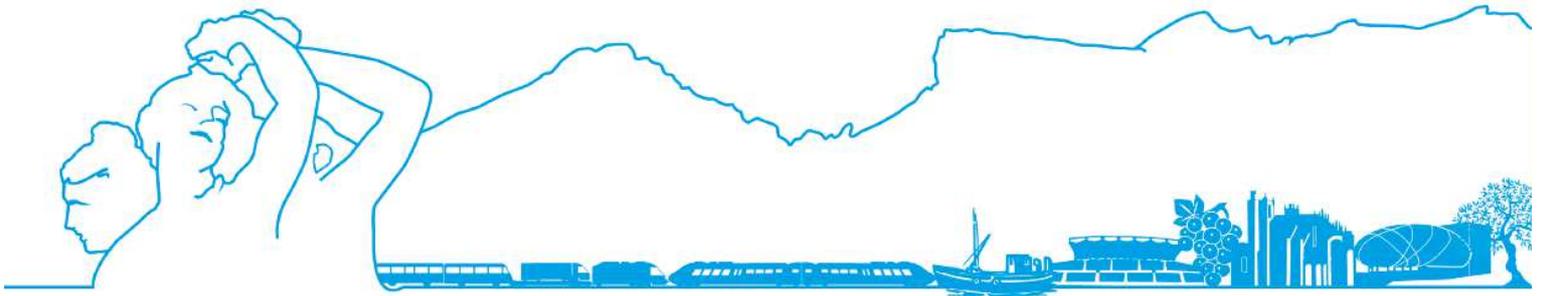


Compte-rendu

6^{ème} COMMISSION CONSULTATIVE – Séquence 5

vendredi 21 novembre 2014 – MONTPELLIER

Hôtel Pullman



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 30 personnes.

NOM	Prénom	Fonction	Organisme
SALLES	Benoit	Collaborateur du député européen Frank PROUST	Parlement européen
ROUMEGAS	Jean Louis	Député de la 1 ^{ère} circonscription de l'Hérault	Assemblée Nationale
IODANAFF	Jeremy	Attaché parlementaire du député Jean-Louis ROUMEGAS	Assemblée Nationale
REBUFFAT	Thierry	Assistant parlementaire du député Frédéric ROIG	Assemblée Nationale
BUSSONE	Karine	Adjointe au service Transport	DREAL Languedoc-Roussillon
GAVALDA	Yves	Directeur Adjoint	DDTM 34
OLIVIER	Alexandre	Chef de service	DDTM 34
MEUNIER-POLGE	Marie	Vice Présidente	Région Languedoc-Roussillon
NADAÏ	Laurence	Chargée d'études	Région Languedoc-Roussillon
MORALES	Christophe	Conseiller Général	Conseil Général de L'Hérault - Canton de Montpellier 6
VILLESSOT	Daniel	Directeur Développement et Aménagement	Conseil Général de L'Hérault
GIANIEL	Isabelle	Vice Présidente	Montpellier Agglomération
NURIT	Yves	DGAS	Montpellier Agglomération
GOUMONT	Thomas	Chef de projet	Montpellier Agglomération
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
TAILLADE	Jean Jacques	Directeur Général Adjoint	Thau Agglo
VANDEPUTTE	Eric	Chef du service mobilité	Thau Agglo
CHAPLIN	Norbert	Maire / Vice-Président	Mairie de Balaruc le Vieux / Thau Agglo
PAQUERIAUD	Michel	1 ^{er} adjoint	Mairie de Bouzigues
MARTINIER	Jacques	Maire	Mairie de Fabrègues
VEAUTE	Francis	Maire	Mairie de Gigan
MEUNIER	Cyril	Maire	Mairie de Lattes
VIDAL	Alain	Maire	Mairie de Loupian
ERVERA	Fanny	Directrice de Cabinet	Mairie de Montpellier
ADGE	Jacques	Maire	Mairie de Poussan
PETIT	Eric	Adjoint	Mairie de Saint-Jean-de-Vedas
POITEVIN	Patrick	1 ^{er} adjoint	Mairie de Villeneuve-lès-Maguelone
MORGO	Christophe	Maire	Mairie de Villeveyrac
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 COPIL ?
- 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 dans la rubrique Documents – Réunions de concertation – Commissions consultatives



Édouard PARANT, RFF, souhaite la bienvenue aux participants. Il rappelle l'objectif de la commission : établir un premier retour sur ce qui a été présenté aux cofinanceurs lors du dernier comité de pilotage, le 22 octobre 2014, et recueillir les avis sur les propositions formulées par Réseau Ferré de France, notamment en termes de tracé.

Sur ce secteur, il s'agit en effet essentiellement de tracé, puisque le territoire n'est pas impacté par des raccordements ou des projets de gare nouvelle.

Il propose de visionner dans un premier temps une rétrospective de l'ensemble des processus d'études et des décisions prises via un film introductif.

Un film introductif est diffusé. Il est disponible sur le site Internet www.lalignenouvelle.com.

Jean-Louis ROUMEGAS, Député, 1^{ère} circonscription de l'Hérault, souligne la nouvelle situation du monde du ferroviaire. Il rappelle qu'il faut aujourd'hui prendre en compte le rapport Duron et l'accident de Brétigny qui font que la grande vitesse n'est plus une priorité. L'heure est davantage à la rénovation des transports du quotidien et donc aux lignes régionales.

Il affirme que, pour autant, l'ensemble des parlementaires de l'Hérault et de la région, lui compris, soutiennent la nécessité de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Bien que le contexte global ne soit pas favorable, il s'agit d'une liaison internationale entre le nord et le sud de l'Europe et les parlementaires restent favorable à la réalisation la plus rapide possible de cette ligne qu'ils défendent auprès du gouvernement.

Il souhaite cependant que certains choix pressentis jusque-là soient révisés, et, en premier lieu, la question des gares nouvelles. Il souligne qu'il ne défendra pas la création des gares nouvelles, qui ne constituent pas une priorité ni une demande émanant des usagers à son avis.

Il regrette également le manque de clarté sur la question de la mixité de la ligne et souhaite continuer, pour sa part, à défendre la mixité sur tout le linéaire, ou du moins sur des portions cohérentes du linéaire.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que la position exprimée par M. Roumegas a effectivement été soulevée par un certain nombre d'acteurs lors du débat public en 2009.

Cependant, Réseau Ferré de France doit aujourd'hui s'en tenir à la feuille de route imposée par les deux dernières décisions ministérielles qui valident la mixité de la ligne de Montpellier à Béziers et la création de deux gares nouvelles, à l'est de Béziers et à l'ouest de Narbonne.

Il en profite pour rappeler la présence de M. Jean-Pierre Richer, garant de la concertation, dont la mission est de veiller à ce que RFF mène correctement son travail d'information et de concertation avec l'ensemble des différents acteurs. Il précise que les participants peuvent l'interpeller en séance, par mail (garant.lnmp@gmail.com) ou par courrier.

Il propose de poursuivre avec la présentation des variantes de tracé étudiées et du tracé proposé par RFF.

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

Édouard PARANT, RFF, explique que la variante de tracé proposée est le résultat de l'analyse multicritère conduite par Réseau Ferré de France. Cette analyse prend en compte trois dimensions, en cohérence avec la loi Grenelle :

- la dimension sociétale,
- la dimension environnementale,
- la dimension technico-économique.

Il rappelle que la variante préférentielle a été présentée aux cofinanceurs lors du comité de pilotage du 22 octobre 2014, après avoir fait l'objet d'un débat avec les différents services techniques.

Il souligne qu'il est légitime que les acteurs du territoire se positionnent vis-à-vis du projet en fonction de leurs attentes propres.

Il détaille ensuite la nature des principaux critères utilisés pour l'analyse multicritère :

- le patrimoine productif agricole et viticole, l'acceptabilité sociale et économique et les fonctionnalités ferroviaires pour la dimension sociétale ;
- les coûts et les risques et la complexité technique pour la dimension technico-financière ;
- la prise en compte du milieu physique et naturel, des risques naturels, du patrimoine et du paysage pour la dimension environnementale.

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

Édouard PARANT, RFF, explique que l'analyse multicritère a permis de montrer qu'il est possible, sur l'ensemble du linéaire du projet, de rester à 70 % sur le tracé qui avait été imaginé en 1995, dit tracé PIG. Cela répond à une grande demande de l'ensemble des acteurs. Le fait de pouvoir rester complètement sur le PIG est effectif pour certains secteurs : entre Montpellier et Mèze ou entre le sud de Narbonne et la limite avec les Pyrénées-Orientales. Les autres sections nécessitent parfois d'envisager une autre variante de tracé. C'est le cas dans la plaine du Roussillon, au niveau du contournement de l'agglomération de Narbonne, à l'arrivée sur Béziers.

Il rappelle que la section concernée par cette commission part de Loupian et se prolonge jusqu'à Montpellier, Saint-Jean-de-Védas et Villeneuve-lès-Maguelone. Sur ce secteur, il est prévu que la ligne accueille des TGV et des trains de marchandises. RFF propose de retenir le tracé historique sur l'ensemble de cette séquence.

Il explique que le franchissement du massif de la Mosson représente ici la principale difficulté. C'est pour cette raison que plusieurs variantes ont été étudiées au nord de l'autoroute, alors que le projet historique dédié aux TGV passait au sud de l'autoroute, plus haut dans le massif.

Présentation des cartes entre Villeveyrac et Balaruc-le-Vieux (pages 8 à 15 du diaporama)

Antoine HANTZ, responsable environnement, RFF, présente les 3 variantes de tracé étudiées. Il précise que ces variantes ont déjà été présentées à l'occasion de la concertation en 2012. Il s'agit de :

- la variante rose, qui correspond à la variante historique, qui fait l'objet d'un PIG,
- la variante verte, dite « de moindre enjeu territorial », construite de manière à éviter le maximum d'enjeux naturels ou humains,
- la variante bleue, essentiellement technique, visant à apprécier les possibilités de passage au sud de la RD6013 et au nord de la Crique de l'Angle.

Édouard PARANT, RFF, souligne qu'il y existe sur ce secteur un projet de parc régional d'activités économiques, porté par la région, sur le secteur des Condamines, qui justifie également l'étude de la variante bleue.

Antoine HANTZ, responsable environnement, RFF, explique les différents enjeux identifiés sur cette section.

Le milieu physique :

Les principaux enjeux sont le ruisseau du Pallas à l'ouest et le ruisseau de la Vène à l'est. Il faut également prendre en compte le périmètre de protection des captages d'Issanka (à l'extrémité est de la carte).

Le milieu naturel :

Il existe trois zones Natura 2000 : au sud, le site « Etang de Thau et lido de Sète à Agde », au nord-ouest le de la « plaine de Villeveyrac-Montagnac », et enfin au nord-est, le site de la « plaine Fabrègues-Poussan ». Les continuités écologiques identifiées sont représentées par les traits verts sur la carte. Le petit point vert situé au milieu de la zone de passage, dans la garrigue, correspond à des systèmes de mares temporaires, avec une faune associée, qui est protégée.

Le milieu humain :

Sont représentés sur la carte le bâti, les zones d'activités existantes ou à venir – notamment le parc régional d'activités économiques porté par la région dans le secteur des Condamines – les sites industriels et les enjeux agricoles. En termes de bâti, il s'agit de bâtis diffus situés entre Balaruc et Poussan. Le bâti représenté en rouge au sein de la zone de passage, correspondant à la zone d'activités Les Clashes, située au nord de la RD613.

Le paysage et le patrimoine :

Il y a sur la commune de Loupian, de nombreux enjeux patrimoniaux, liés à l'époque gallo-romaine. A Poussan, se trouve le Château de la Garenne. Au nord, en jaune, est représentée la via Domitia. L'étendue hachurée également en jaune correspond à la ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager) de Loupian.

La variante proposée sur cette section est la variante rose ou variante historique, pour plusieurs raisons :

- une raison d'acceptabilité sociale, puisqu'elle permet de s'éloigner du bourg de Loupian et de rester dans les emprises qui ont fait l'objet d'un PIG, déjà inscrites dans les documents d'urbanisme des communes,
- le facteur coût puisque la variante bleue nécessite de construire un viaduc d'une longueur supérieure à la variante rose.

- **Alain VIDAL, Maire de Loupian**, se dit satisfait de l'abandon de la variante verte qu'il juge trop impactante pour son village. Il précise que la commune restera toutefois attentive quant à l'évolution du projet.

Présentation des cartes entre Balaruc-le-Vieux et Fabrègues (pages 16 à 23 du diaporama)

Antoine HANTZ, responsable environnement, RFF, présente les quatre variantes de tracé étudiées sur cette section :

- la variante rose, qui est la variante historique,
- la variante bleue, qui passe le plus au sud de la zone de passage et qui rejoint ensuite la variante historique au sud de Gigean,
- la variante verte, dite de moindre enjeu territorial, construite pour éviter au maximum le périmètre de captage AEP de Karland situé plus à l'est,
- la variante violette, dont l'intérêt est d'aller le plus directement possible d'un point à un autre, en passant au nord de l'autoroute.

Édouard PARANT, RFF, précise que l'objectif principal sur ce secteur est de coller le plus possible à l'autoroute. Le jumelage avec les infrastructures existantes est en effet un des principes directeurs qui guident la définition du tracé. Si ces 4 variantes répondent à cet objectif, elles impactent différemment le territoire.

Antoine HANTZ, responsable environnement, RFF, présente les cartes thématiques sur le milieu physique, le milieu naturel, le milieu humain, le paysage et le patrimoine.

Le milieu physique :

Les principaux enjeux sont liés aux eaux souterraines et aux captages d'eau potable. A l'ouest du territoire, il faut prendre en compte le périmètre de captage de l'Issanka et le début du périmètre de captage de Karland. Il y a également sur ce secteur des petits cours d'eau intermittents dans le massif de la Gardiole.

Le milieu naturel :

Il s'agit essentiellement de la zone Natura 2000 de la plaine de Fabrègues-Poussan, qui vient tangenter l'autoroute et dont le périmètre croise la zone de passage au nord, ainsi que des échanges repérés entre le massif de la Gardiole et la plaine de Fabrègues-Poussan.

Le milieu humain :

La commune de Gigean et ses nouveaux lotissements est représentée sur la carte. Il y a également du bâti diffus le long de la RD613, qui correspond en majorité à de la cabanisation. Comme sur la section précédente, la carte indique la zone en projet sur les Condamines et, plus à l'est du territoire, deux enjeux agricoles majeurs : les domaines de Mirabeau et du Vieux Mujolan.

Le paysage et le patrimoine :

Le massif de la Gardiole, site classé, est l'élément marquant sur cette section. Un projet d'extension de ce site est représenté par les hachures plus fines sur la carte. A gauche de Gigean, il faut également noter la présence de l'abbaye Saint-Félix-de-Montceau, dont le périmètre de protection vient tangenter la zone de passage au sud.

Comme sur la section précédente, la variante proposée par Réseau Ferré de France est la variante historique représentée en rose. Elle permet de s'insérer dans un territoire contraint par la traversée du captage AEP, la traversée de zones artisanales en projet ou existantes et le secteur assez chahuté du massif de la Gardiole, tout en passant au sud de l'autoroute de manière à s'éloigner des premières

habitations de la commune de Gigean, à éviter les domaines de Mujolan et de Mirabeau et le périmètre de la zone Natura 2000 de la plaine de Fabrègues-Poussan.

En synthèse, ce sont donc trois raisons principales qui poussent RFF à proposer de retenir la variante historique :

- des raisons sociales (maintien du PIG et éloignement de la commune de Gigean),
 - la prise en compte des enjeux agricoles (domaines),
 - la préservation du périmètre de la zone Natura 2000 de la plaine de Fabrègues-Poussan.
- **Francis VEAUTE, Maire de Gigean**, se dit satisfait que le tracé proposé soit le tracé historique. Il estime que les variantes passant au nord de l'autoroute étaient très impactantes pour sa commune et auraient nuit au projet de développement de son territoire, tant au niveau économique qu'au niveau urbain. Il incite par ailleurs à travailler collectivement pour limiter les impacts dans le massif de la Gardiole.
- **Thierry REBUFFAT, Assistant parlementaire du député Frédéric ROIG, 4^{ème} circonscription de l'Hérault**, souligne que le tracé historique correspond effectivement à la volonté de nombreux acteurs locaux et semble intégrer la meilleure combinaison des différents enjeux. Il se dit également satisfait de ce choix.
- **Jacques MARTINIER, Maire de Fabrègues**, confirme qu'il est également satisfait de cette proposition. Il souligne qu'en restant sur le PIG, cela permet d'éviter la plaine de Fabrègues où l'agriculture va pouvoir se développer grâce au projet Aqua Domitia. Il apporte une précision sur le captage de Karland, qui selon lui ne serait quasiment plus utilisé par le syndicat du Bas Languedoc et servirait uniquement de secours, l'usine de potabilisation de Fabrègues ayant pris le relais.

Édouard PARANT, RFF, souligne que la notion de secours peut avoir un sens certain dans la région, notamment en période estivale.

- **Jacques ADGÉ, Maire de Poussan**, se dit satisfait d'un retour au tracé historique sur ce secteur.

Présentation des cartes en direction de Fabrègues, Villeneuve-lès-Maguelone et Saint-Jean de Védas (pages 24 à 30 du diaporama)

Antoine HANTZ, responsable environnement, RFF, présente les variantes étudiées sur le territoire en continuant vers Montpellier. Sur cette section, seules 3 variantes ont été analysées, la variante bleue ayant rejoint la variante rose au niveau de Gigean :

- la variante rose, qui est la variante historique ayant fait l'objet d'un PIG,
- la variante verte, dite de « moindre enjeu territorial », qui passe à l'extrémité nord de la zone de passage, de manière à pouvoir éviter le périmètre du captage de Karland.
- la variante violette qui vise à se jumeler le plus possible avec l'autoroute, jusqu'à Fabrègues et Saint-Jean-de-Védas.

Les variantes verte et violette nécessitent de franchir une fois la Mosson. La variante violette nécessite quant à elle trois franchissements.

Le milieu physique :

Les enjeux sur ce secteur sont le grand périmètre de captage de Karland, les périmètres de captage de Villeneuve-lès-Maguelone et Saint Jean de Védas et, en ce qui concerne les eaux superficielles, la Mosson, qui traverse la zone de passage préférentielle.

Le milieu naturel :

Il faut noter les enjeux majeurs que représentent les ripisylves de la Mosson abritant une faune protégée, et, plus à l'est, de part et d'autre de l'autoroute, des milieux ouverts, qui favorisent notamment certaines espèces d'oiseaux.

La Gardiole, quant à elle, est hachurée en vert, ce qui représente les continuités écologiques au sein de ce massif.

Le milieu humain :

La zone de passage passe entre les communes de Fabrègues et de Villeneuve-lès-Maguelone. Il y a sur cette zone du bâti diffus. Il faut également prendre en compte l'aire de repos de Fabrègues, de part et d'autre de l'autoroute, et quelques enjeux agricoles, identifiés comme majeurs par les études menées par la chambre d'agriculture.

Édouard PARANT, RFF, précise que les principales contraintes sur ce secteur sont d'ordre technique. Il est possible de franchir la Mosson et l'autoroute deux fois, au nord de l'autoroute, une fois à Fabrègues, une fois à Gigean, ou de ne pas la franchir mais dans ce cas, cela nécessite d'impacter le bois Royal qui compte des réservoirs d'eau, au-dessus de Fabrègues.

Avec des trains de marchandises, il n'y a pas d'autres possibilités que de faire un tunnel pour franchir cet obstacle, contrairement à l'autoroute qui contourne le relief par le Nord. Dans le cas contraire, il faudrait passer le plus bas possible dans la plaine et c'est pour cela que d'autres variantes que le PIG ont été étudiées.

RFF a du vérifier que le fait de rester sur ce tracé PIG n'allait pas diminuer la performance du futur projet. Il s'est avéré qu'en demandant une dérogation aux instances nationales sur les pentes maximales, il sera possible d'optimiser le tracé rose pour les trains de marchandises, sans que les coûts du projet ne s'envolent.

- ▶ **Éric PETIT, Maire adjoint, mairie de Saint-Jean-de-Védas**, se dit satisfait du fait que la ligne puisse rester au sud de la Gardiole et de Saint-Jean-de-Védas.

Édouard PARANT, RFF, propose de poursuivre sur la dernière section du territoire qui amène sur l'agglomération de Montpellier et la connexion avec le contournement de Nîmes et de Montpellier, en cours de réalisation.

Présentation des cartes entre Fabrègues et Montpellier (pages 31 à 38 du diaporama)

Antoine HANTZ, responsable environnement, RFF, présente les variantes étudiées sur cette dernière section : la variante rose, qui passe le plus au sud de la zone de passage préférentielle, la variante verte, qui rejoint la variante rose juste avant la Mosson et la variante violette, qui passe le plus au nord de la zone de passage et qui rejoint les deux autres variantes, juste avant de se raccorder sur le réseau existant. Il explique les différents enjeux territoriaux identifiés sur cette dernière section.

Le milieu physique :

Comme sur le secteur précédent, il faut prendre en considération le périmètre de protection de captage Flès nord et sud et la Mosson, qui serpente dans la zone de passage préférentielle.

Le milieu naturel :

Les enjeux sont essentiellement les milieux associés à la Mosson et tous les milieux ouverts, au sud et au nord de l'autoroute A9.

Le milieu humain :

Sur cette portion du territoire, la zone artisanale de la Lauze, traversée par la zone de passage et l'ensemble des variantes de tracés, représente le premier enjeu. Il faut également nécessairement se raccorder au contournement de Nîmes et Montpellier. En termes de bâti, sont représentés notamment le stand de tir au nord de Villeneuve-lès-Maguelone et quelques bâtis diffus ainsi que le hameau de la Castelle. Il faut également noter que le raccordement se fait au niveau du bois de Maurin, qui est un espace boisé classé.

Le paysage et le patrimoine :

Sur cette section, on quitte le périmètre du site classé de la Gardiole. Un monument historique doit également être pris en compte : l'oppidum de la Roque, dont le périmètre de protection est intercepté par la variante violette.

En synthèse, cette section est assez contrainte par une multiplicité d'enjeux. La variante que propose RFF est la variante rose, le tracé historique.

Édouard PARANT, RFF, précise que ce sont principalement des critères techniques et patrimoniaux qui impliquent de conserver le tracé historique sur cette section. Il s'agit aussi d'éviter la succession de

franchissements de la Mosson, à la fois pour des questions de coûts en ne multipliant pas les ouvrages, mais aussi pour respecter la biodiversité associée à ses berges.

- ▶ **Cyril MEUNIER, Maire de Lattes**, souhaite rappeler le devoir d'information du maître d'ouvrage vers la population. Par exemple, les habitants du hameau de la Castelle souffrent des travaux actuels et sont en demande d'informations sur l'état d'avancement du projet, le démarrage des travaux, etc.

Édouard PARANT, RFF, confirme que c'est un point qui sera au cœur de la concertation et que la deuxième partie de la réunion vise justement à présenter aux élus le dispositif d'information et de concertation auprès du public.

- ▶ **Éric PETIT, Maire adjoint, mairie de Saint-Jean-de-Védas**, demande de noter que le pont de Villeneuve est désormais classé bâtiment historique, et que cette donnée est à intégrer aux études.

Édouard PARANT, RFF, confirme qu'effectivement ce n'était pas le cas deux ans auparavant mais qu'il faut désormais le prendre en compte.

- ▶ **Christophe MORGO, Maire de Villeveyrac, Conseiller général du Canton de Mèze**, demande pourquoi il n'est pas prévu de faire une gare du côté de Saint-Jean-de-Védas/Fabrègues/Poussan étant donné qu'il n'y aura pas de gare entre Béziers et Montpellier, que le territoire de Thau représente 150 000 habitants et possède un port régional de commerce en plein développement. Il s'interroge également sur le trafic TGV à long terme en gare de Sète. Il demande enfin quelles seront les mesures de protection de l'étang de Thau, plan d'eau de 7500 hectares, générant des activités économiques importantes, comme la pêche, et abritant une faune et une flore exceptionnelles.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que le projet de gare nouvelle de Montpellier ne fait pas partie du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

Concernant une gare entre Montpellier et Béziers, il rappelle que le débat public n'a pas fait ressortir l'opportunité de créer une desserte sur le territoire de Thau, notamment pour des impératifs de grande vitesse.

Pour ce qui est de la préservation des milieux naturels sur le bassin de Thau, le projet actuel prévoit effectivement la circulation de trains de marchandises alors que le projet historique ne prévoyait que des trains de voyageurs. Il souligne qu'il faut cependant avoir à l'esprit que le projet passe au nord du bassin, alors que la ligne classique passe pour le moment sur le cordon dunaire et accueille la majorité du fret. Il explique que, dans tous les cas, les législateurs demandent à Réseau Ferré de France de respecter une réglementation stricte, pour la construction d'une ligne nouvelle, notamment vis-à-vis des risques de pollution.

Il rappelle qu'une ligne de train n'engendre pas le même type de pollution qu'une voirie routière. Une voirie routière génère une pollution au jour le jour, dite « chronique » avec du gazole, de l'huile tombant des moteurs, des particules de pneus, le rejet de métaux lourds. Il n'y a pas de pollution chronique pour une ligne ferroviaire. Il peut y avoir une pollution dite accidentelle si une vanne est mal fermée ou si un dispositif ne fonctionne pas mais il ne s'agira pas de pollution sur tout le linéaire. Dans le cas d'une pollution accidentelle, Réseau Ferré de France a l'obligation de récupérer cette pollution pour qu'elle ne soit pas rejetée dans le milieu naturel. Pour cela, la plateforme sous les rails est imperméabilisée. En parallèle, un dispositif est mis en place le long des voies pour recueillir les eaux et la pollution accidentelle et la rediriger vers des bassins spécifiquement dimensionnés à cet effet. Dans les faits, comme cette pollution est accidentelle et locale, les volumes à récupérer sont faibles.

Concernant la localisation de la prise du TGV par les habitants du bassin de Thau, il explique que suite à la réalisation de la LNMP, les TGV emprunteront au maximum la nouvelle infrastructure pour pouvoir libérer de la capacité pour les trains du quotidien sur la ligne classique. Pour autant, une partie des dessertes TGV sera conservée sur les territoires du bassin de Thau et d'Hérault Méditerranée, les gares de Sète et Agde continueront donc d'être desservies par le TGV.

Karim TOUATI, RFF, Directeur Régional Languedoc-Roussillon, souhaite faire, suite à l'intervention de M. Morgo, un point succinct sur le projet de contournement Nîmes-Montpellier.

Il rappelle que deux gares nouvelles sont actuellement en projet à Montpellier et à Nîmes-Manduel. Concernant la gare de Montpellier, il souligne que l'enquête publique s'est achevée fin octobre. Le commissaire enquêteur doit encore remettre le compte-rendu et son avis formel. Il précise que Réseau Ferré de France a désigné comme titulaire pressenti le groupement mené par Icade pour la réalisation de la nouvelle gare TGV "Montpellier – Sud de France" sous la forme d'un partenariat public-privé.

Présentation du calendrier du projet jusqu'au prochain comité de pilotage et du dispositif de concertation et de communication (pages 39 à 48 du diaporama).

Anne-Lise GIBBE, chargée de concertation, RFF, présente le calendrier du projet jusqu'au prochain comité de pilotage et l'organisation de la concertation à venir.

Le dernier comité de pilotage a eu lieu le 22 octobre 2014. Il a demandé d'ouvrir une large période de concertation et notamment sur le tracé. Le point d'orgue sera le comité de pilotage n°10 qui aura lieu le 17 juin 2015, où Réseau Ferré de France devra proposer aux co-financeurs un tracé à retenir. Cette proposition devra être actée par le ministre via une décision ministérielle attendue pour la fin 2015.

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

- le tracé, de l'ordre de 100 à 120 mètres
- 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 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 n°5, 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, 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, RFF y répondra.

Édouard PARANT, RFF, demande si les participants souhaitent émettre des avis ou remarques sur ce dispositif. Il remercie l'ensemble des présents pour leur participation et leurs avis émis.

La commission se termine à 11h30, autour d'une collation.
