

Etudes Préalables à l'Enquête Publique
Compte-rendu du Comité Technique n°10
- 19 septembre 2014 -

Présents

DGITM/DIT/RV1

M. Chopin – Adjoint au chef de bureau
M. Joho – Chargé d'opérations

SGAR

M. Urbino – Chargé de mission

DREAL LR

M. Burté – Chef de service Transports
Mme Bussone- Resp. Transports

CONSEIL RÉGIONAL LR

M. Levassort – Dir. Transports
M. Rudeau – Service Infra ferroviaires
M. Dourlens – Chargé de mission

CG 11

M. Bourrel- Dir. Routes et Transports
M. Degaeff- Chargé de Mobilité

CG 66

M. Bellenger- DGA

CA MONTPELLIER

M. Nurit - DGAS
M. Goumont – Chargé de projet

CA HÉRAULT MÉDITERRANÉE

M. Millet- DGA Aménag. Du territoire

CA BÉZIERS MÉDITERRANÉE

M. Maurand – DGST
M. Vincendet – Dir Amg^t Espace foncier

CA LE GRAND NARBONNE

M. Hérail – Dir. Prospective, Urba
M. Sénèque- Resp. Urbanisme

CA CARCASSONNE

Mme Uguen. - Dir Transports

PERPIGNAN MÉDITERRANÉE

M. Aeschbacher - Directeur mobilité

GARANT DE LA CONCERTATION

M. Richer

RFF

M. Touati – Directeur régional
M. Parant – Chef de mission
M. Beauchet – Responsable trafic
M. Aladern – Resp. études techniques
M. Hantz – Resp. Environnement
M^{me} Gibbe – Chargée de concertation
M. Péan – Gest. Admin. et financier

Ordre du jour

- **Retours des délibérations « conventions acquisitions foncières » + calendrier des appels de fonds**
- **Calendrier des études et de la concertation (élus et grand public)**
- **Présentation de l'analyse multicritères et proposition de variante de tracé par secteur**

* * *

1. Retours des délibérations « conventions acquisitions foncières » + calendrier des appels de fonds

M. BURTE, DREAL, indique que la DREAL a reçu l'ensemble des délibérations sauf celle du conseil général des Pyrénées-Orientales, qui passera en délibération le 6 octobre prochain, et celle de la communauté d'agglomération Hérault méditerranée, programmée le 3 novembre. La procédure sera donc finalisée en novembre. Concernant les appels de fonds de la convention d'acquisition foncière, ils seront réalisés à partir de 2015.

2. Présentation de la liste et de la nature des marchés d'études à engager

Se reporter aux diapositives 4 à 10 de la présentation de RFF.

M. PARANT, RFF, resitue le processus de concertation et d'étude pour obtenir une DM n°3 fin 2015, en accord avec la lettre du Secrétaire d'État aux Transports du 16 juin dernier. Il insiste sur la nécessité de tenir un COPIL informatif rapidement après la tenue de ce COTECH, comme validé en juin dernier, notamment par rapport aux délais d'études contraints. Ceci permettra de donner une ligne directrice sur les variantes de tracé à approfondir par le bureau d'étude. Au niveau de la concertation, RFF souhaite rencontrer les maires au travers des commissions consultatives une fois le COPIL n°9 réuni ; l'objectif est de les tenir début novembre. RFF rencontrera également le grand public au travers de réunions publiques sur la base d'un projet optimisé, donc plutôt au printemps 2015.

L'**assemblée** ne formule pas de remarque sur ce calendrier.

3. Présentation de l'analyse multicritères et proposition de variante de tracé par secteur

M. BURTE, DREAL, rappelle que le dossier présentant l'analyse multicritère des variantes de tracé a été envoyé à chacun avant la tenue de ce COTECH.

M. PARANT, RFF, commente le diaporama en rappelant les 5 lignes directrices qui ont conduit à la construction des différentes variantes de tracé. Ces différentes variantes ont déjà été présentées à l'ensemble des acteurs et du grand public au printemps 2012. Elles sont consultables en ligne sur le site internet du projet LNMP.

Il souligne que les critères d'analyse s'inscrivent dans les orientations du Grenelle de l'Environnement, regroupés suivant 3 grandes dimensions, celle de l'étape 1 : sociétale, environnementale, technico-financière. Ces trois dimensions sont scindées en 8 thèmes génériques. La méthodologie n'attire pas de remarques en séance.

L'ensemble des variantes sont ensuite présentées par secteur. Cette présentation s'appuie sur un atlas cartographie au 1/25000 distribué en séance.

Secteur A, Tronçon Aa

M. PARANT, RFF, explique qu'en raison de la jonction avec la LGV Perpignan-Figueras et jusqu'au franchissement de la Têt, il n'y a qu'une seule variante en plan, mais deux solutions en altimétrie (en déblai ou en remblai). Passé la Têt, suit trois propositions de variantes :

- Environnementale (verte)
- PIG (rose)
- Directe (violette)

Sur ce secteur, RFF propose d'orienter les études sur la **variante rose**.

M. AESCHBACHER, Communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée, indique que le fait de conserver le PIG facilitera l'acceptabilité du projet. Cette proposition est soutenue par PMCA et les différentes communes.

M. BELLENGER, Conseil général des Pyrénées-Orientales indique que le conseil général des PO est en accord avec l'agglomération sur ce sujet.

M. BURTE DREAL, rappelle que l'objectif du COTECH est de vérifier que les acteurs ont tous les éléments pour faire un choix de tracé le moment venu.

M. CHOPIN, DIT, demande un éclairage sur le faisceau fret.

M. PARANT, RFF, rappelle que le sujet principal sur ce tronçon est l'altimétrie du projet, avec une variante en remblai et l'autre partiellement en déblai. Il s'agit pour cette dernière d'une demande issue de la concertation. Le souci technique de RFF est de vérifier la faisabilité technique du passage de la ligne nouvelle sous la ligne ferroviaire existante Perpignan - Villefranche. Si c'est le cas il faudra rehausser cette ligne ce qui serait favorable vis-à-vis du bruit induit par la LNMP. La solution étudiée est le profil bas avec une tranchée ouverte dans la traversée du Soler et rétablissement des voiries.

M. AESCHBACHER, Communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée, rappelle que concernant le choix du profil de la ligne, les élus jugent inacceptable de passer en hauteur et la question se posera sur le traitement de la tranchée. Une tranchée couverte est fortement demandée, une tranchée ouverte posera question.

M. PARANT, RFF, alerte sur le coût d'une tranchée couverte ainsi que ses contraintes techniques (notamment une tranchée couverte en limite de zone inondable) alors que les études acoustiques ne semblent pas le justifier à ce stade.

M. AESCHBACHER, Communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée indique qu'il n'y aura pas que des contraintes sonores ; il faudra également éviter les effets de coupure. Ce point sera donc à éclaircir avec la commune et l'agglomération sinon l'acceptabilité du projet sera remise en cause.

M. BURTE, DREAL, mentionne qu'il faudra donc analyser les différents objectifs et demandes réalisables à un coût raisonnable.

M. LEVASSORT, Conseil régional Languedoc-Roussillon demande si un travail sera effectué avec les services instructeurs pour consolider la proposition de RFF.

M. PARANT, RFF, répond par l'affirmative et souligne l'intérêt des différents ateliers menés, notamment en termes d'hydraulique. Il indique avoir sollicité le Préfet de Région pour la mise en place d'un comité de suivi associant les services de l'Etat compétents.

M^{me} BUSSONE, DREAL, souligne qu'une réunion avec l'ensemble des services de la DREAL et les DDTM aura lieu le 24 septembre prochain. Cette réunion portera sur l'analyse des différents critères pour bien vérifier que l'ensemble des enjeux ont bien été pris en compte. Le dossier sera peut être repris à la marge sur ce point. Un retour sera donc à faire avant le COPIL.

Des points de vigilance par rapport aux nouveaux PPRI (Nissan, Lespignan) sont sûrement à intégrer. De manière générale, une vigilance accrue des services de l'Etat par rapport au risque inondation est à noter. Un retour de cette réunion sera fait à RFF.

M. PARANT, RFF, souhaite mettre en place, dans le cadre de la préparation de la concertation inter-administrative, un comité de suivi des services instructeurs de l'Etat. Il mentionne que le courrier de demande a été envoyé en début de semaine.

M. BURTE, DREAL, rappelle qu'il faut conserver la possibilité d'analyser les différentes variantes, le choix ne se fera pas aujourd'hui, mais en juin 2015. Pour autant, des tendances peuvent se dessiner dès à présent.

M. CHOPIN, DIT, souligne que des phases de consultation et concertation sont prévues au planning et qu'il ne faut pas dévoyer l'objet de la concertation.

M. PARANT, RFF, rappelle que la concertation a été menée dès 2012 sur le volet des différentes variantes sur ce secteur.

M. CHOPIN, DIT, indique que la CIA formelle doit être programmée après la DM n°3, conformément aux prescriptions notamment réglementaires pour les études des grands projets.

M. LEVASSORT, Conseil régional Languedoc-Roussillon, n'a pas vu dans le dossier le chiffrage de l'élévation de la ligne Perpignan – Villefranche.

M. PARANT, RFF, répond que ce chiffrage n'est pas spécifié, mais qu'il devrait être intégré dans le coût global du projet sur ce tronçon. Une vérification sera effectuée.

M. AESCHBACHER, Communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée demande comment s'inscrit la décision de la mixité ou non dans la plaine du Roussillon par rapport au calendrier proposé.

M. CHOPIN, DIT, souligne que toutes les variantes de tracé doivent permettre la mixité dans la plaine du Roussillon. Ce choix fera l'objet de la décision ministérielle n°3 qui portera donc sur : le tracé, les gares nouvelles, le phasage, le caractère mixte ou non de la plaine du Roussillon.

M. BELLENGER, Conseil général des Pyrénées-Orientales demande quel est le nombre de trains s'arrêtant en gare de Perpignan, car l'intérêt pour les Pyrénées-Orientales est bien d'être desservies par la ligne nouvelle, sinon il n'existe pas d'intérêt à financer le projet.

M. PARANT, RFF, répond que l'ensemble de ces chiffres sont mentionnés dans le dossier ministériel « gares ». Il souligne que les études de trafic montrent bien qu'il est nécessaire et utile de réaliser des arrêts à Perpignan, car les entreprises ferroviaires ont besoin de clients pour remplir leurs trains.

Secteur A- Tronçon Ab

M. PARANT, RFF, explique que sur ce tronçon, il existe deux possibilités, à peu près équivalentes en termes de coût. Il tient à souligner que sur le site du camp Joffre, le ministère de la Défense est en train d'étudier la mise en œuvre d'un PPRT qui rendrait le secteur incompatible avec l'exploitation d'une gare nouvelle sur la variante rose, au droit des emplacements réservés.

Sur ce secteur, RFF propose d'orienter les études sur la **variante verte**.

M. HANTZ, RFF, précise qu'au niveau environnemental il existe sur cette zone l'alouette calandre (espèce protégée à enjeu majeur). La variante verte permet d'éviter cette zone de nidification. Il s'agit

des résultats de l'inventaire terrain mené en 2011-2012 pour l'état initial faune, flore, habitat sur l'ensemble de la ZPP.

M. AESCHBACHER, Communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée est en accord avec la proposition de RFF. Il demande toutefois si, au niveau du raccordement, il s'agit du même tracé pour les deux variantes. Il souligne qu'il faudra être vigilant par rapport à la zone d'activité de Rivesaltes, le long de la ligne existante.

M. PARANT, RFF, signale des enjeux hydrauliques au niveau des raccordements (Agly).

M^{me} BUSSONE, DREAL, souhaite pouvoir disposer des résultats des études hydrauliques.

M. PARANT, RFF, indique que les simulations ont été conduites sur toutes les variantes de tracé et raccordements et propose de venir présenter l'étude hydraulique faite par le bureau d'études.

M. BELLENGER, Conseil général des Pyrénées-Orientales, indique que la proposition de RFF concernant le tracé ne suscite pas d'interrogation. La plus grosse sensibilité sur ce secteur est le passage à niveau à Salses, sur la ligne classique.

Secteur B

M. PARANT, RFF, rappelle que ce secteur est dédié uniquement aux voyageurs, suite à la décision ministérielle n°2.

Il souligne que l'ensemble des variantes impactent le PPR d'Opoul (site de stockage d'explosif Titanobel) ; il faudrait donc le déplacer pour rendre possible le projet. RFF rencontre régulièrement l'entreprise. Une attention particulière est à apporter à l'impact paysager à Treilles et Roquefort, et à l'enjeu humain à Caves. Dans ce secteur, il faut traverser la falaise de Roquefort des Corbières ; or la maire souhaitait passer de l'autre côté de l'A9, ce qui est impossible, du fait notamment du choix de la ZPP Médiane et des contraintes de tracé de la grande vitesse.

M. HANTZ, RFF, indique que la zone des Corbières est l'une des plus riches au niveau environnemental (notamment en termes d'avifaune). Des mesures de compensations seront certainement à mettre en œuvre. Cependant, ce critère est peu discriminant entre les variantes qui impactent toutes des enjeux majeurs.

Sur ce secteur, RFF propose d'orienter les études sur la **variante rose**.

L'assemblée est en accord avec cette proposition.

M. HERAIL, Communauté d'agglomération le Grand Narbonne souligne qu'il faudra vérifier cette proposition avec la maire Roquefort-des-Corbières, notamment par rapport au tunnel.

M. PARANT, RFF indique qu'il existe peu de solutions techniques différenciées à ce niveau-là.

Secteur C

M. PARANT, RFF détaille les trois variantes sur ce secteur qui comprend des enjeux agricoles, environnementaux (lézard à Peyriac) et d'habitat (Petit et Grand Sabot).

Il indique que le tracé PIG (rose) évite les franchissements de l'A9. Ensuite les tracés quittent l'A9 pour passer à l'ouest de l'agglomération de Narbonne.

Sur cette fin de secteur les tracés impactent l'allée de Java, classée ZPPAUP. Les conditions de franchissement n'ont pas encore été arbitrées.

M. CHOPIN, DIT, demande, pour les parties en jumelage avec le réseau routier, si la problématique des dispositifs de protection de type GEFRA et le coût associé pour le projet ont été appréhendés. Il alerte RFF sur cette réglementation particulière (protection pour éviter que des véhicules routiers pénètrent sur la plate-forme ferroviaire).

M. SENEQUE, Communauté d'agglomération le Grand Narbonne souligne qu'une évolution de la ZPPAUP vers une AVAP est en cours ; il faudra donc la prendre en compte.

Sur ce secteur, RFF propose d'orienter les études sur la **variante rose**.

M. BURTE, DREAL demande s'il y a des interrogations sur ce secteur.

L'assemblée répond par la négative.

Secteur Da

M. PARANT, RFF indique que sur ce secteur, les tracés sont contraints par rapports aux différents sites de gares. C'est donc la gare qui imposera le tracé et ses raccordements.

Il rappelle les deux sites de gares potentiels:

- Les Prax, gare dite « à plat », sur le raccordement et la ligne actuelle,
- Pont des Charrettes, en viaduc, sur la ligne nouvelle.

Les tracés et les raccordements sont donc très distincts suivants les sites de gares. Dans les deux cas la problématique hydraulique est présente, notamment par rapport au PPRI du Rec de Veyret. Il faudra être certain de la faisabilité technique et réglementaire de la solution choisie.

M. SENEQUE, Communauté d'agglomération le Grand Narbonne demande où sont situés les raccordements au niveau de cap de plat (de la ligne Toulouse- Narbonne, vers la LNMP).

M. PARANT, RFF, indique que, suite à la décision ministérielle, RFF n'a pas retenu cette possibilité au niveau des fonctionnalités du projet. En effet, ce raccordement était lié à la desserte de Narbonne par sa gare centre. De plus ce raccordement devait être réalisé en partie en tunnel en cas de mixité dans un secteur contraint et vallonné.

M. BURTE, DREAL, demande si la gare nouvelle « Pont des Charrettes » est compatible avec les deux variantes de tracé.

M. PARANT, RFF, indique que la gare « Pont des Charrettes » a été étudiée avec le tracé vert et non rose. Un travail d'optimisation peut encore être mené.

M. HERAIL, Communauté d'agglomération du Grand Narbonne, demande s'il n'existe pas de contrainte forte au niveau de la gare « Les Prax », notamment en matière d'hydraulique.

M. PARANT, RFF, souligne que les problématiques hydrauliques sont effectives pour les deux sites de gare nouvelle à Narbonne.

M. SENEQUE, Communauté d'agglomération le Grand Narbonne, demande si la gare « Pont des Charrettes » est bien incompatible avec un phasage de l'infrastructure.

M. PARANT, RFF, répond par l'affirmative avec présentation de deux schémas.

M. RUDEAU, Conseil régional Languedoc-Roussillon, interroge RFF sur les éléments qui amènent à dire que cette gare est incompatible avec un phasage.

M. BEAUCHET, RFF, présente les deux variantes de gares nouvelles et de raccordements (Les Prax et Pont des Charrettes). La gare les Prax permet un phasage car les raccordements liés à cette gare permettent aux circulations venant de Montpellier de continuer vers Toulouse et vers Perpignan. Mais pour la direction vers Perpignan, il est nécessaire d'utiliser un raccordement au sud de Narbonne à voie unique et avec des cisaillements. Cela pourrait induire des contraintes très fortes en termes d'exploitation.

La gare Pont des Charrettes en viaduc (20 à 25 m au-dessus), ne permet pas le phasage à Narbonne. L'arrêt de la ligne au niveau de la gare induirait un cul de sac. En complément, les raccordements liés à cette gare ne permettent pas aux circulations venant de Montpellier via la ligne nouvelle de poursuivre vers Perpignan.

M. BOURREL, Conseil général de l'Aude, souhaite disposer de réponses sur la faisabilité technique et réglementaire des gares nouvelles avant de se prononcer sur un tracé. Il demande également si la compatibilité de LNMP avec le projet Toulouse-Narbonne est prise en compte.

M. PARANT, RFF, répond que le projet Toulouse-Narbonne est bien évoqué dans les premières pages du dossier qui a été envoyé aux collectivités.

M. BOURREL, Conseil général de l'Aude, fait remarquer que pour l'estimation financière du projet, il n'est pas mentionné le coût des autres projets accompagnant, notamment les réseaux routiers.

M. SENEQUE, Communauté d'agglomération le Grand Narbonne, demande si en termes d'impact environnemental, les deux solutions de raccordement sont identiques.

M. HANTZ, RFF répond que le tracé vert s'éloigne des châteaux de Jonquières et de Levrettes, où il y a un enjeu humain, Le raccordement vert, en partie en tunnel, permet d'éviter l'enjeu environnemental des collines de Moussan. Pour autant, le raccordement rose se ferait lui aussi en partie en tunnel, ce qui permettrait aussi d'éviter les enjeux environnementaux. Il y a donc un équilibre sur ce secteur.

M. BOURREL, Conseil général de l'Aude, souhaite être associé aux rencontres entre RFF et les services de l'état concernant les contraintes hydrauliques.

M. SENEQUE, Communauté d'agglomération le Grand Narbonne, formule la même demande.

M. HANTZ, RFF, continue de répertorier les différents enjeux environnementaux de cette section. Il mentionne la présence de la grotte de la Ratapenade (classé Natura 2000) avec la présence de chauves-souris. Les tracés n'ont pas d'incidence directe sur ce site mais sur la route de vol des chiroptères. Un dossier d'incidences Natura 2000 devra être réalisé pour évaluer d'éventuels impacts indirects.

M. DEGAEFF, Conseil général de l'Aude, demande si RFF a envisagé de pouvoir combiner les deux tracés pour que l'implantation des gares nouvelles soit possible sur les deux tracés.

M. PARANT, RFF, indique qu'il est impératif d'optimiser les projets, notamment pour que la gare nouvelle « pont des Charrettes » soit moins haute mais que chaque schéma correspond à une organisation de la desserte et des raccordements.

M. BOURREL, Conseil général de l'Aude, demande si RFF dispose d'un exemple de gare de cette hauteur.

M. PARANT, RFF, n'a pas d'exemples à citer. Il souligne à nouveau cette différence de hauteur.

M. RUDEAU, Conseil régional Languedoc-Roussillon, informe que plus il y a des objets techniques complexes comme des ascenseurs, plus la gare sera chère à exploiter. Il indique qu'il faut également penser à la phase d'exploitation, notamment pour les gares où il y a une interconnexion TER - TGV.

M. SENEQUE, Communauté d'agglomération du Grand Narbonne, demande si au niveau de la zone de la Comurhex, où les variantes convergent, il est possible de passer d'une variante à l'autre. Par exemple la verte pour conserver la gare nouvelle de « pont des Charrettes » puis la rose pour notamment s'éloigner de Cuxac-d'Aude.

M. PARANT, RFF, répond que ce n'est pas possible car lié aux rayons de courbures imposés par la grande vitesse. De plus, il faudrait se rapprocher du PPRT de la Comurhex, ce qui est exclu.

Secteur Db

M. PARANT, RFF, indique que ce secteur recoupe la plus large zone inondable du projet.

M. HANTZ, RFF, affirme que les enjeux environnementaux sont importants, tels que la zone Natura 2000 de Capestang, le canal de la Collocation et l'étang de l'Aiguille de Londres. Pour ce secteur, les enjeux les plus importants sont les enjeux hydrauliques.

M. BOURREL, Conseil général de l'Aude, demande si RFF a testé les études hydrauliques sur les différentes variantes. Si oui, le conseil général est demandeur des résultats.

M. RUDEAU, Conseil régional Languedoc-Roussillon, souhaite disposer de l'ensemble des études.

M. PARANT, RFF, demande qu'une liste exhaustive soit communiquée pour que RFF puisse transmettre ces résultats d'études.

M. LEVASSORT, Conseil régional Languedoc-Roussillon, indique que cette demande est une constante sur le projet et qu'une demande écrite sera faite pour que l'ensemble des études soient fournies et qu'en conséquence les collectivités puissent se prononcer en connaissance de cause.

M. BURTE, DREAL, indique qu'il est intéressant de comprendre la méthode et de ne pas avoir seulement les résultats.

M. PARANT, RFF, présente alors en séance les diaporamas de l'atelier hydraulique tenu en juin 2012 pour rappeler que la méthodologie et les résultats des études hydrauliques a déjà fait l'objet d'une présentation aux partenaires. Cette présentation expose la méthode et présente les résultats sur les 8 grands cours d'eau interceptés par la LNMP. Il précise que ces informations sont disponibles sur le site Internet du projet depuis 2 ans.

M. BURTE, DREAL, souligne le besoin des acteurs qui n'ont pas participé à ces ateliers de comprendre les enjeux et demande la transmission des livrables qui ont servis aux ateliers.

M. BOURREL, Conseil général de l'Aude, précise que les collectivités n'ont pas participé à ces ateliers.

M. SENEQUE, Communauté d'agglomération du Grand Narbonne, demande quelle est la hauteur du remblai au niveau de Cuxac d'Aude.

M. PARANT, RFF, répond environ 7 mètres, avec la prise en compte des enjeux agricoles qui conditionnent les hauteurs d'ouvrages (passage des engins agricoles).

M. BURTE, DREAL, demande s'il y a des raccordements au niveau de Péries.

M. BEAUCHET, RFF, indique que les études ne prévoient pas de raccordements à Nissan puisque la Décision ministérielle n°3 a acté l'arrêt de la mixité à l'est de Béziers ; il existera donc un raccordement à Béziers Est, qui permettrait également le phasage du projet. La création d'un raccordement à Nissan serait en l'état une fausse manœuvre, ne répondant à aucune fonctionnalité.

Sur ce secteur Db après le point de passage obligé, RFF propose d'orienter les études sur la **variante violette**.

L'assemblée n'a pas de commentaire sur cette proposition.

Tronçon Ea

M. HANTZ, RFF, informe que la variante verte évite les étangs de S^t Aubin et de S^t Paul et des enjeux agricoles, mais son impact est principalement humain au niveau de la zone d'activité Via Europa.

M. ALADERN, RFF, indique que cette variante est moins onéreuse et que le déplacement des activités a été pris en compte sur le secteur de la zone d'activité.

M^{me} BUSSONE, DREAL, indique qu'il existe sur Lespignan un nouveau PPRI qui sera fourni à RFF. Ce point sera également évoqué lors de la réunion du 24 septembre.

M. MAURAND, Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, indique qu'il faudrait interroger la Communauté de communes de la Domitienne concernant ce secteur.

M. PARANT, RFF, rappelle les deux sites de gares nouvelles potentiels sur ce secteur :

- À l'interconnexion de la ligne classique, (compatible avec l'ensemble des variantes)
- Au droit de l'échangeur A75, non interconnectée. (compatible avec les variantes verte et violette, mais pas rose).

Il souligne que c'est sur ce tronçon où l'impact sur le bâti serait le plus fort, notamment à Villeneuve-les-Béziers. Il rappelle qu'une autorisation de lotir a été accordé préalablement aux arrêtés préfectoraux instituant le Zone de passage préférentielle (ZPP), ce qui ne permet pas à RFF d'opposer de sursis à statuer aux demandes de permis de construire sur ce secteur.

M^{me} BUSSONE, DREAL, demande quelles sont les différences entre les sites des gares en terme hydraulique.

M. ALADERN, RFF, indique que le périmètre de la gare interconnectée est en partie en zone inondable ; la ligne nouvelle franchirait la ligne classique par-dessus. Il s'agirait donc d'une gare sur deux niveaux, avec les quais TER sur ligne existant et quais TGV au-dessus. La problématique se pose au niveau de l'accessibilité de la gare, au milieu d'un lotissement avec peu d'accès routiers et pas de place pour la création des parkings.

Concernant la gare dite « A 75 », en déblai ou en surface, la conséquence est plutôt la hauteur de la ligne dans sa traversée de Villeneuve-les-Béziers. Le franchissement de la RD 612 dépendra des échanges avec les services instructeurs. Une attention particulière sera portée sur les ruisseaux de l'Acacia et de l'Ardaillou, interceptés par la ligne.

M. MAURAND, Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, demande si le raccordement B est à double sens.

M. ALADERN, RFF, répond par l'affirmative.

M^{me} BUSSONE, DREAL, indique qu'il faut prendre en compte l'augmentation de la pression foncière en zone inondable liées à l'implantation d'une gare nouvelle sur ce secteur.

M. MILLET, Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée, demande si pour la gare « A75 », il y a des de solutions d'interconnexion et si cette gare « A75 » exclue bien le tracé PIG.

M. PARANT, RFF, rappelle que différentes solutions d'interconnexion ont été étudiées mais qu'à ce stade il n'est plus prévu de les conserver compte tenu de leur coût. Par ailleurs le PIG est trop proche de l'A9 pour permettre l'insertion d'une gare. Enfin, la faisabilité de la gare « Canal du Midi » doit être confirmée compte-tenu du raccordement B.

M. MAURAND, Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, demande quel est l'impact sur le bâti.

M. ALADERN, RFF, répond qu'une quarantaine de bâtis pourrait être impactés (une trentaine d'habitations et une dizaine de locaux commerciaux), mais ces chiffres seront précisés. Il souligne que ces chiffres sont mentionnés sans la construction d'une gare nouvelle sur le secteur « Canal du midi ».

M. VINCENDET, Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, demande quel est le domaine agricole impacté à ce niveau.

M. HANTZ RFF, répond qu'il s'agit du Domaine de la Rouvrière, qui est impacté par la variante rose.

M. VINCENDET, Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, informe qu'il est fait mention dans le dossier d'un domaine agricole impacté par la variante verte, quel est-il ?

M. HANTZ RFF, précisera ce point ultérieurement¹.

¹ Hors réunion : Il s'agit d'un bâti situé dans un petit bois de pin parasol à Cers, le long du cours d'eau la Poulaine au sud du pont sur l'A9 qui mène au domaine de La Caumette. C'est une propriété privée.

M. PARANT, RFF, demande l'avis du Conseil régional par rapport aux gares.

M. RUDEAU, Conseil régional Languedoc-Roussillon, indique que le Conseil régional ne connaît pas encore le plan de transport. Le Conseil régional n'a pas vocation à faire de la grande vitesse. Une gare pouvant favoriser l'intermodalité et une continuité des transports ne pourrait qu'avoir un accueil favorable.

Il demande quelle est la position de l'Etat par rapport aux gares nouvelles et à la desserte de l'Aubrac.

M. BURTE, DREAL, répond que la DREAL n'a pas de réponses précises à l'heure actuelle ; a priori, tout ce qui favorise l'intermodalité est à prendre en compte.

M. PARANT, RFF, souligne que les gares nouvelles sont bien des gares de territoire et non limitées à la ville-centre. Il tient à préciser qu'Agde sera toujours accessible en TGV depuis Montpellier.

M. BURTE, DREAL, rappelle qu'il ne faut donc pas se focaliser sur le sujet d'interconnexion, il faut relativiser, il s'agit d'un critère parmi d'autres.

Sur ce secteur, RFF propose d'orienter les études sur la **variante verte** pour permettre les deux sites de gares nouvelles.

Secteur Eb

M. PARANT, RFF, présente les trois variantes bien distinctes sur ce secteur.

M. HANTZ RFF, présente les enjeux environnementaux qui sont essentiellement les bois de Bourbaki (batraciens) et de Montblanc (flore et batraciens). Le linéaire en enjeux très fort et majeur est à peu près similaire entre les variantes. Une attention particulière sera à mener sur les mares temporaires, rares dans la région, avec de la flore protégée. La variante rose les impacte.

Il résume que soit la variante rose impacte les mares du Bois de Montblanc (mais évite celle du bois de Bourbaki), soit la verte et la violette se rapprochent de la zone Natura 2000 « Est et Sud de Béziers » avec la présence de l'outarde.

M. ALADERN, RFF, indique qu'au niveau technique, il s'agit de franchir le Libron. La variante rose le franchit à la perpendiculaire, pour la variante verte, l'ouvrage serait plus important, la variante violette serait encore plus chère que les deux premières.

M. PARANT, RFF, indique que par la suite, la variante violette passe par-dessous l'échangeur de l'A9, les autres variantes s'inscrivent au nord dans la plaine viticole. L'objectif est ensuite de traverser au mieux l'Hérault.

M. HANTZ, RFF, indique que la variante verte passe entre les domaines de la Valmale et la Guinarde, au niveau du franchissement de l'Hérault, le linéaire est un peu moins important au niveau de la zone de captage.

M. ALADERN, RFF, indique que la contrainte induite par la variante violette est le franchissement de l'échangeur. Les trois cheminées volcaniques imposent un tunnel dont le coût serait élevé. La principale différence entre les deux autres variantes est au niveau du franchissement de l'Hérault.

D'après les syndicats gestionnaires des captages, il paraîtrait que le meilleur franchissement serait dans le coude fait par l'Hérault qui permet d'éviter le secteur des Pesquiers (projet de développement de ce secteur à la place de celui de Filliol-Pouilles en bordure d'A9).

M. PARANT, RFF, indique que la variante violette impacte des projets sur St Claude à Bessan. Dans tous les cas la ZA « La Capucière » est évitée.

Sur ce secteur, RFF propose d'orienter les études sur la **variante rose**.

L'assemblée n'a pas de commentaires sur cette proposition.

Secteur F

M. PARANT, RFF, présente les trois variantes sur ce secteur. Il note la présence de l'AOC Picpoul de Pinet, dont les viticulteurs ont précisé que les meilleures vignes sont vers l'A9. Il indique que l'élément marquant du patrimoine est la voie romaine et souligne qu'il n'existe pas d'enjeu environnemental majeur, l'enjeu viticole étant plus prégnant.

M. ALADERN, RFF, indique qu'au niveau technique, l'ouvrage de franchissement du Nègue-Vagues est très imposant pour les variantes verte et bleue (environ 1,6 km de viaduc : un des plus gros et des plus cher de la ligne nouvelle, car sur ce secteur la ligne est mixte). Pour la variante rose, l'ouvrage de franchissement de ce ruisseau n'aurait qu'une longueur d'environ 300 ml)

M. MILLET, Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée, pense que les maires de ce secteur seraient plus favorables à la variante rose.

M. HANTZ, RFF, souligne l'existence de la ZPPAUP de Loupian et indique que toutes les variantes traversent ce secteur.

M. PARANT, RFF, indique que la solution proposée de passer dans les zones de lagunage au niveau de Poussan et Balaruc-Le-Vieux a inquiété les habitants du bassin de Thau, qui l'ont confondu avec la crique de l'Angle. Il souligne qu'ils préfèrent la variante rose. Sur ce secteur mixte, toutes les variantes sont en hauteur avec alternance de viaduc et de remblai de grande hauteur.

M. BURTE, DREAL, demande s'il existe des zones réservées sur la ZA « Les Clash » ?

M. PARANT, RFF, répond par la positive. Il demande l'avis du Conseil régional par rapport à son projet de port sec, vis-à-vis des différentes variantes.

M. RUDEAU, Conseil régional Languedoc-Roussillon, ne peut pas en l'état se prononcer au sujet du projet de port sec. Post-réunion, les tracés proposés n'amènent pas de remarques particulières de la part de la Région.

M. PARANT, RFF, tient à souligner que le secteur d'Issanka, qui alimente Sète en eau potable, est un secteur à fort enjeux. L'ensemble des variantes passe dans le périmètre de protection ; il s'avèrera donc d'être vigilant.

Sur ce secteur, RFF propose d'orienter les études sur la **variante rose**.

Secteur G

M. PARANT, RFF, explique qu'il existe deux grandes options pour rejoindre Montpellier :

- Rester au sud de l'A9, au cœur du site classé du massif de la Gardiole (sur les contreforts et les hauteurs)
- Passer plus au nord, dans un relief plus favorable et plus proche de la zone Natura 2000 de Fabrègues.

M. HANTZ, RFF, explique que la variante verte doit franchir l'A9, pour s'insérer au nord de l'autoroute. Cette variante a été construite afin de disposer d'une emprise la moins forte possible sur le massif de la Gardiole (site classé) et d'éviter le périmètre de protection rapproché du captage de Karland. Pour autant, cette variante se rapproche de Gigean, à côté des derniers lotissements construits. Aucun bâtiment ne serait impacté, mais les niveaux de bruit seraient plus élevés que la variante rose. La variante violette, quant à elle, se rapproche des domaines de Mirabeau et Mujolan le Vieux, contourne également le périmètre de protection rapproché de Karland, mais impacte, comme la variante verte, sur l'extrémité sud de la zone Natura 2000 (Plaine de Fabrègues-Poussan). Concernant la variante rose, il s'agit essentiellement d'enjeux paysagers sur le site classé de la Gardiole.

M. GOUMONT, Communauté d'agglomération de Montpellier demande qui de la zone Natura 2000 ou du site classé de la Gardiole est plus important en terme législatif ?

M. HANTZ, RFF, explique que le classement réglementaire de ces deux secteurs n'est pas effectué au même titre. Par contre, un dossier réglementaire sera à réaliser dans les deux cas.

M. ALADERN, RFF, indique qu'au niveau technique, la variante verte doit franchir deux fois l'A9, alors que la rose reste dans le massif, où il y aura beaucoup plus de mouvements de matériaux, de talwegs interceptés. Dans la dernière partie de la Gardiole (à l'est), une zone de tunnel sera à réaliser pour la variante rose. Il conclue en mentionnant que la variante rose est à ce stade plus chère que la verte d'environ 40 millions d'euros.

M. PARANT, RFF, fait remarquer que les différentes variantes se situent assez loin de la commune de Fabrègues, ce qui n'est pas le cas pour Gigean.

M. GOUMONT, Communauté d'agglomération de Montpellier, demande quel est l'impact des différentes variantes sur les zones d'activité, notamment sur celle de la Lauze. Il souhaiterait également savoir s'il existe des différences en termes d'altimétrie et quelle variante n'est pas réalisable si RFF doit déroger aux référentiels techniques.

M. ALADERN, RFF, explique que pour l'instant RFF est contraint par les pentes admissibles par les référentiels techniques. La possibilité de déroger à ces référentiels est encore à l'étude. Il pourrait y avoir une dizaine de mètres de différence au niveau de la ZAC de la Lauze. Par contre si la possibilité de déroger n'est pas acceptée, il sera nécessaire de réaliser un viaduc assez onéreux permettant de franchir la ZAC et la Mosson, d'où la différence actuelle de coût.

M. PARANT, RFF, souligne que concernant la ZA de la Lauze, il est impératif d'arrêter de donner des permis de construire sur les emplacements réservés.

M. BURTE, DREAL, demande si le cout intègre le recours aux dérogations.

M. PARANT, RFF, répond par la négative.

Sur ce secteur, RFF propose d'orienter les études sur la **variante rose ou la variante verte**.

M. VINCENDET, Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, revient sur le secteur Ea, concernant Villeneuve-les-Béziers. Il souligne que le PLU de la commune est en révision, et demande d'alerter la commune sur la nécessité de prendre des mesures de sursoir à statuer dans la ZPP.

M. PARANT, RFF, informe que la révision du PLU doit intégrer la ZPP, conformément aux arrêtés préfectoraux pris en février 2012.

M^{me} BUSSONE, DREAL, souligne que lors de la réunion du 24 septembre prochain, l'ensemble des DDTM seront présentes et la DREAL insistera pour faire passer le message.

M. SENEQUE, Communauté d'agglomération du Grand Narbonne, note que la remarque est aussi bonne concernant la commune de Narbonne, qui a actée son nouveau PLU sans intégrer la ZPP.

M. PARANT, RFF, souligne que la suite des études est conditionnée par la tenue d'un COPIL informatif n°9. Il rappelle qu'il est très important qu'il puisse se tenir rapidement.

M. BURTE, DREAL, indique que la date du 16 octobre pourrait être reconsidérée, car tous les partenaires l'ont réservée. Pour autant, il faut attendre la tenue de l'élection du Président du Conseil régional.

M. PARANT, RFF, rappelle que RFF attend l'ensemble des retours formalisés des partenaires sous une quinzaine de jours suite à leur lecture du dossier « Analyse multicritère des variantes de tracé », avant la tenue du prochain COPIL.

M. BOURREL, Conseil général de l'Aude, indique qu'il est difficile de se prononcer sur une variante alors que la question des gares nouvelle n'est pas tranchée.

M. PARANT, RFF confirme qu'il n'est pas question à ce stade d'attribuer le site de la gare nouvelle. Mais par contre une bonne partie du linéaire du projet est indépendant du secteur de Montredon.

M. BURTE, DREAL, souligne que toute observation est bonne à transmettre à RFF.

* * *