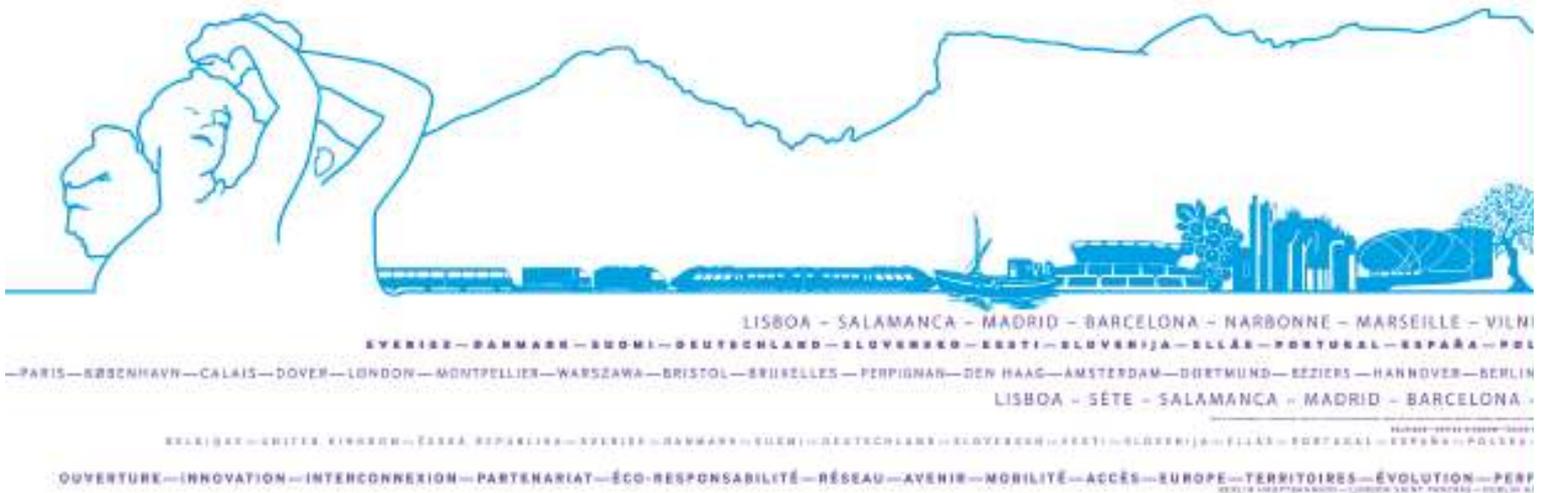


Compte-rendu

ATELIER ENVIRONNEMENT N°2

Mardi 7 septembre 2010 – PERPIGNAN
Hôtel Kyriad – 8 boulevard Wilson



Début de la réunion 10h15 en présence de 29 participants

NOM	PRENOM	ORGANISME
DHORME	Jean Pierre	DDTM des Pyrénées Orientales
DEGAEFF	Jean-Pierre	Conseil Général de l'Aude
PIN RUIZ	Sylvie	Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée
BARRIERES	Sophie	Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée
HERAIL	Jean-Roch	Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne
RAMBAUD	Patrice	Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne
HAEDENS	Sébastien	Communauté de Communes Corbières Méditerranée
AESCHBACHER	Jacques	Communauté d'agglomération de Perpignan Méditerranée
ALEXANDRE	Muriel	Syndicat mixte du bassin de Thau (SMBT)
MARMONIER	Mélanie	Syndicat mixte des basses vallées de l'Aude (SMBVA)
SANS	Kriss	Syndicat mixte des milieux aquatiques et des rivières (SMMAR)
BIJIAOUI	Robert	ARE (Association roussillonnaise d'entomologie)
CALLA	Daniel	Fédération régionale des espaces naturels des PO
COURMONT	Lionel	Groupe Ornithologique du Roussillon (GOR)
GILOT	Fabien	Groupe Ornithologique du Roussillon (GOR)
GUITTET	Mathilde	Fédération Régionale des Chasseurs du Languedoc-Roussillon
GILABERTE	Nathalie	Fédération Régionale des Chasseurs du Languedoc-Roussillon
AGNES	Cyril	Fédération Régionale des Chasseurs du Languedoc-Roussillon
SAULNIER	Nicolas	Ligue de Protection des oiseaux de l'Hérault
THIBAUT	Jean Luc	Association ECCLA (Écologie du Carcassonnais des Corbières et du Littoral Audois)
TRAVE	Joseph	Société de Protection de la Nature - Comité des Pyrénées-Orientales
TRAVE	Josette	Société de Protection de la Nature - Comité des Pyrénées-Orientales
VERMEIL	Jeanine	Ligue urbaine et rurale
VERMEIL	Joëlle	Ligue urbaine et rurale
VIGNON	Nicolas	Tercia Consultants
ROSSI - FERRARI	Isabelle	Ingérop
JOURNET	Marcel	Ingérop
CAREL	Damien	Ingérop
RICHER	Jean Pierre	Garant

Les intervenants de Réseau Ferré de France Direction Régionale Languedoc-Roussillon pour cet atelier :

- **Edouard Parant** - Chef de mission Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan
- **Jean-François Ruiz** - Responsable environnement de la Direction régionale

Le second atelier environnement de la ligne nouvelle Montpellier – Perpignan

Suite à la décision du Conseil d'Administration de Réseau Ferré de France (RFF) en date du 26 décembre 2009 de poursuivre les études, la mission Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan conduit actuellement les études environnementales et techniques de définition d'une zone de passage préférentielle, étape n°1 des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique. Dans ce cadre, RFF a pour ambition de concevoir un projet de manière partenariale et concertée dans la continuité de la démarche adoptée lors des études préalables au débat public.

Afin de préparer au mieux la définition de la zone de passage préférentiel, Réseau Ferré de France a mis en place des groupes de travail sous forme d'ateliers thématiques ciblés permettant des échanges directs lors desquels les acteurs contribuent à la réflexion sur le projet.

Dans le cadre du volet Environnement, Réseau Ferré de France souhaite associer le plus en amont possible des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique, des experts naturalistes, associations, scientifiques, organismes gestionnaires de milieux naturels... afin de recueillir les avis de chacun sur la méthodologie de conduite des études de définition d'une zone de passage préférentiel, sur la pertinence de la base de données, le besoin de précisions éventuelles, etc.

Le déroulé de l'atelier :

- Les objectifs de l'atelier :
 - 06/07/10 : Atelier Méthodologie Environnement
 - Juillet / août 2010 : Analyse, traitement des données
 - 07/09/10 : identification des options de passage
- La présentation du garant de la concertation
 - Veille au bon déroulement de la concertation, à la qualité de l'information
 - Dresse le bilan de la concertation en fin d'étape
 - Possibilité de le contacter directement par mél : garant.lnmp@gmail.com
- La présentation, par séquence, des résultats de la collecte et de l'évaluation de l'ensemble des enjeux du territoire traversé (la méthodologie de recensement et de hiérarchisation des enjeux avait été présentée lors du premier atelier environnement du 6 juillet 2010) ;
 - Séquence 1 Toulouges – Salses-Le-Château
 - Séquence 2 Salses-Le-Château – Peyriac de Mer
 - Séquence 3 Peyriac de Mer - Vendres
 - Séquence 4 Vendres - Loupian
 - Séquence 5 Loupian - Lattes
- ***Une séance de travail au cours de laquelle l'atelier a réagi aux éléments présentés et a identifié, à partir des enjeux mise en exergue, une ou des zones de passage possibles selon les 5 séquences de la zone d'études. Ces propositions ont été comparées aux zones de passage identifiées par RFF ;***

En appui à la présentation, RFF distribue aux participants un atlas cartographique au format A3 comprenant un plan de localisation, l'ensemble des enjeux présentés par grand thème (milieu naturel, patrimoine et paysage, milieu physique, milieu humain) et par séquence (au nombre de 5), les principaux enjeux environnementaux et la synthèse des enjeux, par séquence.

Le PowerPoint de présentation est en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com sous la rubrique documents – réunions de concertation / ateliers

Première partie : la restitution par RFF des études menées

Les principaux enjeux identifiés

Les principaux enjeux de la séquence 1 : Toulouges – Salses-le-Château

- problématiques urbaines et périurbaines de l'agglomération perpignanaise
- milieu naturel riche : ZNIEFF et zones humides, garrigues du Camp Joffre, espèces protégées et plans d'actions associés (aigle de Bonelli et Outarde Canepetière), protections NATURA 2000 (chiroptères et oiseaux)
- dépôt d'explosifs d'Opoul-Périllos et périmètre de protection (5 zones)
- éoliennes et périmètre associé de 500 m (zone de danger potentiel en cas de rupture de pale)
- Château de Salses

Les principaux enjeux de la séquence 2 : Salses-le-Château – Peyriac de Mer

- milieu naturel riche : ZPS des Corbières, zones humides des étangs, grands rapaces, projet de réserve naturelle du massif de Fontfroide, site classé et son projet d'extension
- zones AOP cultivables
- patrimoine : château de salses, massif de Fonfroide, ZPPAUP de Bages

Les principaux enjeux de la séquence 3 : Peyriac de Mer – Vendres

- milieux naturels très riches de part et d'autre de la ville de Narbonne : sites NATURA 2000 et ZNIEFF (garrigues, passereaux, chauves-souris au droit notamment de la Ratapenade, Butor Etoilé dans le marais de la Livière), zones humides et petites mares, stations de plantes protégées
- risques technologiques : Comurhex et périmètre de protection (5 zones)
- Canal de la Robine et projets de classement de sites associés
- problématique d'inondation dans les Basses Plaines de l'Aude
- zones urbaines denses au droit de Narbonne
- oppidum d'Ensérune
- Etangs de Capestang et de Montady

Les principaux enjeux de la séquence 4 : Vendres – Loupian

- une omniprésence de l'eau :
 - vallées inondables et classées NATURA 2000 : l'Orb, le Libron, l'Hérault
 - des zones de submersion marine
 - nombreux captages et adduction en eau potable de Florensac
 - canal du Midi – Site classé patrimoine mondial de l'UNESCO
- équipements SEVESO et périmètres de protection au droit de Béziers (Capiscol)
- moins d'enjeux naturels :
 - grande ZPS des plaines à l'est de Béziers (milieux agricoles avec présence de l'Outarde Canepetière)
 - nombreuses espèces protégées dans le Bois de Montblanc (présente l'originalité d'être une lentille de silice sur des calcaires)
- forte exploitation agricole et viticole, notamment le Picpoul de Pinet
- zones urbaines denses avec des infrastructures existantes au droit de Béziers

Les principaux enjeux de la séquence 5 : Loupian – Lattes

- ZPPAUP de Loupian
- milieu naturel : étang de Thau, grands rapaces, Outarde Canepetière, Pie Grièche à poitrine rose
- Mosson et garrigues associées
- site classé du massif de la Gardiole et projet d'extension du site
- captages d'adduction en eau potable (Issanka)

Les réactions à la présentation des enjeux

➤ **Jean-Luc THIBault - Association ECCLA** fait remarquer la grande richesse du territoire traversé qui laisse augurer que RFF devra faire face à de très nombreux recours au moment de l'enquête publique. Il demande que RFF n'oublie pas les impacts liés aux travaux comme par exemple la circulation de très nombreux

camions. Ces travaux peuvent effectivement avoir des conséquences bien plus importantes sur l'environnement que l'exploitation de la ligne.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Cette remarque corrobore les retours fait par les maires des communes concernées par la liaison Perpignan-Figueras déjà réalisée sans oublier que ces impacts ne sont que temporaires. RFF devra expliquer les mesures à prendre pendant les travaux.

➤ **Patrice RAMBAUD - Communauté d'agglomération du Grand Narbonne** demande s'il est possible de disposer de documents cartographiques à une échelle plus fine.

Réponse Maître d'Ouvrage :

La démonstration est faite en séance à partir du support informatique. Il sera également possible, à partir des documents qui seront mis en ligne sur le site Internet du projet, de faire des zooms avec une résolution de qualité.

➤ **Daniel CALLA - Fédération régionale des espaces naturels (FREN 66)** souhaite rappeler l'engagement formel de mixité qui a été pris sur la section Perpignan – Figueras – Barcelone. Or, cet engagement ne semble pas être mis en place sur la section au-delà de Perpignan. Par ailleurs, il est observé, une fois la ligne nouvelle construite entre Perpignan et la frontière espagnole (conçue à TP FERRO), un très fort déficit en végétalisation des dépôts et des zones ayant servi au stockage temporaire de matériaux. FREN 66 demande à RFF de ne pas oublier, à l'issue des travaux du projet LNMP, de remettre en état de bonne végétalisation les milieux naturels ayant servi lors des travaux de réalisation de la ligne.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF demande à la FREN 66 si une requête a été faite auprès de TP FERRO pour revégétaliser les espaces concernés. La FREN répond qu'en raison du repli rapide de toutes les entreprises après travaux, aucune démarche n'a pu être engagée. RFF s'engage à être vigilant sur ce point pour le projet LNMP.

➤ **Nicolas SAULNIER - Ligue de protection des oiseaux de l'Hérault** demande de quelle manière le projet s'intègre dans les perspectives de futurs corridors écologiques.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Les continuités écologiques n'ont pas été représentées sur les cartes des principaux enjeux, mais elles ont été étudiées et prises en compte. Elles figurent sur les cartes des enjeux « milieu naturel » (continuités terrestres, représentées en vert) et « milieu physique » (continuités aquatiques, représentées en bleu).

Mathias PRAT de BIOTOPE présente la démarche adoptée correspondant à une échelle de travail adaptée au niveau d'étude actuel.

L'analyse a porté sur l'occupation du sol et a identifié des potentialités de passage entre les cœurs de biodiversité :

- les linéaires aquatiques
- les corridors terrestres, avec deux types d'espèces : les espèces des milieux ouverts et celles des milieux plus fermés, comme les garrigues.

➤ **Patrice RAMBAUD - Communauté d'agglomération Grand Narbonne** demande s'il est possible, au stade d'études actuel, de confronter un tracé en plan avec les contraintes techniques telles que le relief. Cela permettrait en effet d'identifier les passages en tunnel et d'affiner la réflexion. Le Grand Narbonne souhaite également savoir à quelle période les caractéristiques techniques du projet seront présentées et dans quelle mesure le projet de 1995 est toujours d'actualité.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Ce travail est en cours. RFF précise que ce qui importe n'est pas tant de savoir si le projet passera en tunnel ou en viaduc, mais plutôt d'identifier le véritable coût du projet pour la collectivité.

L'analyse multicritère qui doit être réalisée crociera les enjeux « environnementaux » avec les fonctionnalités du projet et les contraintes techniques. Pour l'instant, RFF cherche à identifier le plus exhaustivement et le plus

précisément possible les enjeux environnementaux des territoires traversés et, par ailleurs, à vérifier que les possibilités de passage permises par l'environnement sont également réalistes au vu des contraintes ferroviaires. La démarche de travail consiste donc bien à identifier des possibilités de passage offertes par l'environnement, puis à vérifier la faisabilité technique de ces solutions.

Concernant le projet de 1995, RFF l'a bien analysé, mais bon nombre de paramètres et d'enjeux identifiés dans l'étude actuelle n'avaient pas été pris en compte à l'époque. Les fonctionnalités du projet et l'évolution des réglementations obligent le maître d'ouvrage à réétudier avec un œil neuf toutes les options.

➤ **Joseph TRAVE - Société de protection de la Nature, comité des Pyrénées-Orientales** demande à RFF de lui communiquer précisément les espèces susceptibles d'être touchées par le projet, afin de pouvoir en faire vérifier l'exhaustivité par les associations de terrain et anticiper le plus en amont possible les travaux relatifs aux mesures compensatoires qui devront être prises.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Premièrement, les données utilisées sont les plus récentes disponibles, fournies notamment par le Conservatoire Botanique National (juin 2010). Ces données incluent entre autres les inventaires du Schéma Régional de Biodiversité et des ZNIEFF de nouvelle génération.

Deuxièmement, des inventaires écologiques devraient être réalisés sur la Zone de Passage Préférentielle (ZPP) qui aura été retenue. Les inventaires révéleront vraisemblablement une grande richesse faunistique et floristique pouvant amener à des procédures particulières (dossier CNPN). RFF souhaite que ces dossiers soient les moins nombreux possible.

Par ailleurs, l'objectif de ces dossiers étant d'identifier la compensation des impacts, les dossiers devront être établis sur les investigations et informations les plus récentes possibles ; rien ne sert donc de se précipiter.

L'idéal serait de concevoir un projet sans besoin de compensation, car cela signifierait que le projet est sans impact résiduel. Ce n'est malheureusement a priori pas possible...

La synthèse des enjeux

La méthode d'analyse a été présentée à la DREAL qui a demandé certains ajustements (notamment la prise en compte des projets de classement de certains sites) afin de pouvoir valider l'approche.

La méthodologie de hiérarchisation des enjeux a été présentée lors de l'atelier n°1 du 6 juillet 2010. Elle permet d'identifier des zones plus ou moins sensibles au regard de tous les critères de l'environnement étudiés.

En partenariat avec le service « biodiversité, eau et paysage » de la DREAL, à chaque enjeu a été associé un niveau de sensibilité : modéré, fort ou très fort. Ces niveaux de sensibilité ont ensuite été transcrits sur les fonds de plan à l'aide de hachures dont l'épaisseur plus ou moins importante traduit la sensibilité plus ou moins forte des enjeux.

A chaque thème a été associée une couleur et les hachures des 4 thèmes ont été juxtaposées. Les cartes résultantes, parfaitement exploitables par les techniciens permettent de ne pas occulter d'information, contrairement aux aplats de couleurs habituellement utilisées, mais restent difficilement présentables à des élus ou des riverains. C'est pourquoi RFF a fait réaliser plusieurs tests qui ont permis d'établir des cartes simplifiées plus lisibles, avec un code couleur en facilitant l'appréhension.

Ces cartes présentent les zones d'enjeux majeurs, d'enjeux très forts, d'enjeux forts et de moindre enjeu. Certaines zones d'enjeux majeurs sont transversales au couloir d'études et ne peuvent donc être évitées. Sur ces secteurs tout particulièrement, l'analyse devra être approfondie au cours des étapes d'études ultérieures.

RFF insiste sur la phase des tests pour l'élaboration des cartes de cumul des enjeux. Afin de pouvoir servir à la détermination des zones de passage, il fallait que ces cartes soient discriminantes : une omniprésence de zones rouges (enjeux majeurs) n'aurait en effet pas permis d'identifier les zones de passage les moins dommageables pour l'environnement. Il a donc fallu faire varier les curseurs entre les différents niveaux de sensibilité.

L'observation de la carte générale des enjeux cumulés des 5 séquences montre que :

- le couloir d'études est contrasté sur l'ensemble du linéaire tout en présentant un environnement remarquable ;
- le choix, à l'issue du débat public, de s'éloigner de la zone littorale a été judicieux, puisque l'ensemble de la bande littorale présente un figuré rouge et se situe donc en enjeu majeur.

Les zones de passage : les autres critères à prendre en compte

La réflexion a pour point de départ l'environnement et tient compte des besoins fonctionnels à satisfaire et des contraintes techniques à respecter.

Les fonctionnalités

A l'issue du débat public, il a été décidé de faire un projet :

- pour le trafic voyageurs et le trafic fret, avec pour corollaire, en raison du différentiel de vitesse entre ces deux types de circulations, un besoin de création de voies d'évitement ;
- permettant la desserte du territoire traversé, par les gares actuelles (via des raccordements) ou au moyen de gares nouvelles.

Les contraintes techniques

- le relief
- l'hydraulique
- des contraintes ponctuelles comme les éoliennes.

Les réactions à la présentation de la méthodologie sur les zones de passage

➤ **Kriss SANS - Syndicat mixte des milieux aquatiques et des rivières (SMMAR)** demande si l'étude tient compte des grands projets d'aménagement dans le Basses Plaines de l'Aude, comme les digues de Cuxac d'Aude.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Les deux digues (protection du cœur historique et des nouveaux quartiers) de Cuxac d'Aude ont bien été intégrées à la réflexion.

Par ailleurs, l'ensemble des POS/PLU ont été récupérés et des contacts ont été établis avec les grands concessionnaires (ASF, EDF, GRT Gaz, BRL, etc.) présents sur le couloir d'étude afin de mieux connaître leurs réseaux mais aussi leurs projets.

Enfin, RFF s'est rapproché des Conseils Généraux et des Communautés de Communes ou Communautés d'Agglomération afin de prendre connaissance de tous leurs projets d'aménagement.

➤ **Jean-Luc THIBAUT – ECCLA** fait remarquer que le site d'enfouissement de Lambert au Sud-Est de Narbonne ne figure pas sur les cartes et demande si cet enjeu a été pris en compte dans l'analyse.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Il semblerait que le pictogramme ait été positionné au droit du siège social et non à l'emplacement du site d'enfouissement qui se situe au nord de l'A9 vers la RD6009 et non dans la ZAC (au sud de l'A9).

➤ **Jean-Luc THIBAUT – ECCLA** demande s'il est techniquement envisageable de réaliser des passages très longs en viaduc. Dans le cas où la ligne ne serait pas en viaduc, il y aurait construction de remblais qui constitueraient des digues. Ces digues protégeraient les terrains situés en aval, mais constitueraient une retenue pour les eaux en amont, avec donc une amplification du phénomène d'inondation.

Réponse Maître d'Ouvrage :

La loi exigera de RFF de réaliser la ligne la plus transparente possible d'un point de vue hydraulique pour ne pas aggraver les problèmes d'inondation. RFF ne construira pas de digues.

Lors de l'établissement du dossier loi sur l'eau (au moment des études d'Avant-Projet Détaillé), il est demandé, en cas de présence de digues en amont du projet, de modéliser un scénario avec rupture de digue existante au droit d'un franchissement hydraulique.

➤ **Fabien GILLOT – Groupe Ornithologique du Roussillon (GOR)** demande des précisions sur le site SEVESO d'Opoul-Périllos et sur les protections réglementaires correspondantes. Y a-t-il possibilité pour la ligne de s'inscrire dans le périmètre de protection ?

Réponse Maître d'Ouvrage :

L'installation est assez ancienne et appartenait à la Société Nationale des Poudres et des Explosifs avant d'être rachetée par Titanobel. Sa raison sociale est de fournir de l'explosif industriel notamment pour les carriers et les travaux de grosses infrastructures de la région.

Le site d'Opoul-Périllos n'est pas un site de production, mais un site de stockage.

Il s'agit d'un site SEVESO de seuil haut (2^{ème} niveau de criticité) ; 80t équivalent TNT peuvent y être autorisées. Les risques correspondent essentiellement à des effets de surpression liée à une déflagration. Les cercles concentriques des périmètres de protection correspondent aux différents niveaux de dangers. Le cercle représenté est le cercle de niveau 5 au-delà duquel il n'y a plus aucun risque.

Ce type d'analyse est réalisé par chaque établissement, sous pilotage du Service des Risques Naturels et Technologiques au sein de la DREAL, dans le cadre de son PPRT.

RFF a rencontré le SRNT pour identifier l'ensemble des sites SEVESO du couloir d'étude. Puis RFF a rencontré un à un l'ensemble des directeurs de sites.

Le SRNT a imposé à RFF de considérer l'ensemble du périmètre en enjeux « très fort ». Il n'existe toutefois aujourd'hui pas de cercle d'exclusion, le PPRT n'étant pas encore passé en enquête publique : le projet devra prévoir des mesures d'accompagnement adaptées.

Le diamètre du périmètre de protection du Site d'Opoul faisant environ 3,6 km, il est difficile, au sein d'un couloir de 5 km de large, de l'éviter compte tenu des contraintes physiques (relief) et techniques (grande vitesse). L'ancien tracé passait à moins de 400 mètres du dépôt.

RFF précise qu'un TGV n'est pas considéré comme un espace confiné ; il n'est pas suffisamment étanche.

Sur Narbonne, le site de la Comurhex présente, quant à lui, un risque chimique en raison de l'importance supérieure des risques encourus et d'une présence plus forte en termes de population.

L'exploitant est tenu de financer, pour les habitations les plus exposées, des pièces de confinement.

➤ **Nicolas SAULNIER – Ligue de protection des oiseaux de l'Hérault** demande s'il est possible d'avoir accès aux différents enjeux recensés dans le cadre de la LNMP et à leur hiérarchisation.

Réponse Maître d'Ouvrage :

L'analyse environnementale en cours s'appuie sur les pré-études fonctionnelles réalisées préalablement au débat public et la méthode actée il y a trois ans par les services de l'Etat. Des indicateurs ont été ajoutés.

La liste des enjeux des 4 grands thèmes, ainsi que leur hiérarchisation seront mis en ligne sur le site du projet.

Seconde partie : l'identification par l'atelier d'options de passage

RFF propose aux participants de l'atelier de travailler sur les cartes qui leur ont été remises afin d'esquisser de premières options de passage.

Les points de raccordement obligés en extrémité de projet sont Toulouges et Saint-Jean-de-Védas.

Les options de passage font, en moyenne, un kilomètre de large.

Les représentations graphiques des options de passage sont disponibles sur le PowerPoint de la présentation, Diapositives de 34 à 38.

La séquence 1 : Toulouges – Salses-le-Château

➤ **Daniel CALLA – FREN 66** souhaite rappeler sa demande de mixité sur la totalité du linéaire de la ligne nouvelle qui s'inscrirait ainsi dans la continuité de la liaison Perpignan-Figueras.

Il demande par ailleurs la protection de la Grande Combe à l'Ouest de Salses : cette zone est une zone à protéger pour les espèces qu'elle accueille.

➤ **Jacques AESCHBACHER - Communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée** se prononce favorable à la mixité de la ligne.

➤ **Fabien GILLOT – GOR** demande de passer le plus à l'est possible, au plus près de l'A9 (d'un côté ou de l'autre de Rivesaltes), en évitant le Camp Joffre et les Corbières (pelouses sèches des Corbières Maritimes, exceptionnelles en France), éventuellement au moyen d'un tunnel.

RFF fait remarquer que ce tracé passerait sur l'aéroport de Rivesaltes et se rapprocherait des zones habitées.

➤ **Kriss SANS - Syndicat mixte des milieux aquatiques et des rivières (SMMAR)** propose de déplacer le site de dépôt d'explosifs de Titanobel.

➤ **Cyril AGNES - Fédération régionale des chasseurs du Languedoc-Roussillon** demande à passer à l'est du château de Salses, sur les garrigues.

RFF fait remarquer que les ZNIEFF sont présentes de part et d'autre du château et qu'à l'est, le projet intercepterait l'étang de Leucate

➤ **Jean-Luc THIBAUT - association ECCLA** demande que les Corbières soient évitées pour des raisons de richesse environnementale et paysagère (de nombreux petits villages sont aujourd'hui très tranquilles), mais également en raison de contraintes techniques relatives au relief.

Il serait préférable de concentrer les nuisances au droit des infrastructures déjà existantes, afin de faire le moins de mécontents possible.

➤ **Fabien GILLOT – GOR** est d'accord avec cette analyse : il faut éviter de créer de nouvelles ruptures écologiques.

La séquence 2 : Salses-le-Château – Peyriac de Mer

RFF précise qu'il a eu des échanges avec l'INAO pour la problématique viticole et la définition des enjeux relatifs à cette thématique.

L'atelier demande un passage à l'est de Fitou, puis une inflexion à l'ouest vers Caves, entre le site classé du château de Salses et les éoliennes.

➤ **Jean-Luc THIBAUT - association ECCLA** pense qu'il vaudrait mieux que le tracé passe « derrière » le village, l'urbanisation étant tournée vers la mer.

Ce secteur présente à la fois des enjeux humains forts et une zone NATURA 2000.

Il pense qu'il faut suivre l'A9 à l'ouest jusqu'à Peyriac-de-Mer.

➤ **Fabien GILLOT - Groupe ornithologique du Roussillon** demande l'étude d'une mise en tunnel ou en tranchée couverte entre Salses et Fitou / Caves ; un tunnel permettrait de limiter l'impact sur la zone NATURA 2000. Il pense qu'il faudrait passer à l'est de l'A9 pour préserver les zones naturelles.

- **Patrice RAMBAUD - Communauté d'agglomération du Grand Narbonne** demande de passer hors couloir d'études, à l'est vers l'A9, puis de remonter vers Caves.
- **Kriss SANS - Syndicat mixte des milieux aquatiques et des rivières (SMMAR)** demande à passer entre le village de Roquefort et l'autoroute.

La séquence 3 : Peyriac de Mer – Vendres

RFF rappelle que le couloir d'études passe à l'ouest de Narbonne pour permettre le raccordement vers Carcassonne et Toulouse via la ligne existante.

- **Patrice RAMBAUD de la Communauté d'agglomération du Grand Narbonne** demande de rester à l'est de Fontfroide et de réaliser un tunnel sous l'A61, au milieu du couloir, au droit de Jonquières. La sortie se ferait sur le domaine de Levrette, ce qui correspond au passage du PIG. Il propose par ailleurs de contourner la Comurhex par l'ouest et de passer à l'est de Cuxac. Il évoque une variante à l'ouest de Cuxac.
- **Nicolas SAULNIER de la Ligue de protection des oiseaux de l'Hérault** évoque la possibilité de retrouver la ligne classique à partir de Coursan et de suivre au maximum sur les infrastructures existantes, ce qui permet de minimiser les impacts sur les zones NATURA 2000. Les zones NATURA 2000 des collines d'Ensérune et de Capestang doivent être évitées. Il propose un tunnel pour franchir les collines au droit de Nissan-lez-Ensérune.
- **Kriss SANS - Syndicat mixte des milieux aquatiques et des rivières (SMMAR)** rappelle que des débordements sont fréquents en rives droite et gauche de l'Aude. Il ne souhaite pas de passage à l'est de la Comurhex, en raison de la présence du Butor étoilé (2 couples) dans le marais de Livière.

La séquence 4 : Vendres – Loupian

- **Nicolas SAULNIER - Ligue de protection des oiseaux de l'Hérault** propose de longer l'A9 par le nord puis de la franchir.
- **Sylvie PIN-RUIZ - Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée**, propose de passer au sud de l'A9 à Sauvian et de passer entre l'A9 et le village de Sauvian.
- **Nicolas SAULNIER - Ligue de protection des oiseaux de l'Hérault** évoque l'idée de repasser le plus rapidement possible au nord de l'A9 après Villeneuve-les-Béziers et de longer l'autoroute. Cela permet de minimiser les impacts sur les sites à Outardes (présentes au sud et au nord de l'A9). Un passage au nord de l'A9 permet d'éviter la zone NATURA 2000.
- **Sylvie PIN-RUIZ - Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée**, demande à rester au sud de l'A9 au droit de la jonction A9/A75, en raison du développement urbain (ZAC).
- **Nicolas SAULNIER - Ligue de protection des oiseaux de l'Hérault** propose de passer entre l'A9 et Saint-Thibéry. Une difficulté : les captages.
- **Sophie BARRIERES de la Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée** demande de rester au nord de l'A9.
- **Jean-Luc THIBAUT - association ECCLA** pense qu'au droit de Montblanc, il faut se coller à l'A9.
- **Nicolas SAULNIER - Ligue de protection des oiseaux de l'Hérault** demande à ce que le Bois de Montblanc soit préservé en passant par le nord et en se calant en limite de couloir (au nord de St Thibéry).

➤ **Sophie BARRIERES de la Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée** demande de rester proche de l'A9 au droit de Saint-Thibéry.

➤ **Jean-Luc THIBAUT - association ECCLA** fait remarquer que ce tracé passerait sur l'aire de service de Montblanc, sur l'A9.

RFF fait remarquer qu'il existe un passage possible entre l'A9 et la zone NATURA 2000 au sud.

➤ **Sophie BARRIERES de la Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée** demande que les Monts Ramu (2 volcans) soient préservés.
RFF demande si quelqu'un envisage un passage au nord de Saint-Thibéry. A priori, la réponse de l'atelier est négative. Le SMMAR fait toutefois remarquer que la carte de synthèse des enjeux montre une possibilité au nord de Saint-Thibéry = variante.

➤ **Nicolas SAULNIER - Ligue de protection des oiseaux de l'Hérault** fait remarquer que rester au nord de l'A9 permet de limiter les prélèvements dans les vignobles et que longer l'autoroute permet de sauvegarder les zones à outardes.

La séquence 5 : Loupian – Lattes

➤ **Muriel ALEXANDRE du Syndicat mixte bassin Thau**, suggère un jumelage nord A9 et demande la préservation de la source d'Issanka.

➤ **Nicolas SAULNIER de la Ligue de protection des oiseaux de l'Hérault** demande de faire attention à l'urbanisation de Poussan.

L'atelier suggère un passage au sud de la ZPS de Fabrègues et au nord de la Gardiole.

➤ **Nicolas SAULNIER de la Ligue de protection des oiseaux de l'Hérault** demande de se maintenir au plus proche de l'A9. Cette position est appuyée par le GOR et le SMBT.
Il faudrait passer entre l'A9 et Saint-Jean-de-Védas, au plus près possible de l'A9, dans un secteur particulièrement urbanisé en extrémité. Les enjeux rencontrés sont de beaux secteurs de garrigues écorchées. Une autre solution consisterait à passer entre la réserve naturelle de l'Estagnol et la Mosson.

Un balayage complet des propositions de l'atelier est fait à l'écran.

Le Maître d'ouvrage présente, à son tour, le fruit de ses premières réflexions autour de plusieurs options de passage sensiblement proches des contributions des participants, mais avec plus de variantes.

Dans l'ensemble, les propositions de l'atelier environnement s'inscrivent dans les options de passage identifiées par RFF. Elles doivent désormais être analysées sous l'angle technico-financier.

Conclusion de la séance

L'échange a été nourri, les participants ont été très actifs et l'atelier montre l'intérêt de poursuivre le débat.

RFF va compléter son analyse avec l'examen, d'un point de vue environnemental, des variantes proposées par l'atelier.

Ce complément réalisé, les options de passage seront étudiées au plan technique, avec une évaluation des coûts, afin que puisse être menée l'analyse multicritères qui devrait déboucher sur la proposition d'une zone de passage préférentielle.

Le travail mené en atelier sera présenté aux maires des différentes communes au cours de réunions organisées par séquence (commissions consultatives). Le même exercice d'identification d'options de passage pourra être mené au cours de ces réunions.

Enfin, un troisième atelier environnement sera organisé pour que RFF présente les compléments d'études sur les solutions proposées par l'atelier, ainsi que l'analyse technique de toutes les zones de passage.

Réseau Ferré de France remercie l'ensemble des participants pour leur présence et leur participation active à cet atelier.

Fin de l'atelier 14h00
