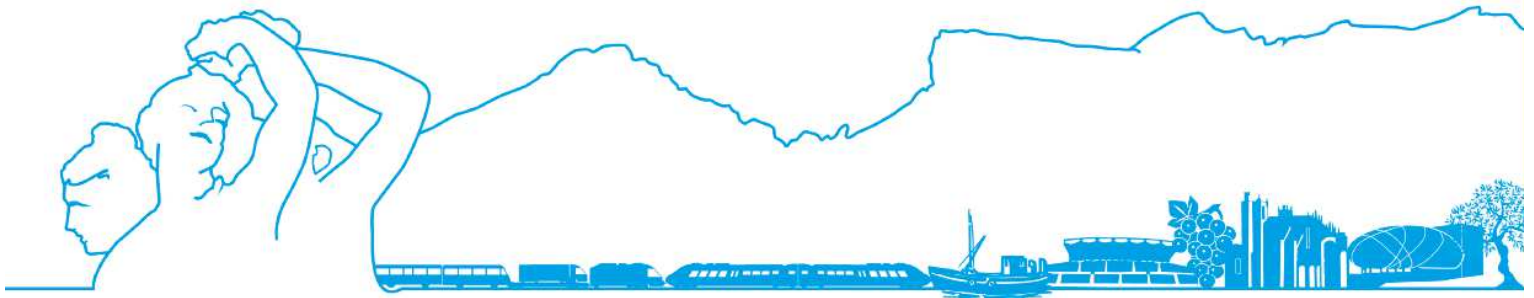


Compte-rendu

6<sup>ème</sup> COMMISSION CONSULTATIVE – Séquence 4

jeudi 20 novembre 2014 – BEZIERS

Palais des Congrès



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNI  
SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÄS – PORTUGAL – ESPAÑA – POL  
— PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — BEZIERS — HANNOVER — BERLIN  
LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA –  
BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÄS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA —  
BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÄS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA —  
OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERF  
BERLIN HAUPTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCRAS — DUBLIN HI

Début de la réunion à 10h00 en présence de 31 personnes.

NOM	Prénom	Fonction	Organisme
LERNER	Nicolas	Sous-Préfet de Béziers	Préfecture de l'Hérault
ODORICO	Hervé	Chargé de mission Transport	DREAL Languedoc-Roussillon
GAVALDA	Yves	Directeur Adjoint	DDTM 34
ABOUD	Elie	Député de l'Hérault	Assemblée Nationale
CHOMIENNE	Marion	Assistante du député Elie ABOUD	Assemblée Nationale
ZEMMOUR	Claude	Vice-Président	Région Languedoc-Roussillon
NADAÏ	Laurence	Chargé de mission service infrastructure ferroviaire	Région Languedoc-Roussillon
NOUGARET	Bernard	Directeur de la maison de la Région de Béziers	Région Languedoc-Roussillon
FAGES	Roger	Conseiller Général	Conseil Général de l'Hérault
SUERE	Michel	Vice-Président	Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée
NOUGUIER	Richard	Président Maire	CC du Pays de Thongue Mairie de Montblanc
KUBIAK	Christophe	Directeur Adjoint des Services	Communauté de communes du Nord du bassin de Thau
OLLIER	Gérard	Chargé du Développement Economique	Communauté de communes du Nord du bassin de Thau
CARALP	Alain	Président	Communauté de communes La Domitienne
MENARD	Robert	Maire	Mairie de Béziers
COUQUET	Aimé	Conseiller Municipal	Mairie de Béziers
VASSALLO	Laurent	Chargé de mission	Mairie de Béziers
THOMAS	Laurence	1 <sup>ère</sup> adjointe	Mairie de Bessan
SERS	Jean-Charles	Maire	Mairie de Castelnaud de Guers
ASSEMAT	Guy	Adjoint	Mairie de Cers
GAUTIER	Gérard	Maire Conseiller Général	Mairie de Cers Conseil Général de L'Hérault
MARHUENDA	Pierre	1 <sup>er</sup> adjoint	Mairie de Florensac
RODRIGUEZ	Daniel	Adjoint	Mairie de Mèze
LLOPIS	Yann	Maire	Mairie de Montagnac
TREMOULET	Patrick	Conseiller municipal	Mairie de Nissan-lez-Ensérune
FUIVENG	Fabrice	Directeur des Services	Mairie de Saint-Thibéry
CHAUDOIR	Gwendoline	Maire	Mairie de Portiragnes
MARTINEZ	Christian	Adjoint	Mairie de Villeneuve lès Béziers
D'ISSERNIO	Guy	Conseiller municipal	Mairie de Villeneuve lès Béziers
ASTOURNE	Brian	Assistant d'études	Syndicat mixte du SCoT du Biterrois
RICHER	Jean-Pierre	Garant	

## Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction régionale Languedoc-Roussillon pour cette commission :

- Édouard PARANT, chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- Antoine HANTZ, responsable environnement du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- Nicolas ALADERN, responsable technique du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- Anne-Lise GIBBE, chargée de concertation du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

## Déroulé de la commission

- Rappel des précédentes décisions
- Présentation de la variante de tracé proposée
- Que reste-t-il à faire d'ici au prochain COFIL ?
- Comment va s'organiser la concertation ?

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](http://www.lalignenouvelle.com) dans la rubrique / Documents / Réunions de concertation / Commissions consultatives



- **Nicolas LERNER, Sous-préfet de l'Hérault**, remercie les participants de leur présence et précise l'objet de la réunion de concertation :

- informer les élus sur le projet, son calendrier et les arbitrages récents qui ont pu être rendus,
- recueillir leurs avis et remarques sur le projet de tracé proposé par RFF.

Il souligne les contraintes objectives à prendre en compte en matière d'environnement, de risques, de terres agricoles ainsi que la nécessité de laisser toute sa part à l'échange avec les territoires et la population, ce qui suppose une méthode de concertation qu'il demande à RFF de présenter.

**Édouard PARANT, RFF**, annonce que les étapes de travail et les décisions prises vont être présentées au travers d'un court film permettant à chacun de partager le même niveau d'information. Il propose aux participants d'échanger sur le tracé et la gare nouvelle puis de présenter en troisième partie de réunion le processus de concertation que l'État et les cofinanceurs ont, lors du dernier comité de pilotage, demandé de mettre en place avant le choix du tracé.

Il précise que les réunions publiques n'auront lieu qu'après les cantonales en avril 2015, compte tenu de la période de réserve obligatoire.

**Un film introductif est diffusé. Il est disponible sur le site Internet [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com).**

### **Présentation de l'analyse multicritère (page 4 du diaporama)**

**Édouard PARANT, RFF**, propose de présenter le travail d'analyse conduit depuis deux ans sur les différentes variantes de tracé en utilisant la grille de lecture du Grenelle de l'environnement et des critères organisés selon un triptyque sociétal, environnemental et technico-économique. Cette analyse multicritère permet de tamiser les variantes de tracés mises à l'étude et de proposer celle qui respecte au maximum l'ensemble de ces différents critères.

Il précise que dans la dimension sociétale, les principaux critères sont les critères d'acceptabilité sociale et économique ainsi que la préservation du développement des territoires, notamment les zones d'activités, industrielles ou artisanales, sans péjorer le capital agricole et viticole.

Au titre des critères environnementaux, il convient de prendre en compte la richesse de la biodiversité mais aussi les questions de bruit et de sécurité des personnes sur un territoire marqué par des risques naturels, avec les inondations notamment, et des risques technologiques liés à certaines activités industrielles qui nécessitent des périmètres de sécurité comme c'est le cas du côté de la Comurhex, près de Narbonne.

Dans la dimension économique, il faut prendre en compte : l'acceptabilité pour les finances publiques comme l'a rappelé le dernier comité de pilotage, ce qui conduit à rechercher l'optimum économique, c'est-à-dire les meilleures fonctionnalités ferroviaires et les services rendus au meilleur prix.

Au final, la prise en compte de l'ensemble de ces critères est indispensable pour la recherche du meilleur tracé.

### **Présentation de la carte générale du tracé proposé et zoom sur le secteur concerné (page 5 à 7 du diaporama)**

**Édouard PARANT, RFF** : souligne que l'analyse multicritère permet de démontrer la capacité à rester à 70% sur le tracé historique de Montpellier à Perpignan. Pour autant, dans les secteurs situés avant et après l'Orb, la question se pose de sortir du tracé historique, essentiellement en raison des gares nouvelles du Narbonnais et du Biterrois, non prévues dans le projet historique.

Globalement, sur le territoire allant des vallées de l'Hérault et de l'Orb jusqu'au nord du bassin de Thau, les deux tiers du tracé sont sur le tracé historique et un tiers environ en dehors.

- **Robert MÉNARD, Maire de Béziers**, demande la signification du tracé rose qualifié de PIG et son rapport à la ligne actuelle.

**Édouard PARANT, RFF**, répond que le PIG est le Projet d'Intérêt Général, défini en l'an 2000. Il correspond au tracé historique étudié uniquement pour les TGV.

Il précise que, dans les PLU des communes, une bande de 100 mètres est actuellement classée en emplacement réservé pour le compte de Réseau Ferré de France et que la majorité des riverains et des maires a demandé de conserver ce tracé historique.

### **Présentation des cartes de Lespignan à Sauvian (pages 8 à 15 du diaporama)**

**Antoine HANTZ, responsable environnement, RFF**, présente les deux variantes de tracé étudiées (la verte et la rose) sur le secteur allant de Lespignan à Sauvian, via quatre thématiques : milieu physique, milieu naturel, milieu humain et paysage et patrimoine.

#### Le milieu physique :

Sont présentées sur la cartographie les zones inondables autour de l'Orb ainsi que les puits de captage privés, recensés après enquêtes.

#### Le milieu naturel :

Sont présentées les zones à forts enjeux ainsi que les zones réglementaires, en particulier la zone Natura 2000 des Collines du Narbonnais située au sud de la zone de passage ainsi que les continuités écologiques identifiées. A noter également les étangs Saint-Paul et Saint-Aubin à l'ouest, à forts enjeux environnementaux entre les étangs St Paul et st Aubin.

#### Le milieu humain :

Sont présentés les bâtis des communes et les zones d'activités, existantes ou futures, en particulier la zone d'activités Via Europa au sud de l'A9 ainsi que la zone d'activités des Portes de Sauvian en dehors de la zone de passage et la carrière de la Galiberte, qui se situe au sud de l'autoroute. Sont présentés également les enjeux agricoles majeurs, situés plutôt à l'ouest de l'A9 et de la zone de passage préférentielle, autour notamment du domaine de la Rouvière.

#### Le paysage et le patrimoine :

Au niveau paysager sont présentés les monuments historiques identifiés et leur périmètre de protection, soit un rayon de 500 mètres environ, avec notamment Notre Dame de la Miséricorde sur Nissan-les-Ensérune, concernée par les variantes de tracé et le Château de Poussan Haut.

A noter également au nord de la zone de passage préférentielle, le Canal du Midi, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO.

En synthèse sur ce secteur, compte tenu de la multiplicité des enjeux, plusieurs raisons conduisent à proposer la variante verte, dite « de moindre enjeu territorial » comme variante à retenir.

Cette variante verte permet, en passant le plus au nord de la zone de passage préférentielle, d'éviter l'enjeu agricole majeur « le domaine de la Rouvière », identifié comme majeur par les études de la chambre d'agriculture. Au plan environnemental, elle permet d'éviter d'une part les enjeux au niveau des étangs Saint-Paul et Saint-Aubin et également de passer le plus au nord possible de la zone Natura 2000 des Collines du Narbonnais. Le choix de cette variante verte induit un franchissement au niveau de la carrière de la Galiberte, mais en dehors de l'emplacement réservé du Projet d'Intérêt Général, au niveau de la zone d'activités Via Europa. Certains bâtiments de cette zone seront peut-être impactés mais pourraient être déplacés à l'emplacement actuellement réservé pour le PIG.

**Édouard PARANT, RFF**, sollicite l'avis des élus sur ce secteur où il est proposé de sortir du tracé historique et précise que cette variante verte est présentée dans la cahier de plan remis aux participants.

- ▶ **Nicolas LERNER, Sous-préfet de l'Hérault**, demande si le tracé vert est présenté aujourd'hui pour la première fois.

**Édouard PARANT, RFF**, répond que ce tracé vert a été présenté dès le printemps 2012, lors de commissions consultatives puis en réunions publiques.

- ▶ **Nicolas LERNER, Sous-préfet de l'Hérault**, demande à ce que les élus puissent disposer du temps nécessaire pour se prononcer en toute connaissance de cause sur la variante verte proposée.

**Édouard PARANT, RFF**, confirme que le moment n'est pas venu de décider du tracé mais que la réunion doit servir à écouter les remarques, avis et préconisations des participants sur la variante proposée.

#### ***Présentation des cartes de Villeneuve-les-Béziers à Montblanc (pages 16 à 23 du diaporama)***

**Édouard PARANT, RFF**, propose de poursuivre l'analyse des variantes. A partir de Sauvian en allant vers Béziers, il souligne que l'enjeu hydraulique prédomine avec la traversée de toute la zone inondable de l'Orb. Il s'agit de ne pas perturber les écoulements de l'Orb, notamment en période de crue, en se collant au

maximum à l'autoroute au sud et en prévoyant des ouvrages d'art disposant d'ouvertures hydrauliques adéquates.

Ces contraintes expliquent l'absence de variante et le maintien sur le tracé historique jusqu'à Villeneuve-Lès-Béziers. Une fois franchi l'Orb, sur le secteur de Villeneuve, du canal du Midi, de la ligne existante, il demande à Antoine Hantz, responsable environnement du projet, de présenter les variantes permettant de remonter sur les hauteurs de Béziers et de Cers.

**Antoine HANTZ, responsable environnement, RFF**, présente les trois variantes étudiées dans ce secteur :

- La variante violette, la plus au sud qui correspond au trajet le plus direct possible.
- La variante rose, la plus au nord, qui est le tracé historique étudié dans les années 1990 mais qui ne prévoyait pas l'implantation d'une gare nouvelle et qui de ce fait se jumelait le plus possible à cette autoroute.
- La variante verte, qui passe au milieu, correspond au tracé dit « de moindre enjeu territorial ». Elle est conçue d'une part, pour repartir le plus au sud possible de la zone de passage en évitant le Bois de Bourbaki et le Bois de Montblanc et d'autre part, pour pouvoir implanter une gare nouvelle, notamment dans le secteur au sud de l'A9, au niveau de l'échangeur A75.

**Édouard PARANT, RFF**, précise que sur ce secteur, et conformément à la décision ministérielle, il s'agit à la fois de :

- choisir un tracé,
- Permettre la création d'une gare nouvelle
- permettre aux trains de marchandises qui arrivent de Montpellier par la ligne nouvelle mixte de rejoindre la ligne classique pour poursuivre leur parcours vers le sud, via la ligne classique.

Cela explique la présence d'un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne actuelle, représenté sur la carte par un pointillé vert.

- ▶ **Élie ABOUD, Député de la 6<sup>e</sup> circonscription de l'Hérault**, fait remarquer que la construction de la future gare nouvelle oblige à implanter le tracé plus vers le sud mais que cela occasionne un impact plus important sur l'habitat. Il évoque le chiffre de 90 habitations impactées et s'interroge sur les possibilités de déplacer le tracé.

**Édouard PARANT, RFF**, montre les deux emplacements que RFF étudie en vue de l'implantation de la gare nouvelle. Il ajoute que la décision du ministre n'est pas encore prise et qu'il s'agit de comparer l'intérêt des deux sites.

- Le site appelé « gare A75 » présente l'intérêt d'être situé dans un environnement qui n'est pas contraint par l'urbanisation existante, mais qui est en voie d'urbanisation.
- Le site « Canal du Midi », qui se trouve au croisement entre la ligne actuelle et la ligne nouvelle, à peu près à l'endroit où l'autoroute franchit la voie ferrée, se trouve déjà dans un secteur urbanisé.

Il précise que le tracé historique (rose), le plus au nord, ne permet pas de placer une gare avec ses aiguillages et ses quais, en raison de contraintes purement ferroviaires. Il faut donc se décaler un petit peu plus vers le sud pour pouvoir implanter cette gare nouvelle.

- ▶ **Élie ABOUD, Député de la 6<sup>e</sup> circonscription de l'Hérault**, demande le nombre d'habitations concernées par le tracé vert et le tracé violet.

**Édouard PARANT, RFF**, répond que l'analyse multicritère reste à réaliser sur ce secteur afin de comparer précisément les impacts des deux options d'emplacement. Il ajoute qu'à ce stade des études, on peut évaluer à une quarantaine de maisons l'impact sur le bâti du tracé PIG. L'impact dû à la gare reste à définir.

- ▶ **Gérard GAUTIER, Maire de Cers**, considère cette nouvelle comme une « douche froide ». Il fait remarquer que le raccordement figurant en pointillé sur la carte serait très destructeur pour sa commune.  
Il rappelle avoir accepté une virgule (la déviation de Cers) qui supprimait une partie de la voie ferrée existante pour relier ligne nouvelle et ligne existante, mais qui n'est pas présentée à l'heure actuelle. Il estime que les variantes verte et violette couperaient le territoire en deux en frôlant les maisons. Il se déclare d'autant plus attristé par cette hypothèse que l'assurance d'avoir une gare lui semble loin d'être acquise.

**Antoine HANTZ, responsable environnement, RFF**, présente les différents enjeux du secteur.

## Le milieu physique :

La carte montre à l'ouest, l'Orb et sa zone inondable associée, représentée par la grande étendue bleue, et plus à l'est, au niveau de Montblanc, le Libron. Deux petits cours d'eau intermittents sur la zone de gare A75, l'Ardailou et l'Acacia, sont également représentés. En termes de captage d'eau potable, deux périmètres sont à prendre en compte au sud de la zone de passage préférentielle : le captage de Villeneuve-Lès-Béziers et le périmètre de captage de Cers.

## Le milieu naturel :

Les principaux enjeux sont la zone Natura 2000 « Est et Sud de Béziers » au sud de la zone de passage, et, plus à l'est, une zone d'enjeu environnemental majeur avec des systèmes de mares temporaires assez rares dans les bois de Bourbaki et surtout Montblanc.

## Le milieu humain :

L'enjeu du bâti, sur la commune de Villeneuve-Lès-Béziers et au niveau de Cers, est l'enjeu majeur de ce secteur voire du projet dans son ensemble. Les étendues violettes représentent les zones d'activités, avec le secteur Intermarché au nord de l'échangeur A75, avec la ZAE Capiscol et le périmètre de protection des risques technologiques de Gazechim qui est évité par les variantes de tracé. Les enjeux agricoles se situent un peu plus à l'est, avec certains enjeux majeurs, identifiés par les chambres d'agriculture de part et d'autre de l'autoroute.

**Édouard PARANT, RFF**, mentionne également les zones d'activités sur Villeneuve et Cers, actuelles et en devenir, inscrites dans les documents d'urbanisme.

- ▶ **Michel SUERE, Vice-Président de l'agglomération de Béziers**, rappelle l'hypothèse, étudiée par l'agglomération à l'époque, d'une virgule (déviation de Cers) partant depuis l'aéroport et permettant une déviation de la ligne classique. Il prend acte des alternatives présentées et déclare comprendre les inquiétudes soulevées. Il demande s'il serait possible de réaliser le raccordement entre la ligne classique et la ligne grande vitesse à partir de Nissan.  
Il souligne qu'il s'agit d'une question de coût et d'arbitrage ; qu'il faudra veiller à ne pas laisser faire n'importe quoi et privilégier la solution de moindre impact pour le territoire.  
Il rappelle que le PIG est connu depuis 1996, ainsi que son impact sur l'habitat, que les propriétaires des maisons sont déjà avertis. Il ajoute qu'il est évident qu'on ne pourra laisser dans la détresse les habitants touchés, qu'il faudra prendre ses responsabilités, mesurer les conséquences et débattre des mesures compensatoires avec RFF.
- ▶ **Gérard GAUTIER, Maire de Cers**, indique que le raccordement est étudié du fait de l'arrêt de la mixité à Béziers. Il demande s'il est possible de déplacer ce raccordement dans des zones non construites. A variante verte ou violette équivalentes, il considère que l'aspect le plus pénalisant est le raccordement qui passe dans la zone la plus urbanisée.

**Édouard PARANT, RFF**, explique que, sur la commune de Cers, le projet s'inscrit principalement en territoire agricole comme le montre la cartographie.

Il souligne que le raccordement vient réutiliser et se connecter à l'infrastructure existante sur ce secteur, là où elle passe déjà. Concernant le fret, il rappelle qu'il a été décidé de mettre des trains de marchandises sur la ligne nouvelle pour enlever une partie de ces trains de la ligne actuelle. En effet la politique de la Région est de renforcer la desserte en TER, de façon à créer une desserte de type RER de Montpellier jusqu'à Sète, puis Béziers et Narbonne.

Il explique qu'un train parti de Montpellier sur la ligne nouvelle ne peut revenir sur la ligne classique qu'aux endroits où les deux lignes se croisent. Entre Montpellier et Béziers, ce premier endroit se situe sur la commune de Villeneuve. En effet, pour faire sortir un train de fret au niveau du bassin de Thau, il faudrait créer une ligne de dix kilomètres de long et repasser par le centre-ville de Sète. Pour le faire sortir plus loin, à Nissan ou à Narbonne, cela supposerait de prolonger la mixité de la ligne au-delà de Béziers. Cet arbitrage n'a pas été rendu par le ministre qui a considéré que cet investissement supplémentaire n'était justifié ni par la saturation de la ligne ni par un gain de service, mais pour un coût supérieur.

- ▶ **Gérard GAUTIER, Maire de Cers**, ne voit pas l'intérêt du raccordement proposé à la place de la virgule qui ne touchait pas la zone la plus urbanisée. Il s'interroge sur la différence qui existe entre quitter la ligne classique et rejoindre la ligne nouvelle, ou quitter la ligne nouvelle et rejoindre la ligne classique.

**Édouard PARANT, RFF**, explique que la proposition faite par les élus d'une déviation de la ligne classique entre Cers et Villeneuve les Béziers, dite « Virgule », avait pour objectif d'étudier une connexion avec les TER en gare nouvelle de Béziers. Il précise les points d'analyse :

- Etre en capacité de ne pas dégrader les caractéristiques de la ligne actuelle notamment sur les pentes (limitées à 5%) entre Perpignan et Nîmes et la vitesse de 160 km/h,
- S'assurer que cette solution n'engendre pas de nouvelles contraintes sur l'habitat (4 voies au lieu de 2 dans la traversée de Villeneuve les Béziers), sur les infrastructures (passage sous l'A9) et sur l'environnement,
- Ne pas être plus onéreux qu'une interconnexion via le site gare interconnectée « Canal du Midi »,
- De plus, RFF précise que cette option ne permet pas de faire passer les trains de fret de la ligne nouvelle vers l'actuelle. Il est donc nécessaire de réaliser le raccordement B ce qui aboutit à un véritable échangeur ferroviaire, beaucoup plus impactant pour le territoire.

- ▶ **Richard NOUGUIER, Maire de Montblanc**, se réjouit du positionnement de la gare TGV sur la carte, même si sa réalisation est incertaine.

Il constate que les tracés vert et violet impacteraient fortement le territoire de la communauté, certaines habitations du village et certains projets en cours de réalisation.

Il demande solennellement de conserver le tracé historique qui faisait consensus. Il remarque qu'un de deux emplacements de gare nouvelle impacte fortement les paysages, les territoires et les habitations, et l'autre peut-être un peu moins.

**Édouard PARANT, RFF**, demande au maire de Montblanc quels sont les projets ou les bâtis impactés.

- ▶ **Richard NOUGUIER, Maire de Montblanc**, précise que les tracés vert et violet impacteraient le bâti actuel du domaine de Coussergues et viendraient jouxter l'écopôle de la Vallasse, un projet qui concerne tout le Biterrois. Il demande de prendre en considération le tracé historique qui gêne le moins possible les territoires, les populations et le développement économique du territoire.

- ▶ **Robert MÉNARD, Maire de Béziers**, dit aller dans le même sens que le maire de Montblanc et souhaiter le consensus.

Il considère la gare nouvelle comme une catastrophe qui signifierait la mort de la gare existante. Il comprend que le nouveau projet réponde à des considérations techniques mais déclare ne pas vouloir se contenter d'un simple coup de peinture sur la gare actuelle au profit d'un projet de gare nouvelle qui la supprimerait de fait.

Il dit avoir accepté de garder une position de réserve au sommet de Gérone pour ne pas troubler le consensus ambiant mais ne pas pouvoir se taire ici. Il ajoute qu'en l'absence de gare nouvelle, les problèmes de raccordement se résoudraient dans la gare actuelle de Béziers. Il demande de dépasser les seules considérations techniques pour s'attacher aux vrais problèmes de société et de survie des petites ou moyennes villes périphériques de la France.

**Édouard PARANT, RFF**, précise que la desserte de la gare existante de Béziers, à partir de la ligne nouvelle venant de Montpellier, s'effectuera par le raccordement en pointillé vert présenté sur la carte.

- ▶ **Michel SUERE, Vice-Président de l'agglomération de Béziers**, souligne deux préoccupations différentes.

D'une part, avec la gare classique, destinée aux transports inter-urbains, le besoin de libérer de l'espace pour la circulation des trains régionaux afin que les personnes qui travaillent sur Montpellier ou Narbonne bénéficient de plages horaires plus importantes.

D'autre part, avec la gare TGV, une ligne à destination européenne, pour une autre clientèle.

Il rappelle que l'absence de gare nouvelle TGV sur un territoire amoindrit l'arrivée des trains à l'intérieur de la gare classique.

Il soutient, qu'en l'absence de gare nouvelle à Béziers, les trains rapides sur la ligne nouvelle court-circuiteront cette destination au profit de Narbonne qui bénéficiera d'une gare nouvelle. Il affirme que dans ce cas, très peu de trains s'arrêteront en gare de Béziers centre. Il ajoute que l'absence de gare nouvelle se traduirait par une double perte : perte de dynamisme économique du territoire et perte de crédibilité de la ville centre de Béziers puisque très peu de trains s'y arrêteront.

Il demande à chacun de faire preuve de responsabilité et de bien mesurer ce double impact négatif tant pour la ville que pour le territoire.



- ▶ **Gérard GAUTIER, Maire de Cers**, demande s'il est possible de faire de la gare actuelle une gare TGV et si les trains pourront repartir à grande vitesse depuis la gare de Béziers centre.

**Édouard PARANT, RFF**, indique que la gare actuelle se situe sur un réseau circulé à 160 km/h alors que la ligne nouvelle est conçue pour du 300-320 km/h voire 350 km/h à terme. Il précise que les trains qui doivent s'arrêter dans la gare centre ne peuvent y arriver ni en repartir à grande vitesse.

- ▶ **Michel HERAIL, Adjoint au maire, Mairie de Béziers**, estime que la ligne nouvelle sera circulée à 240 km/h plutôt que 300 et qu'il ne sera pas possible de faire circuler en même temps des trains de fret et des TGV à 300 km/h.

Il ajoute qu'il y aura trop de rupture de charges entre Nîmes et Perpignan, que la ligne nouvelle ne sera pas assez rapide et qu'en conséquence, elle ne fera pas gagner beaucoup de temps. Il craint de voir se reproduire l'erreur des Espagnols avec la gare de Figueres-Vilafant considérée comme une gare fantôme alors qu'à Gérone, la gare nouvelle est au même endroit que l'ancienne gare. Il demande de faire passer les TGV en gare de Béziers centre et non dans une gare au milieu des champs.

**Édouard PARANT, RFF** : répond qu'effectivement, il n'est pas question de faire circuler des trains de marchandises à grande vitesse. Ceux-ci continueront de circuler à 100 ou 120 km/h, qu'ils utilisent la ligne nouvelle ou la ligne actuelle.

- ▶ **Michel HERAIL, Adjoint au maire, Mairie de Béziers**, demande de voir confirmé le fait que la ligne nouvelle pour les trains de fret serait une ligne de délestage pour permettre aux TER de rouler normalement à 160 km/h sur la ligne classique.

**Édouard PARANT, RFF**, précise que l'objectif principal est de pouvoir mettre davantage de TER sur la ligne classique, parce qu'actuellement, ils roulent déjà à 160 km/h.

- ▶ **Michel HERAIL, Adjoint au maire, Mairie de Béziers**, émet un doute quant à la possibilité de faire cohabiter des trains de marchandises avec les TGV à 300 km/h sur la ligne nouvelle.

**Édouard PARANT, RFF**, répond que c'est la solution actuellement mise en œuvre entre Nîmes et Montpellier, sur le contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) en cours de construction.

S'agissant de l'avenir des circulations ferroviaires en présence de la seule gare actuelle à Béziers et compte tenu de la forte probabilité d'une gare nouvelle à Narbonne, il apporte les éléments de réflexion suivants :

- Les TGV venant de Montpellier ont la possibilité, s'ils le souhaitent, d'utiliser le raccordement présenté sur la carte pour rentrer à Béziers centre.
- Une fois arrivés à Béziers, ils continuent sur la ligne classique jusqu'à Narbonne et donc n'empruntent pas la ligne nouvelle.
- Une fois à Narbonne, s'ils veulent aller sur Perpignan, soit ils restent sur la ligne classique, soit il faudrait créer un raccordement, actuellement non étudié qui permettrait, via la ligne Narbonne-Toulouse, de repartir vers Perpignan, via la ligne nouvelle.

Les conséquences prévisibles sont les suivantes :

- Sur un trajet Montpellier-Perpignan passant par la gare de Béziers centre, les trains n'utiliseront pas ou peu la ligne nouvelle et n'auront donc pas de gain de temps de parcours après Béziers. Cela équivaut à rester dans la situation actuelle, sans résoudre les problèmes de congestion sur la ligne actuelle et sans gain supplémentaire pour les voyageurs.
- Avec une seule gare nouvelle à Narbonne, les entreprises ferroviaires, SNCF et autres, préféreront peut-être offrir un meilleur temps de parcours entre Montpellier et Perpignan en allant tout droit jusqu'à Narbonne, sans arrêt à Béziers centre.

Il alerte les participants sur l'arbitrage qui se posera à l'entreprise ferroviaire : utiliser une ligne à grande vitesse à 320 km/h entre Montpellier et Perpignan, avec un seul arrêt à Narbonne TGV, ce qui apporte des gains de temps et de nouveaux clients ou revenir sur la ligne classique à Béziers et continuer en cabotage à 160 km/h comme aujourd'hui jusqu'à Perpignan.

Il précise que trois scénarios ont été proposés aux cofinanceurs du projet :

- Pas de création de gare nouvelle : ni à Béziers, ni à Narbonne, et desserte par les gares centre.
- Création d'une seule gare nouvelle :
  - A Nissan lez Ensérune (entre Béziers et Narbonne)

- A Narbonne, ce scénario est extrêmement dommageable pour la desserte du Biterrois, comme vu ci-avant
- A Béziers
- Création de deux gares nouvelles :
  - Une gare nouvelle à Béziers et une gare nouvelle à Narbonne : c'est le scénario porté par les cofinanceurs et retenu par le ministre.

- ▶ **Robert MÉNARD, Maire de Béziers**, affirme que le maire de Narbonne et lui ne sont pas favorables à deux gares nouvelles, l'une à côté de Béziers, l'autre à côté de Narbonne. Il rappelle le scénario précédent d'une gare entre Béziers et Narbonne, scénario qui lui apparaît le seul réaliste au regard de l'état des finances publiques. Il ajoute que l'Etat ne paiera pas les deux gares et que les collectivités locales seront appelées à les financer. Il se déclare méfiant vis-à-vis de solutions et d'études plaçant les élus devant le fait accompli et dubitatif devant l'exclusion du scénario avec une seule gare nouvelle entre Béziers et Narbonne.

**Édouard PARANT, RFF**, confirme que le scénario d'une gare nouvelle sur le secteur de Nissan a bien été étudié, présenté et porté par la communauté de communes de la Domitienne. Il rappelle que les trois scénarios ont été présentés au comité de pilotage et que le scénario avec la seule gare à Nissan n'a pas été retenu par les partenaires cofinanceurs, notamment en considération du nombre supérieur de voyageurs captés par un scénario avec deux gares plutôt que par un scénario avec une seule gare et par des stratégies territoriales.

- ▶ **Nicolas LERNER, Sous-préfet de l'Hérault**, rappelle que le projet présenté aujourd'hui est le fruit de nombreuses années d'études, de concertation et de décisions ministérielles successives.
- ▶ **Michel SUERE, Vice-Président de l'agglomération de Béziers**, rappelle que le fait d'avoir deux gares nouvelles apporte un million de passagers supplémentaires, que sur ce million de passagers, beaucoup seront des touristes, que chaque touriste dépense une somme estimée à un peu plus de 60 euros, ce qui est un apport non négligeable pour le territoire.
- ▶ **Robert MÉNARD, Maire de Béziers**, répond à Monsieur le Sous-Préfet que pendant des années, il a été affirmé par les mêmes administrations avec les mêmes arguments qu'une seule gare valait mieux que deux.

**Édouard PARANT, RFF**, propose au maire de Béziers de venir lui présenter l'étude sur le réaménagement de la gare de Béziers, étude qui dépasse largement le périmètre du simple bâtiment et des voies puisqu'il y est question des abords et du dispositif de circulation permettant une bonne desserte de la gare actuelle.

- ▶ **Robert MÉNARD, Maire de Béziers**, soutient avoir des doutes sur la justesse des arguments avancés aujourd'hui et qui contredisent ceux d'hier.
- ▶ **Claude ZEMMOUR, Vice-Président, Conseil régional**, tient à rappeler le chemin parcouru ces dernières années, quand il a fallu qu'après Georges Frêche, Christian Bourquin prenne ses responsabilités pour relancer ce tronçon essentiel et remettre le projet sur le bon chemin en réunissant des sommes considérables, aux alentours de 42 millions d'euros. Il souligne que la Région finance à hauteur de 25 % les études. Il se déclare attentif aux choix que les cofinanceurs et les communes devront faire. Il demande de prendre en considération l'ensemble des avis, avec deux objectifs précis : les développements économiques d'une part, le territoire de l'ensemble de la région d'autre part. Il rappelle l'attachement de la Région au pouvoir d'achat des habitants, ce qui l'a conduit à la mise en place du TER à 1 euro dès le 5 janvier, l'engagement de Damien Alary en faveur d'une ligne nouvelle irriguant tout le territoire, la maîtrise des fonds européens par la Région, fonds qui pourront être utiles au projet. Tout en déclarant comprendre les intérêts particuliers, il souhaite voir prévaloir à l'intérêt général et régional du projet.
- ▶ **Roger FAGES, Conseiller général, canton de Montagnac**, rappelle tout d'abord qu'il a participé à de nombreuses réunions antérieures. Il précise que la volonté d'installer une gare nouvelle à Béziers est celle des élus de tout le territoire, considérant qu'elle est essentielle au développement économique de tout le Biterrois ; qu'une ligne à grande vitesse est un branchement sur l'ensemble européen, allant bien au-delà des liaisons inter-

régionales ou des liaisons de proximité ; qu'elle offre aux touristes un accès rapide et facile à la station du Cap d'Agde et aux autres destinations du territoire.

Déclarant comprendre le souhait du maire de Béziers de préserver la gare centrale de Béziers, il considère que Béziers et le Biterrois peuvent trouver ensemble, avec la gare nouvelle, les raisons, les motifs et les opportunités d'un développement économique sain et porteur de belles perspectives d'avenir.

Il soutient que dans une démarche d'ouverture, il y a toujours de bons compromis à trouver ; que l'enjeu de Béziers est le développement économique ; que ce développement économique a besoin de locomotive, tout comme l'ensemble du biterrois et l'ouest héraultais. Il affirme enfin que la responsabilité des élus est de créer les conditions du développement économique futur et assure que sa prise de position sur le projet est étrangère à toute polémique.

- ▶ **Nicolas LERNER, Sous-préfet de l'Hérault**, propose de participer à un échange bilatéral dans les semaines qui viennent entre RFF et la ville de Béziers, compte tenu de l'importance du projet. Il soumet l'idée d'examiner la façon dont d'autres villes ont géré la problématique gare nouvelle-gare de centre-ville, comme Aix-en-Provence et Avignon, afin de voir ce qui a fonctionné ou non, pour l'anticiper sur Béziers. Il propose également d'étudier la question de l'apport économique réel de la gare pour le centre-ville de Béziers.
- ▶ **Robert MÉNARD, Maire de Béziers**, constate que les départs, annoncé pour la Chambre de commerce et réalisé pour EDF, sont présentés comme allant dans le sens de l'histoire et dans le sens de la rationalisation ; qu'à l'échelle de la ville cela signifie toujours un peu moins d'avenir pour le Biterrois. Il déclare s'opposer aux injonctions consistant à mondialiser l'économie, à européaniser la France et maintenant à « montpellieriser » la ville de Béziers. Il annonce devoir quitter la réunion et s'en excuse auprès de l'ensemble des participants.
- ▶ **Roger FAGES, Conseiller général, canton de Montagnac**, déclare partager la préoccupation du maintien des activités à Béziers mais demande au maire de Béziers de créer des conditions nouvelles de développement sur lesquelles s'engager ensemble. Il affirme que l'obtention de crédits, notamment européens, repose sur la manifestation de l'unité des élus, celle-ci attirant croissance et richesses.
- ▶ **Robert MÉNARD, Maire de Béziers**, explique qu'il se méfie de la logique sur le sens de l'histoire et le sens du futur par ce qu'il voit où cela a amené Béziers aujourd'hui. Il annonce cependant qu'il ne fera rien pour compliquer les choses et qu'il se rangera au consensus nécessaire à l'obtention de crédits qu'il juge néanmoins hypothétiques.
- ▶ **Richard NOUGUIER, Maire de Montblanc**, demande, quoiqu'il en soit de la gare, d'étudier finement le tracé historique, même s'il est plus onéreux, car c'est celui-ci qui a sa préférence et qui avait été acté par l'ensemble des élus.
- ▶ **Alain CARALP, Président de la Communauté de communes La Domitienne**, rappelle que dans le cadre d'une mutualisation, faire une gare sur la Domitienne était un projet intéressant. Constatant le départ de la CCI et les difficultés de l'aéroport, il s'interroge sur la gestion future de la gare nouvelle. Il propose que le pôle métropolitain, fédérant les intercommunalités, puisse répondre à ce type de question. Il demande combien de TGV s'arrêteront à Béziers gare nouvelle et à Narbonne gare nouvelle et combien il y aurait d'arrêt à Béziers centre s'il n'y avait pas de gare nouvelle créée à Béziers. Il recommande aux élus la prudence au regard des sommes colossales à investir.

**Édouard PARANT, RFF**, précise :

- avec deux gares nouvelles à Béziers et Narbonne, les prévisions de trafic donnent : Béziers centre : une petite dizaine de TGV, Béziers gare nouvelle : environ 50 TGV, Narbonne gare nouvelle : environ 60 TGV
  - avec une seule gare nouvelle à Narbonne, il y aurait : environ 25 TGV à Béziers centre et Narbonne centre et une bonne trentaine en gare nouvelle de Narbonne ouest
- ▶ **Élie ABOUD, Député de la 6<sup>e</sup> circonscription de l'Hérault**, rappelle que l'Etat a privilégié une position médiane et qu'un consensus existe entre les Narbonnais et les Biterrois pour qu'il y ait une gare nouvelle à Narbonne et une gare nouvelle à Béziers.

Il indique que cette décision a été actée par le ministère et que tous les élus doivent se montrer solidaires de cette décision. Il demande à ce qu'on recherche le tracé le plus intelligent possible, dans l'unité, afin de ne pas retarder d'une dizaine d'années encore la réalisation du projet.

**Édouard PARANT, RFF**, sur le secteur de la gare nouvelle, rappelle qu'il n'y a pas eu de proposition de tracé faite au comité de pilotage, puisque la localisation précise de la gare nouvelle n'a pas été actée. Il indique qu'il existe bien deux possibilités : le tracé historique et la variante verte qui sont dépendants du site de gare..

## **Présentation des cartes de Montblanc à Saint Thibéry (pages 24 à 31 du diaporama)**

**Antoine HANTZ, responsable environnement, RFF** : présente les trois variantes de tracé : la variante rose qui correspond à la variante historique, la variante violette qui correspond à la variante la plus directe possible et la variante verte, qui correspond à la variante dite « de moindre enjeu environnemental », qui a été construite de manière à passer le plus au sud du bois de Montblanc et également de passer ensuite le plus au nord de la ZA La Capucière, notamment au niveau des projets de zones d'aménagement.

### Le milieu physique :

Ce secteur est encadré à l'ouest par le Libron et à l'est par l'Hérault. Il y a également plusieurs cours d'eau, dont le ruisseau de Laval qui va sur Bessan. Plus à l'est, il faut aussi noter le périmètre de captage AEP de Florensac.

### Le milieu naturel :

Il existe de forts enjeux au niveau du bois de Montblanc (système de mares temporaires). A noter également la zone Natura 2000 « Est et sud de Béziers » au sud de la zone de passage et de l'A9 ainsi que les continuités écologiques associées.

### Le milieu humain :

Sur ce secteur se situent deux domaines, la Valmale et la Guinarde. La variante verte passe entre les deux domaines et la variante PIG rose passe au nord. A noter également, la zone artisanale de la Grande Basse, sur Bessan, avec des projets futurs au nord de l'autoroute et quelques bâtis diffus entre Bessan et Saint-Thibéry.

### Le paysage et le patrimoine :

La zone de passage évite les principaux monuments historiques et leurs périmètres de protection situés sur les communes de Saint Thibéry et Bessan.

En synthèse, comme dans le secteur précédent, le choix entre la variante rose historique et la variante verte reste ouvert jusqu'à un point de passage obligé, juste avant de rentrer dans la zone inondable de l'Hérault, où l'on retrouve le tracé historique.

**Édouard PARANT, RFF**, fait remarquer que, par rapport au cahier de plan remis aux participants, seules la variante historique et la variante verte sont retenues pour la poursuite des études sur le secteur de Montblanc, Bessan, Saint-Thibéry.

En effet, la variante directe violette est écartée en raison des forts impacts constatés sur Villeneuve-Lès-Béziers et des contraintes engendrées pour le développement urbanistique sur le secteur de Bessan.

- ▶ **Richard NOUGUIER, Maire de Montblanc**, demande de conserver le tracé historique.
- ▶ **Laurence THOMAS, Maire-Adjoint, commune de Bessan**, au nom du maire, Stéphane Pépin-Bonet, se prononce en faveur du tracé rose, le tracé historique, en raison du moindre impact sur les projets de la commune.

**Monsieur MILLET, technicien, commune de Bessan**, confirme que, sur le périmètre de Bessan, en accord avec d'autres maires, la variante historique ne pénalise pas les extensions urbaines envisagées entre la zone de la Capucière et la zone de Saint-Claude.

Il précise que la variante verte pourrait contraindre la réutilisation de la carrière, tout en se rapprochant assez fortement de la zone habitée et de la zone d'activités plus ancienne sur Saint-Thibéry. Il rappelle qu'il faut éviter l'enjeu paysager constitué par un des trois anciens volcans du territoire.

## **Présentation des cartes entre Florensac et Pinet (pages 32 à 39 du diaporama)**

**Antoine HANTZ, responsable environnement, RFF**, présente les quatre variantes au niveau de l'est de la séquence : la variante violette qui vient rejoindre la variante historique au niveau du franchissement de l'Hérault, la variante verte dite « de moindre enjeu territorial » qui vient rejoindre le PIG au nord de l'A9, la variante bleue passant plus au nord du territoire.

### Le milieu physique :

L'élément marquant est la traversée de la vallée de l'Hérault et sa zone inondable, ainsi que les puits de captage d'eau potable et leurs périmètres de protection associés.

### Le milieu humain :

L'enjeu majeur du territoire est agricole avec la traversée de l'AOC du Picpoul de Pinet.

**Édouard PARANT, RFF**, indique que RFF propose de conserver le tracé historique sur ce secteur, donc de rester sur le tracé rose.

Ce tracé permet de franchir l'Hérault au niveau de son coude, sans gêner la création de nouveaux puits d'alimentation en eau potable au nord puis de se jumeler avec l'autoroute, comme il est souvent demandé de le faire, et de poursuivre sur le tracé tel qu'il avait été imaginé précédemment. Ce sont donc essentiellement des enjeux hydrauliques et de captage en eau potable sur ce secteur, qui conduisent à proposer de rester sur le tracé historique.

- ▶ **Gérard BARRAU, Maire de Pinet**, soulève le problème du tracé historique qui coupe l'aire d'appellation d'origine contrôlée Picpoul de Pinet, passe sur la zone de captage de l'eau, impacte plus de 80 hectares et passe le plus près des habitations occasionnant un problème de pollution sonore. Il se prononce en faveur du tracé bleu, moins dommageable pour le territoire.
- ▶ **Pierre MARHUENDA, Adjoint, Commune de Florensac**, déclare que sa commune a changé de position depuis l'annonce que le fret emprunterait la ligne nouvelle. Elle opte désormais pour le tracé bleu.  
D'une part, pour protéger les captages qui alimentent en eau potable tout l'est du département de l'Hérault. D'autre part, pour éviter la pollution sonore. Florensac ayant déjà l'autoroute ne veut pas de la pollution sonore des trains de fret circulant la nuit.  
La commune de Florensac rejoint la position de la commune de Pinet, à moins que des mesures soient prises pour à la fois, préserver les captages d'eau potable qui alimentent tout le reste du département et protéger la population des nuisances sonores.

**Édouard PARANT, RFF**, note les trois alertes exprimées concernant les deux communes à savoir : le bruit, la ressource en eau et la viticulture.

- ▶ **Gérard BARRAU, Maire de Pinet**, demande que des réserves foncières soient anticipées pour permettre aux activités économiques de perdurer.

**Antoine HANTZ, responsable environnement, RFF** : précise que le risque pour des circulations de fret est celui d'une pollution accidentelle.

À la proximité d'un captage AEP, les mesures de protection sont constituées par la mise en place d'un film étanche sous les voies, par la réalisation de fossés étanches le long des voies aptes à capter le déversement accidentel, ces fossés étant reliés à un exutoire sous forme de bassins étanches, eux-mêmes dimensionnés pour recueillir le déversement accidentel. Au titre des obligations réglementaires, figurent l'étude d'impact qui sera soumise à enquête publique ainsi que le dossier Loi sur l'eau, élaborer après la déclaration d'utilité publique, nécessaire à l'obtention de l'autorisation préfectorale pour mener les travaux. Les mesures mises en place devront y être décrites de façon précise pour garantir l'absence d'impact en cas de pollution accidentelle.

**Édouard PARANT, RFF** : concernant le foncier, il souligne l'importance d'anticiper l'arrivée du projet et de mettre en place une stratégie qui permettrait de réserver des terres.

Cette mission est celle d'un opérateur spécialisé de type SAFER et non de RFF. S'agissant d'un territoire d'AOC, il souligne l'intérêt de faire de la réserve foncière à l'intérieur du périmètre de l'AOC, pour répondre aux attentes des viticulteurs.

- ▶ **Gérard BARRAU, Maire de Pinet**, précise que l'aire d'appellation Picpoul de Pinet, couvre 2400 hectares pour 1400 hectares exploités ; qu'il y a donc des terrains disponibles à condition de mettre les documents d'urbanisme à jour. Il suggère que certains espaces boisés classés puissent être dénommés de façon à permettre la culture de la vigne dans ces territoires.
- ▶ **Pierre MARHUENDA, Adjoint, Commune de Florensac**, demande ce qui peut être fait pour éviter les nuisances sonores, au cas où le tracé PIG serait choisi.

**Antoine HANTZ, responsable environnement, RFF**, souligne qu'en matière de bruit, un maître d'ouvrage public comme RFF doit mener des études spécifiques et qu'il a une obligation de résultat.

Au stade actuel des études, des mesures d'état initial ont été réalisées sur différentes habitations, pour connaître le niveau de bruit existant aujourd'hui sans le projet. Le bureau d'études qui réalise ces mesures acoustiques fera, par rapport à cet état initial, des simulations acoustiques pour déterminer les secteurs où le niveau de bruit pourrait dépasser les seuils réglementaires.

Ces simulations acoustiques prennent en compte la nature des circulations ferroviaires (nombre et type de trains) ainsi que les conditions rencontrées dans les territoires traversés (topographie et sens des vents). Pour les circulations fret, le seuil à ne pas dépasser est fixé par la réglementation à 58 décibels de nuit et 63 décibels de jour. Si un de ces seuils est dépassé, des mesures de protection sont mises en place.

Ces protections sont de trois types :

- les murs anti-bruit,
- les merlons paysagers acoustiques, dissimulant la ligne et protégeant contre le bruit
- les systèmes individuels de traitement de bruit, par isolation de la façade de la maison.

Quand la ligne sera exploitée, des mesures seront faites in situ dans les conditions réelles de circulation des trains. Si les mesures de protection s'avèrent insuffisantes, c'est à dire, si elles ne permettent pas respecter les seuils de bruit fixés par la réglementation, RFF aura l'obligation d'améliorer ces protections.

- ▶ **Gérard BARRAU, Maire de Pinet**, assure vouloir rester vigilant ; avec l'élargissement de l'autoroute, aucune mesure de protection n'a été prise pour les habitants de Pinet. Il se déclare inquiet par ces futurs travaux alors que l'AOC Picpoul de Pinet s'efforce de développer une image qualitative de l'appellation. Il se montre intéressé par les mesures de protection permettant de conjuguer réduction des nuisances sonores et visuelles.

**Édouard PARANT, RFF**, propose d'examiner les variantes de tracé sur le territoire de Pomerols, Montagnac, Mèze. Le parti pris étant de rester plutôt sur le tracé historique, deux autres options ont cependant été étudiées pour des raisons d'enjeux environnementaux et agricoles, avec des contraintes techniques et des conséquences financières importantes dues à la configuration du territoire.

### **Présentation des cartes entre Pinet et Mèze (pages 40 et 47 du diaporama)**

**Nicolas ALADERN, responsable des études techniques, RFF**, désigne sur la carte le cours d'eau le Nègue Vaques et la vallée dans laquelle se trouvent de petits systèmes hydrauliques.

Il montre que la variante historique rose franchit la vallée à l'endroit le plus étroit et que cette vallée s'écarte de plus en plus en direction de Montagnac. Pour franchir cette vallée avec les variantes verte et bleue, il faudrait construire un ouvrage à peu près cinq fois plus long que l'ouvrage de la variante historique rose, ce qui en ferait un des ouvrages les plus longs de tout le projet, pour un coût considérable en comparaison de celui de la variante rose.

**Édouard PARANT, RFF**, explique que dans ce secteur, la recherche de l'optimum technico-économique conduit à privilégier le tracé historique beaucoup moins chahuté pour une ligne mixte. Les autres variantes nécessitent un investissement financier considérable du fait du relief et de la nécessité de faire circuler les trains de marchandises en plus des trains de voyageurs.

- ▶ **Daniel RODRIGUEZ, Adjoint, Mairie de Mèze**, n'a pas d'observations particulières à faire sur les variantes. Il fait remarquer la nécessité de réduire rapidement la zone de passage de 1000 mètres et souhaite savoir si ce périmètre sera rétréci rapidement.

**Édouard PARANT, RFF**, confirme que cette zone de 1000 mètres n'a pas vocation à perdurer, compte tenu des contraintes qu'elle fait peser sur les projets urbanistiques des communes. L'objectif est d'aboutir avant la fin 2015 au choix d'un tracé et ensuite de supprimer cette zone de passage au profit d'un tracé.

- ▶ **Gérard OLLIER, Chargé du développement économique, Communauté de Communes Nord du Bassin de Thau**, rappelle que la Communauté de Communes du Nord du Bassin de Thau a lancé une zone d'activités à Mèze et que RFF a mis des sursis à statuer sur des permis de construire conduisant à la suspension de la commercialisation de la ZAE de l'Engaronne pendant deux ans. Au terme de nombreux échanges, Monsieur le Préfet en a conclu qu'on ne pouvait pas exiger de sursis à statuer sur des permis d'aménager qui avaient été délivrés avant l'arrêté préfectoral qui a instauré la zone de passage préférentielle. Aujourd'hui, alors que la Communauté de Communes du Nord du Bassin de Thau a relancé la commercialisation de la ZAE, qu'elle est en contact avec des entrepreneurs prêts à acheter des terrains, il ne comprend pas que RFF mette à nouveau des sursis à statuer sur les permis de construire.

**Édouard PARANT, RFF**, explique que RFF n'est pas en mesure d'arrêter le tracé tant que le choix ministériel n'est pas effectué.

Dans cet intervalle, il convient de garder toutes les possibilités ouvertes à l'intérieur de la zone de passage. C'est pour cela qu'à l'intérieur de cette zone, RFF recommande à l'État de ne pas autoriser la délivrance de permis de construire.

Pour le cas évoqué il souligne que, si l'autorisation de lotir a bien été obtenue antérieurement à l'arrêté préfectoral instaurant cette zone de passage, il serait possible d'autoriser et de signer les permis de construire. RFF a cependant un devoir d'alerte car le tracé n'a pas été retenu et peut bouger de quelques dizaines de mètres, ce qui peut concerner potentiellement plusieurs lots.

- ▶ **Yves GAVALDA, Directeur adjoint, DDTM de l'Hérault**, confirme être au courant de la saisine de Monsieur le Préfet sur le dossier particulier du permis de construire de la cuisine centrale. Il annonce qu'une réunion avec les services de RFF est programmée le 27 novembre pour analyser les arguments juridiques et trancher rapidement sur ce dossier.
- ▶ **Christophe KUBIAK, Directeur adjoint de la Communauté de Communes Nord Bassin de Thau**, demande des éclaircissements sur les tracés proposés afin de vérifier qu'ils n'impactent pas le projet de zone.

**Présentation du calendrier du projet jusqu'au prochain comité de pilotage et du dispositif de concertation et de communication (pages 50 à 60 du diaporama).**

**Anne-Lise GIBBE, chargée de concertation, RFF**, présente l'organisation de la concertation à venir. Le dernier comité de pilotage a eu lieu le 22 octobre dernier. Il a demandé d'ouvrir une large période de concertation sur le tracé notamment. Le point d'orgue sera le comité de pilotage qui aura lieu le 17 juin 2015, où Réseau Ferré de France devra proposer un tracé à retenir. Cette proposition devra être actée par le ministre via une décision ministérielle attendue pour la fin 2015.

Les arbitrages à faire pour la décision ministérielle n°3 sont les suivants :

- le tracé, de l'ordre de 100 à 120 mètres
- la faisabilité d'une halte sur l'agglomération de Perpignan
- l'emplacement des gares nouvelles, sur les agglomérations de Narbonne et de Béziers
- le phasage du projet.

Le projet devra être réalisé à un coût acceptable et raisonnable. Le Président de région a émis l'idée lors du dernier comité de pilotage de nommer un M. Financement.

La concertation est organisée selon 3 axes : le dialogue, la consultation et l'information, qui permettent de recueillir les perceptions et avis de chacun, avis ensuite transmis au comité de pilotage qui les fait remonter au Ministre, pour décider d'un choix.

Cette concertation est régie par une Charte de la concertation. M. Richer, garant de la concertation, veille à sa bonne mise en place. Tout un chacun peut le contacter via mail : [garant.lnmp@gmail.com](mailto:garant.lnmp@gmail.com) ou par courrier.

Réseau Ferré de France organise du 17 au 21 novembre cinq commissions consultatives sur l'ensemble du territoire. Ces commissions consultatives, réservées aux élus du territoire ont comme objectif de présenter la variante proposée par RFF et de recueillir les avis.

RFF organise également des ateliers thématiques, davantage destinés aux associations et/ou aux acteurs socio-économiques, sur différents sujets clés. Le prochain atelier sera l'atelier environnement numéro cinq, qui aura comme thématique les continuités écologiques. Il sera consacré à la présentation des derniers résultats des études menées. Des ateliers sur l'agriculture et la viticulture et sur les gares nouvelles seront également organisés sur le territoire.

RFF est toujours disponible pour répondre aux demandes des différents maires. Les participants sont encouragés à prendre contact s'ils souhaitent échanger avec le maître d'ouvrage sur des sujets précis.

Enfin, RFF conduira une dizaine de réunions publiques, à destination du grand public. Ces réunions publiques auront lieu, suite aux cantonales, à partir d'avril 2015. Des kits de communication ainsi que des expositions seront mises à disposition des communes. Des affiches et des annonces-presse seront également réalisées pour informer le plus largement possible. Les élus sont invités à consulter le site internet [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com), sur lequel sont publiés en ligne l'ensemble des cartes et des comptes rendus des réunions de concertation. Par ailleurs, tout le monde peut poser des questions, via l'adresse mail : [contact@lalignenouvelle.com](mailto:contact@lalignenouvelle.com), RFF y répondra.

- **Nicolas LERNER, Sous-préfet de l'Hérault**, se félicite de la richesse des échanges. Il en retient le fait que s'ouvre maintenant une phase de maturation des informations par les élus et de préparation de la nouvelle étape de concertation.  
Il rappelle que les équipes de RFF se tiennent à leur entière disposition pour la préparer et remercie chacun pour sa présence à la réunion.

***La commission se termine à 12h00, autour d'une collation.***