

# CONCERTATION VIADUC DE POUSSAN - RÉUNION PUBLIQUE - PHASE 1

JEUDI 7 NOVEMBRE 2024 - FOYER DES CAMPAGNES DE POUSSAN - 18H30 / 20H30

## COMPTE RENDU DES ÉCHANGES

### INTERVENANTS EN PLÉNIÈRE

- **Florence Sanchez**, Maire de Poussan et Vice-Présidente de Sète Agglopôle Méditerranée
- **Jean-Guy Majourel**, Vice-Président de Sète Agglopôle Méditerranée, Président de la Commission Dialogue territorial de la Société Ligne Nouvelle Montpellier (SLMP) et Président du Comité Dédié Viaduc de Poussan
- **Stéphane Lubrano**, Directeur de la mission Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) - SNCF Réseau
- **Anne-Lise Gibbe**, Responsable de la concertation LNMP-SNCF Réseau

### INTERVENANTS SUPPLÉMENTAIRES POUR LES ATELIERS

- **Sylvie Martin**, Responsable du pôle foncier LNMP - SNCF Réseau
- **Samuel Varlet**, Représentant du pôle programme phase 1 LNMP - SNCF Réseau
- **Antoine Tastard**, Responsable ouvrages d'arts - SETEC

## 1. MOTS D'INTRODUCTION - 15'

**L'animatrice** introduit la réunion, remercie les participants pour leur présence et présente le sujet de la réunion publique. Elle pose rapidement les grands jalons du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) - Phase 1 et présente l'objet principal de la réunion, à savoir, la concertation portant sur le Viaduc de Poussan.

Elle rappelle que l'objectif de la réunion est de recueillir l'opinion et l'expertise d'usage de toutes les parties prenantes concernées ainsi que de répondre aux questions des habitantes et habitants présents.

L'animatrice indique que la réunion se déroulera en quatre temps :

- Un temps de présentation du projet et de la concertation
- Un temps d'échanges collectifs
- Une déambulation participative autour de 3 pôles thématiques : l'identité du territoire, les caractéristiques architecturales et paysagères du viaduc, les critères de priorisation lors du choix final.
- Une restitution collective des échanges

Elle présente également les différents intervenants présents pour échanger avec les participants.

### **Mot d'accueil de Florence Sanchez, Maire de Poussan et Vice-Présidente de Sète Agglopolé Méditerranée,**

Madame le Maire remercie d'abord les nombreux participants et réaffirme la position de la commune de Poussan, à savoir une opposition au projet actuel.

Elle précise que sa position, ainsi que celle de son équipe, est constante depuis de nombreuses années comme en attestent les différents votes auxquels elle a pu participer au sein des différents conseils communautaires.

Cette position est celle tout d'abord d'une opposition à la politique d'achat du foncier, qui ouvre la porte à la spéculation au détriment du secteur agricole et au bénéfice de la « cabanisation ».

C'est également une opposition au projet dans son ensemble :

- qu'elle ne considère pas comme d'utilité publique,
- qui ne répond pas à la demande de mobilité sur l'axe ferroviaire territorial de l'Occitanie,
- qui ne permet pas de créer un doublet de ligne voyageurs et fret,
- qui ne tient pas compte du changement climatique, qui entrainera dans moins de 30 ans la disparition de la ligne actuelle entre Sète et Agde.

Elle souligne qu'effectivement, le projet permettra d'assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne et contribuera au maillage global européen, mais elle considère que le prix à payer est trop élevé : 2 milliards d'€ pour la phase 1 et 6 milliards d'€ pour le projet dans son ensemble, alors même que l'État cherche à faire des économies, parle d'augmentation d'impôts, envisage la suppression de 100 000 postes de fonctionnaires ou demande aux collectivités locales un plan d'économie de 5,8 milliards d'€ avec à la clé une coupe drastique dans les dotations.

Elle demande à ce que le projet, ainsi que les autres projets de ce type, soit « abandonné ».

Elle considère que le sujet du viaduc de Poussan, qui fait l'objet de la présente concertation, est un projet marginal au regard des enjeux plus larges associés au projet. Elle considère donc comme problématique que l'attention soit ainsi focalisée sur ce thème au regard des contraintes et problématiques qui seront engendrées pour le territoire.

Elle conclut son propos en demandant à l'ensemble des participants de s'assurer que la réunion puisse se tenir dans le calme et le respect des opinions de chacun.

**Jean-Guy Majourel, Vice-Président de Sète Agglopôle Méditerranée, Président de la Commission Dialogue territorial de la Société Ligne Nouvelle Montpellier (SLMP) et Président du Comité dédié Viaduc de Poussan**

*N.B: la SLMP rassemble l'ensemble des collectivités territoriales partenaires cofinanceurs impliquées dans le projet. Le Comité dédié viaduc de Poussan a été créé spécialement pour assurer le suivi de la présente concertation.*

Monsieur le Vice-Président débute son intervention en souhaitant la bienvenue à tous les participants. Il précise que son intervention est faite au nom de Sète Agglopôle Méditerranée et de son président, monsieur François Commeinhes. Il remercie les nombreux élus dans la salle pour leur participation ainsi que SNCF Réseau d'être à l'initiative de la réunion.

Il poursuit en procédant à un retour sur l'historique du projet qui a débuté avec son inscription au Schéma National des Lignes à Grande Vitesse en 1992, puis le débat public en 2009 sur la base de 4 scénarii possibles, une approbation ministérielle en janvier 2016 du tracé actuel, une enquête publique entre décembre 2021 et janvier 2022 et enfin une déclaration d'utilité publique sur la phase 1 du projet le 16 février 2023.

Il détaille ensuite la position de Sète Agglopôle Méditerranée sur le projet. L'agglomération prend acte d'un projet très contraignant pour son territoire en pointant 3 sujets qui préoccupent tout particulièrement la collectivité :

- La desserte TGV de la gare de Sète, avec aujourd'hui une douzaine de TGV qui desservent la gare quotidiennement, mais une incertitude qui demeure quant au niveau d'offre qui sera assuré après la mise en service de la ligne nouvelle.
- La question du viaduc de Poussan et de ses impacts - qui fait l'objet de la présente réunion.
- La question de la source d'Issanka, qui représente 50% de l'approvisionnement en eau de la ville de la Sète et qui se situe à proximité du viaduc.

Malgré ces contraintes, la collectivité comprend la nécessité de réaliser ce projet qui représente le dernier maillon manquant à la grande vitesse entre l'Espagne et le Nord de l'Europe, et qui constitue un enjeu de solidarité régionale avec Montpellier, Béziers, Narbonne et Perpignan.

Sur le plan environnemental, il insiste sur le fait que Sète Agglopôle Méditerranée est particulièrement engagée sur la question du recul du trait de côte. Cela nécessite de travailler activement à des alternatives à la ligne actuelle qui pourrait être fortement impactée par le changement climatique dans le futur et condamnée à l'horizon 2100, comme le redoutent les spécialistes.

Il poursuit en revenant sur le travail conduit par Sète Agglopôle Méditerranée et son président, qui ont œuvré depuis de nombreuses années pour réduire les contraintes engendrées par le projet pour le territoire.

Sur la question du tracé, à plusieurs reprises et dernièrement lors de l'enquête publique de 2021-2022, la collectivité a souhaité que soit privilégié un scénario actant la diminution de la vitesse à 220km/h avec un tracé plus proche de l'autoroute, qui serait ainsi éloigné de la source d'Issanka et ne nécessiterait pas la construction d'un viaduc. Sète Agglopôle Méditerranée acte néanmoins de façon républicaine et dans le respect du droit la décision du Conseil d'État de février 2024 qui a rejeté les recours contre la DUP. Le tracé est donc désormais acté de façon définitive.

À partir de ce constat, la priorité de Sète Agglopôle Méditerranée est de préserver l'attractivité du territoire sur les plans économique, environnemental, agricole et touristique. Pour cela, la collectivité s'est fixé 3 objectifs :

- Demander la revalorisation du fond de solidarité territoriale pour accompagner les territoires impactés par le projet, au-delà de l'enveloppe aujourd'hui fixée par la loi à 0,4% du montant des travaux. Monsieur le Vice-Président insiste sur l'importance de ce sujet qui permettra de porter des projets d'accompagnement territoriaux sur les volets développement économique, mobilité, environnement, patrimoine... une liste de dossiers est en cours d'élaboration et devrait être arrêtée avant la fin de l'année.
- Garantir le meilleur niveau de desserte possible pour la gare de Sète afin de limiter au maximum les conséquences négatives pour l'attractivité du territoire. L'agglomération travaille à un projet avec l'État, la Région et la SNCF pour maintenir une desserte directe en TGV de la gare de Sète, ou a minima via une correspondance avec la gare TGV de Montpellier.
- Veiller à la meilleure prise en compte possible des enjeux environnementaux, avec la mise en place de mesures compensatoires pour compenser les 278ha de fonciers naturels ou agricoles impactés par le projet. Il précise que sur ce sujet, le travail partenarial avec SNCF Réseau a déjà commencé. Monsieur le Vice-Président précise aussi que la collectivité a insisté sur le fait que les travaux réalisés dans le cadre du projet soient labélisés Haute Qualité Environnementale. Il a également été demandé à ce que le projet de viaduc de Poussan bénéficie d'un concours international d'architecture afin que l'ouvrage s'intègre au mieux dans le paysage.

En conclusion, il assure l'auditoire du travail important que conduit Sète Agglopôle Méditerranée avec ses partenaires pour faire avancer ces différents sujets et veiller au bon déroulement de la concertation.

## 2. POINT D'ÉTAPE SUR LE PROJET - 30'

**Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP - SNCF Réseau**  
**Et Anne-Lise Gibbe, responsable de la concertation LNMP - SNCF Réseau**

présentent un diaporama (cf. document en annexe) faisant le point sur les sujets suivants :

- Présentation du projet LNMP en bref
- Zoom sur la phase 1 et sur le viaduc de Poussan
- Focus sur la concertation sur le viaduc de Poussan

### 3. ÉCHANGES EN PLÉNIÈRE - 45'

#### **Intervention de Félix Caron, Président de l'association ALT (Alerte TGV Thau)**

Félix Caron débute son intervention en rappelant la posture de dialogue, d'écoute et d'ouverture d'esprit qui a été celle de son association depuis le début du projet. Il regrette fortement que le périmètre de la concertation ne porte que sur le seul sujet du viaduc de Poussan et non sur les enjeux plus larges du projet global et de ses impacts pour le territoire du bassin de Thau et de la région Occitanie en général.

Il rappelle que la position de l'association n'a pas changé depuis deux ans. Celle-ci est favorable au principe d'une ligne nouvelle, mais demande que les scénarios tels qu'ils avaient été proposés au débat public en 2009 soient réexaminés, certains de ces scénarios permettant de son point de vue de réaliser un projet beaucoup moins cher, plus écologique et plus pertinent par rapport aux besoins du territoire.

Il questionne le périmètre de la concertation qui passe selon lui à côté des enjeux écologiques du projet. Il décrit le futur viaduc comme un immeuble de 5 étages s'étendant sur 1,4km de long. Il souligne que de nombreux captages d'eau potable seront impactés et une grande quantité d'espaces naturels « sacrifiés ».

En ce qui concerne les enjeux économiques, il souligne une baisse de desserte pour la gare de Sète qu'il évalue à 80% de l'offre TGV actuelle. Il insiste sur l'impact économique que cela représente pour l'économie et le tourisme du territoire et notamment pour les activités culturelles et la filière thermaliste.

Il regrette par ailleurs que seules les contributions portant spécifiquement sur le sujet du viaduc soient prises en compte dans le cadre de la concertation en ligne, organisée en parallèle de la présente réunion publique.

Il conclut en soulignant le décalage fort entre les enjeux du projet et le périmètre de la consultation. Il estime ce décalage particulièrement problématique dans un contexte très difficile sur le plan des finances publiques, marqué par une recherche globale d'économie et une baisse anticipée du budget des collectivités. En comparaison, le coût du projet interpelle l'association qui invite les élus locaux à se mobiliser pour demander au Ministère des Transports qu'il soit abandonné dans sa forme actuelle au profit de scénarios alternatifs qui permettraient de réaliser une économie estimée à 2 milliards d'€.

#### **Réponse de SNCF Réseau à l'intervention de Monsieur Félix Caron**

Stéphane Lubrano, Directeur du projet LNMP, explique que la concertation actuelle ne porte que sur le viaduc de Poussan, car le projet a été déclaré d'utilité publique en février 2023 et que son tracé est alors arrêté sur la phase 1. En tant que maître d'ouvrage, SNCF Réseau est désormais tenu de poursuivre les études sur cette base.

Il précise que lors du débat public de 2009, les solutions moins coûteuses, qui ne comprenaient pas la réalisation d'une ligne à grande vitesse, ont été fermement rejetées par le territoire.

## **Intervention de Nouredine Smali, représentant du Conseil de développement de Sète Agglopôle, au nom de son président Bruno Arbouet**

Nouredine Smali débute son intervention en revenant sur le thème de la démocratie participative, c'est-à-dire la place qui est donnée au citoyen dans le processus de fabrication de la décision publique, qui fait l'objet de nombreuses initiatives aux différentes échelles territoriales : convention citoyenne à l'échelle de L'État, assemblées des territoires à l'échelle de la Région, conseils de développement à celle des intercommunalités... Il précise que ces initiatives témoignent de la prise de conscience progressive par les responsables politiques de la nécessité d'accorder à la parole citoyenne une place plus grande en amont de la décision finale, gage de gain de temps et garantie d'accroître la qualité et la pertinence du projet par rapport aux besoins des citoyens.

Il regrette que le projet LNMP, étant donné qu'il a été initié il y a plus de 30 ans, ne tienne pas davantage compte de la contestation exprimée par les habitants du bassin de Thau à son encontre. Il décrit une « double peine » pour le territoire qui subira à la fois les nuisances - sonores, visuelles et environnementales - et la diminution de la desserte entre Sète et Paris.

Il critique l'action de dialogue territorial initiée par SNCF Réseau qui a souhaité associer notamment le CODEV de Sète Agglopôle Méditerranée. Il remet en question le périmètre de la concertation, qu'il juge trop limité au viaduc de Poussan, et parle de « maladresse » voire de « provocation » envers la population. Il craint en l'état, que la concertation ne contribue qu'à conforter les opposants au projet et entretienne le sentiment de méfiance éprouvé par de nombreux citoyens au regard des personnes en charge de la décision.

À défaut d'une meilleure prise en compte des avis exprimés par le territoire, il prédit une montée en puissance de la contestation. Un contexte dans lequel, des structures comme la sienne, qui cherchent à mettre en avant l'apaisement et le compromis, ne pourraient travailler efficacement.

Il conclut en indiquant que le CODEV qu'il représente ne participera pas à l'atelier de travail qui suivra le temps de questions-réponses en le qualifiant de « coloriage ».

### **Réponse de SNCF Réseau à l'intervention de Monsieur Nouredine Smali**

En ce qui concerne la desserte, Stéphane Lubrano indique que les études de trafic mentionnées dans le dossier d'enquête publique montrent un potentiel pour 3 allers-retours quotidiens en TGV entre Sète et Paris. Il y aura donc effectivement moins de TGV, mais il ne s'agit pas d'une suppression pure et simple. Il précise ainsi que le potentiel commercial de Sète et d'Agde va inciter les différents exploitants ferroviaires à établir et maintenir des liaisons à grande vitesse régulières vers et depuis le territoire.

Sur la question de la concertation sur le viaduc de Poussan, et notamment l'atelier citoyen il précise que l'objectif de SNCF Réseau n'est bien évidemment pas de faire du « coloriage » mais bien de prendre en compte les avis des citoyens sur les caractéristiques du projet de viaduc qui restent encore à discuter, et où des marges de manœuvres existent. Certes, il n'est pas possible de revenir sur la longueur, la hauteur et la localisation de l'ouvrage, mais plusieurs points sont ouverts au débat comme le nombre de piles, leur positionnement, le choix de l'architecture (béton ou métallique). Les participants à la présente réunion peuvent encore influencer sur tous ces sujets.

Il indique que l'impact environnemental d'un viaduc est bien moindre que celui d'un remblai.

Sur le sujet de la ressource en eau, il précise qu'un travail très fin est mené avec l'appui d'un hydrogéologue, de l'Agence Régionale de Santé (ARS) et des collectivités concernées, pour veiller à ce que le viaduc ne présente aucun impact sur la qualité de l'eau issue du captage d'Issanka. Il rappelle que si cela devait être le cas à l'issue des sondages et des études en cours, les techniques constructives seraient revues pour faire en sorte qu'il n'y en ait aucun. Quoiqu'il en soit, il est impensable que l'autorité environnementale et l'ARS approuvent un projet qui ne donnerait pas toutes les garanties nécessaires en la matière.

### **Un membre de la Coopérative Intégrale du Bassin de Thau**

Le participant décrit la concertation comme une « opération de communication » et le projet dans son ensemble comme relevant d'une logique de développement industriel, d'expansion illimitée qui n'a pas de rapport avec les préoccupations des gens. Il considère la concertation comme sans fondement, dans la mesure où il estime impensable que les habitants puissent participer « à la destruction de leur territoire ».

Il demande à SNCF Réseau de renoncer au projet dans son ensemble. À défaut, il indique que les membres de son organisation s'engageront dans un rapport de force et de lutte contre la SNCF, l'État et la Région. Il précise que des projets similaires, qui avaient fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, ont déjà été abandonnés face à la mobilisation des territoires.

Il précise enfin que, contrairement à l'association ALT, son organisation ne souhaite pas voir advenir un scénario alternatif, mais se positionne en opposition résolue à tout projet de ligne à grande vitesse sur le territoire, quelles qu'en soient les caractéristiques. Elle ne veut rentrer dans aucune forme de compromis avec un projet décrit comme contribuant à aggraver la dégradation du paysage agricole et le réchauffement climatique.

### **Une participante**

Cette participante s'interroge sur la question de la vitesse commerciale. Elle demande s'il n'est pas possible de se satisfaire d'une ligne à 200-250km/h, ce qui semble bien suffisant au regard des besoins et ce qui permettrait de limiter fortement les impacts.

Elle s'inquiète également de la part du financement du projet à la charge des collectivités territoriales et redoute que cet effort finisse par se répercuter sur les citoyens.

### **Réponse de SNCF Réseau**

Stéphane Lubrano indique que SNCF Réseau, maître d'ouvrage, instruit le projet tel qu'il a été décidé à l'issue du débat public de 2009 (projet à grande vitesse) et conformément à la déclaration d'utilité publique de février 2023

Si l'on revient sur les différentes variantes de tracé proposés à la concertation en 2015, le tracé actuel est bien le plus proche de l'autoroute et donc le plus éloigné du bassin de Thau.

### **Une participante**

Cette participante rappelle que le projet a été envisagé dès 1989. Elle décrit ensuite un contexte qui a beaucoup changé avec une prise en compte accrue des questions liées au dérèglement climatique et aux impacts de l'activité humaine sur l'environnement. Elle demande que l'on puisse tenir compte de toutes ces évolutions pour revoir les bases sur lesquelles le projet a été construit.

### **Réponse de SNCF Réseau**

L'évolution du contexte climatique est continuellement intégrée au projet, au fur et à mesure de l'avancée des études.

Effectivement le projet tel qu'il a été initié en 1989 a beaucoup évolué. Il n'était initialement destiné qu'à un usage « voyageurs ». C'est à l'issue du débat public de 2009 que le projet tel qu'il existe aujourd'hui a été défini. Ce projet actualisé tient compte du changement climatique ainsi que de la nécessité de proposer une ligne à grande vitesse mixte fret et voyageurs, ce qui n'était pas le cas dans le projet envisagé au départ. Stéphane Lubrano indique par ailleurs que la question de la mixité « voyageurs - fret » qui n'était pas envisagée pour la phase entre Béziers et Perpignan sera également réexaminée dans le cadre d'une concertation spécifique qui doit se tenir à l'automne 2025.

Pour illustrer la prise en compte des enjeux climatiques dans le projet, il précise que la nouvelle ligne permettra non seulement de réduire le nombre de camions sur les routes, et donc de diminuer les émissions de gaz à effet de serre ; mais également de créer un doublet de lignes avec la ligne classique, permettant entre autre de maintenir les services ferroviaires en cas d'interruption de la ligne actuelle liée aux événements climatiques, comme cela a été le cas en 2019 à Villeneuve-les-Béziers.

### **Une participante**

Cette participante pose une question relative au financement du projet et notamment sur la part de la participation de l'Union européenne, et qui est notée dans la présentation faite ce soir comme en attente de validation. Elle s'interroge sur les suites qui seront données au projet en cas de réponse négative de la part des institutions européennes.

En écho à cette intervention, plusieurs intervenants expriment à nouveau leur inquiétude sur le fait qu'en cas de financements européens trop limités, cela vienne se répercuter sur les impôts des citoyens.

### **Réponse de SNCF Réseau**

Stéphane Lubrano indique que le processus de financement du projet requiert le dépôt de plusieurs dossiers de financement auprès de l'Union européenne. Jusqu'à présent tous les dossiers précédents ont été validés et des échanges réguliers sont menés avec les Institutions européennes pour s'assurer de leur conformité.

Il indique que l'Europe porte et soutient très fortement le projet LNMP.

### **Un habitant de Poussan**

Cet habitant pose une question relative à la ligne existante. Ne serait-il pas plus simple d'adapter la ligne actuelle pour une circulation à grande vitesse et ainsi éviter une ligne nouvelle pour un gain de temps qu'il juge trop limité par rapport à l'investissement consenti.

### **Réponse de SNCF Réseau**

Il convient de préciser que le gain de temps total en tenant compte des deux phases du projet LNMP est de 40 min (18 min pour la seule phase 1).

En ce qui concerne l'adaptation de la ligne actuelle à la circulation à grande vitesse, au-delà des nombreuses contraintes techniques et environnementales qui s'opposeraient à sa mise en place, un tel projet nécessiterait l'arrêt de toutes les circulations ferroviaires pendant plusieurs années.

### **Une participante**

Cette participante intervient pour remettre en question le périmètre de la concertation proposée. Elle s'interroge également sur la priorisation des investissements entre ce projet de ligne nouvelle et d'autres sujets d'intérêt général comme le financement de l'hôpital public par exemple.

### **Une habitante du secteur d'Issanka**

Cette participante s'interroge sur l'avenir des propriétés foncières acquises par SNCF Réseau sur le secteur d'Issanka qui n'ont pas encore fait l'objet d'une démolition. Elle déplore une situation locale dégradée et regrette le décalage entre la vitesse avec laquelle ont été conduites les acquisitions foncières et le délai important avant la réalisation des démolitions.

#### **Réponse de SNCF Réseau**

Stéphane Lubrano est conscient de ces délais et indique que les marchés de démolition ont été passés avec les entreprises. Les bâtiments évoqués dans l'intervention, qui sont devenus insalubres et qui risquent d'être occupés illégalement, devraient être démolis au début de l'année prochaine.

### **Un participant**

Ce participant s'interroge sur une apparente contradiction entre la volonté affichée de développer le fret dans le cadre du projet, et une politique générale conduite par le groupe SNCF, qu'il considère comme étant défavorable au fret ferroviaire et à l'emploi dans la filière de façon globale.

D'autre part, il signale que les habitants vont souffrir des nuisances liées au viaduc. Il déplore une décision qu'il considère comme s'étant faite sans les habitants.

Il conclut par une position plus large appelant à la réduction de la vitesse dans tous les domaines.

### **Un participant**

Ce participant rappelle le mouvement d'opposition qui s'est développé précédemment contre le projet d'hinterland du port de Sète.

Il rapporte également une discussion qui se serait tenue à l'époque entre le collectif et SNCF Réseau, qui, selon lui, aurait assuré que la ligne nouvelle serait exclusivement « voyageurs » contrairement à ce qui est indiqué dans le projet aujourd'hui.

#### **Réponse de SNCF Réseau**

Stéphane Lubrano rappelle sans aucune ambiguïté que la phase 1 du projet LNMP, c'est-à-dire entre Montpellier et Béziers, sera mixte « voyageurs - fret », comme validé dans la Déclaration d'Utilité Publique.

En ce qui concerne la phase 2 du projet entre Béziers et Perpignan, cette question doit être réexaminée dans le cadre d'une nouvelle concertation qui doit se tenir avec le territoire à l'automne 2025.

### **Un représentant de Green Peace Sète**

Ce participant souligne l'opposition de l'association au projet pour plusieurs raisons qu'il souhaite rappeler : biodiversité, environnement, écologie, humain... Il demande donc que la conception générale de la ligne soit revue en insistant sur le fait que l'État est déjà revenu sur des grands projets de ce type qui faisaient face à une opposition soutenue au niveau local.

Sans remettre en cause l'intérêt du report modal de la route vers le train, il questionne la pondération de cet enjeu au regard des autres impacts qu'il juge trop importants dans le tracé actuel du projet.

### **Une participante**

Cette participante affirme son opposition au projet et souhaite disposer de plus d'informations concernant les mesures de protection sonores qui seront mises en place.

### Réponse de SNCF Réseau

Stéphane Lubrano indique que des protections acoustiques seront installées le long de la ligne à chaque fois que cela s'avère nécessaire. Il revient sur l'un des objectifs de la concertation sur le viaduc de Poussan qui est notamment de mettre en évidence l'importance de ce critère par rapport à d'autres aspects, afin que les priorités exprimées par le public puissent être bien prises en compte dans la conception de l'ouvrage.

## 4. ÉCHANGES DIRECTS - 30'

Une grande majorité des participants ont quitté la réunion avant la tenue des ateliers prévus autour de 3 pôles thématiques :

- L'identité du territoire
- Les caractéristiques architecturales et paysagères du viaduc
- Les critères de priorisation lors de la décision finale

Une cinquantaine de personnes néanmoins sont restées et ont pu échanger en direct avec les représentants de l'équipe projet présents pour répondre à leurs questions. Des réponses ont ainsi pu être apportées sur les conditions de réalisation du viaduc, les différentes techniques de construction envisageables, les protections phoniques, l'impact visuel, l'organisation du chantier, les modalités de concertation proposées.

Les derniers participants ont quitté la salle à 20h30 après ces échanges directs.