passage, et il avait été évoqué lors d'une réunion précédente. Il aurait été plus problématique et l'adjoint au maire se réjouit de son abandon.
- ▶ **Robert PEREZ, adjoint au Maire de Pinet**, constate que le tracé Nord, figuré en bleu, lui conviendrait également davantage, car il préserve le captage comme la zone d'appellation.

- **Robert RALUY, Maire de Bessan**, rappelle que le PIG existe depuis plus de dix ans et que tous les projets d'urbanisme se sont basés dessus. « Il conviendrait donc d'en tenir compte. »

[Cartes des diapositives 63 à 72]

Édouard PARANT, RFF, présente la variante « bleue », qui bascule de l'autre côté de la Via Domitia en évitant les zones de sensibilité naturelle. Toutes les options convergent à l'entrée de Loupian. Le PIG reste au Sud de la Via Domitia. Le tracé « direct » est similaire. RFF a étudié une autre variante, passant le plus au Sud possible. Toutefois, elle impacte davantage de mas isolés et traverse des parcelles d'AOC et autres zones de sensibilité.

Visualisation des variantes de tracé en 3D

Édouard PARANT, RFF, indique que la visualisation en 3D débute à Villeneuve-lès-Béziers, longe ensuite l'autoroute, en traversant une zone inondable marquée par l'activité viticole.

La ligne plonge vers le Canal du Midi, qu'elle franchit, au-dessus du terrain naturel. La ligne classique est en remblai mais les talus de l'autoroute sont encore plus élevés. Cette zone est totalement urbanisée.

La variante reste à droite de l'autoroute en direction de Montpellier. Le nouveau cimetière a été intégré à la carte. Il oblige à décaler la ligne vers la gauche. Le premier site de gare envisagé se trouverait sur cette section, à l'interconnexion entre ligne actuelle et ligne nouvelle.

La suite du tracé ne suit pas la courbe de l'autoroute, qui n'est pas adaptée à des vitesses de 350 km/h. La zone du Capiscot et les zones en construction se trouvent déjà en limite de PIG. Le PIG et l'option « de moindre enjeu » s'approchent de l'échangeur autoroutier. Le site candidat de l'Agglomération de Béziers est situé sur le tracé de gauche.

- **Jean-Michel BONNAFOUX, Mairie de Montagnac**, se demande si toutes les infrastructures situées sous le faisceau sont appelées à disparaître.

Édouard PARANT, RFF, précise que la voie en elle-même mesure 20 m de large et la bande représentée dans cette simulation mesure 100 m. La largeur considérée pourrait même être plus importante en raison du remblai.

- **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, s'interroge sur une solution intermédiaire, qui consisterait pour le tracé PIG à rejoindre le tracé alternatif. « Est-elle envisageable ? Nous avons acté que nous éviterions le bois de Montblanc, mais avons-nous toute latitude sur le secteur qui précède ? »

Édouard PARANT, RFF, assure que sur les diverses logiques présentées, il est possible de recombinaison des scénarios. Cette solution intermédiaire pourrait être envisagée si l'altitude et les virages le permettent. Les altimétries étant similaires, nous pouvons l'imaginer.

- **Michel SUÈRE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, précise que sa collectivité est dans une logique de complémentarité et non d'opposition avec les autres territoires, et souhaite donc trouver des alternatives évitant des contraintes au plus grand nombre.

Édouard PARANT, RFF, poursuit la présentation avec une autre variante qui part ensuite vers Portiragnes et Agde. « Nous sommes là dans un territoire viticole et marqué par la présence d'outardes. » La ligne classique, relativement rectiligne, est située sur un remblai assez haut et disposant de fossés profonds en raison d'un cours d'eau.

Le parcours se poursuit, traversant le Libron, puis longe les aménagements hydrauliques de l'autoroute et l'aire d'autoroute et se dirige vers Saint-Thibéry et Bessan. Les trois tracés (PIG, variante « directe » et variante « de moindre enjeu ») ont été intégrés.

- ▶ **Richard NOUGUIER, Maire de Montblanc**, propose un point de compromis avec le tracé PIG, situé à gauche de la carte et croisant l'autoroute, qui causerait moins de dommages à Bessan.

Édouard PARANT, RFF, ajoute que des variantes assez contrastées apparaissent de part et d'autre de l'autoroute, avant Bessan et la vallée de l'Hérault.

- ▶ **Robert RALUY, Maire de Bessan**, précise que seuls les tracés de gauche, situés au Nord de l'autoroute, intéressent sa commune. Les autres impactent trop Bessan.
- ▶ **Richard NOUGUIER, Maire de Montblanc**, ajoute que le tracé Sud serait catastrophique et ne doit plus être envisagé.

Édouard PARANT, RFF, commente la suite du parcours : la ligne plonge vers l'Hérault. La variante Sud impliquait une section en tunnel pour passer sous l'ancien volcan et l'autoroute.

- ▶ **Robert RALUY, Maire de Bessan**, fait remarquer que cette zone naturelle est protégée. La variante Sud traverse un bois classé et une Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF). Par ailleurs, une ZAC se crée à l'Ouest. Enfin, l'endroit où le tracé croise l'autoroute correspond à la nouvelle zone de la Capucière. Ce tracé Sud ne convient donc pas à la commune.

Édouard PARANT, RFF, poursuit le commentaire du film en 3D : « Nous traversons l'Hérault au Nord de l'autoroute dans une zone de mixité industrielle ». Selon les variantes, ce franchissement s'effectue plus ou moins au Nord et plus ou moins à la perpendiculaire. Dans cette zone, la principale problématique réside dans les captages et les inondations.

Il existe deux grandes options dans la direction de Florensac, de part et d'autre de la Via Domitia. Le tracé bleu passe plus loin des zones habitées et de l'autoroute.

Le tracé entre dans l'AOC Picpoul de Pinet. Le relief devient plus important, et les mas plus nombreux au Nord du bassin de Thau.

Il se rapproche enfin de l'autoroute en évitant le Truck Étape, et se dirige vers Loupian et Poussan, où il faudra décider si la traversée de l'autoroute se fait dès ce stade ou plus tard.

- ▶ **Pierre MARHUENDA, adjoint au Maire de Florensac**, constate que le tracé se situe entre l'autoroute et les bassins de stockage d'eau potable de Florensac et Pomerols.
- ▶ **Robert RALUY, Maire de Bessan**, ajoute que sur le secteur de Naffrie et des carrières, le tracé de gauche ne convient pas. Les deux tracés de droite (les plus au Sud) lui semblent préférables.

CONCLUSION

- ▶ **Nicolas DE MAISTRE, Sous-préfet de Béziers**, conclut la séance en soulignant qu'il a grandement apprécié cette visualisation en 3D, qui permet d'accéder à une autre dimension du projet et remercie tous les participants.

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

Fin de la commission consultative à 12h15.