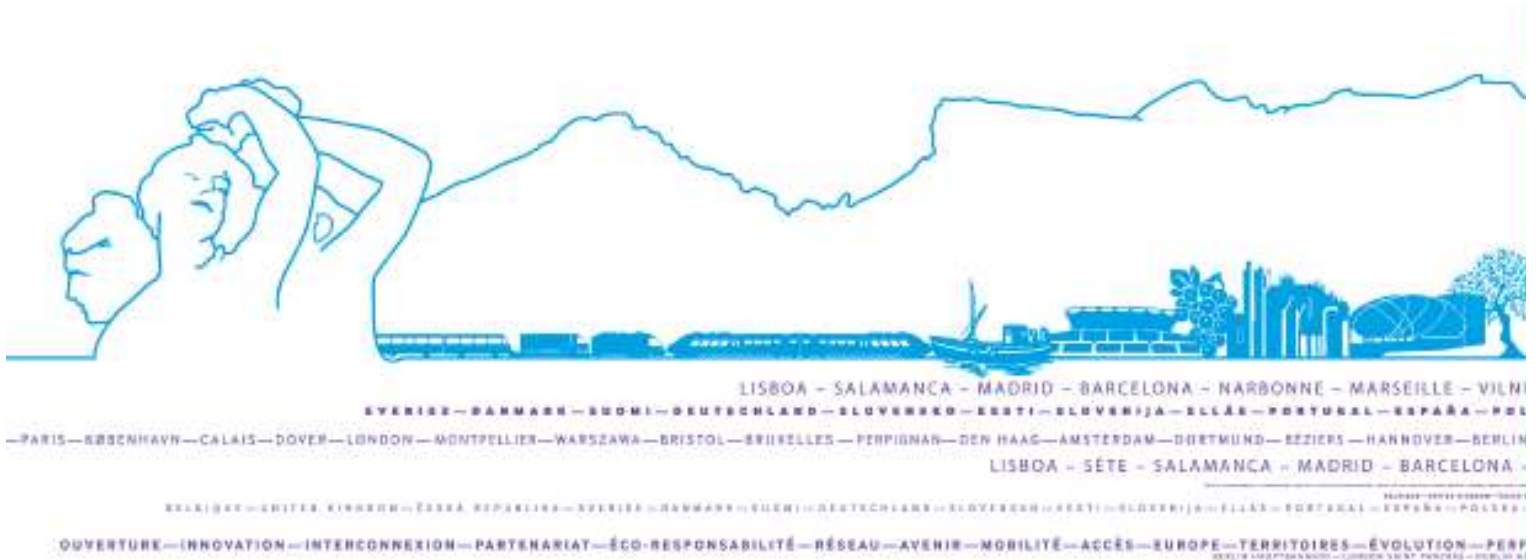


ligne nouvelle **Montpellier-Perpignan**

Compte-rendu

PREMIERE COMMISSION CONSULTATIVE – SEQUENCE 5

Vendredi 17 septembre 2010 – MONTPELLIER
Hôtel Mercure Antigone– 285 bd de l'aéroport international



Début de la réunion à 10h15 en présence de 25 participants

NOM	PRENOM	ORGANISME
LENGLET	Cécile	Sous Préfecture littoral
	Stagiaire ENA	Préfecture de région
LUBRANO	André	Conseil régional de Languedoc Roussillon Commission Relations Internationales
LOUBIE	Stéphane	Conseil Général de l'Hérault
MORALÈS	Christophe	Conseil Général de l'Hérault Canton de Montpellier 6
MOURE	Jean-Pierre	Conseil Général de l'Hérault Canton de Pignan
RIBEYRE	Céline	Communauté d'agglomération de Montpellier Direction de l'urbanisme et de l'habitat
ADGE	Jacques	Mairie de Poussan
BERTHES	Alain	Mairie de Gigan
BOURDIER	Dominique	Mairie de Villeneuve-les-Maguelone
CAIZERGUES	Roger	Mairie de Laverune
CANOVAS	Gérard	Mairie de Balaruc-les-Bains
DE RINALDO	Antoine	Mairie de Sète
DONADA	Carole	Mairie de Lattes
FOURCADE	Mylène	Mairie de Fabrègues
JEANTET	Alain	Mairie de Villeveyrac
LANDIER	Michel	Mairie de Saussan
NADAL	André	Mairie de Mireval
NYBELEN	Aurore	Mairie de Montpellier
TONDON	Laure	Mairie de Montbazin
TURREL	Christian	Mairie de Loupian
TAILLADE	Jean-Jacques	Syndicat mixte du bassin de Thau (SMBT)
ROSSI FERRARI	Isabelle	Ingérop
CAREL	Damien	Ingérop
VIGNON	Nicolas	Tercia Consultant
RICHER	Jean Pierre	Garant

Les intervenants de Réseau Ferré de France Direction Régionale Languedoc-Roussillon pour cette commission :

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

Objectif de la commission consultative

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

Ainsi, Réseau Ferré de France souhaite associer le plus en amont possible des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique les élus des territoires concernés afin de recueillir leurs avis sur les options de passage.

Afin de préparer au mieux la définition de la zone de passage préférentiel, Réseau Ferré de France a mis en place des commissions consultatives permettant des **échanges directs** lors desquels **les élus contribuent à la réflexion sur le projet**.

Les objectifs de la Commission consultative sont donc de:

- Apporter la connaissance du territoire
- Formuler des avis sur les résultats des études et les productions des ateliers
- Transmettre les avis des élus au COPIL (financeurs)

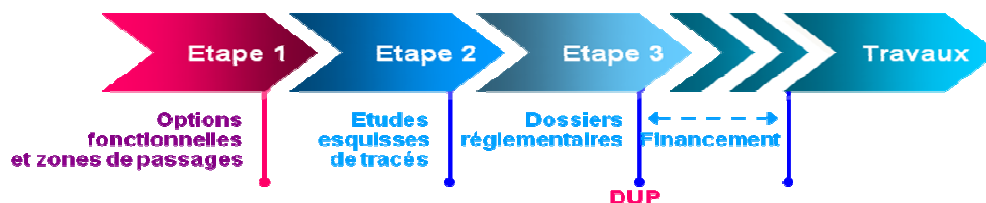
Le déroulé de la commission:

La présente commission consultative réunit les élus concernés par la séquence 5 du couloir d'étude de 5 km de large qui se décline entre Loupian et lattes.

Après un tour de table, Madame cécile LENGLET, sous-préfet en charge du littoral ouvre la réunion.

Le déroulé de la commission consultative est le suivant :

- La présentation de Jean-Pierre RICHER, Garant : indépendant du Maître d'Ouvrage
 - Veille au bon déroulement de la concertation, à la qualité de l'information
 - Dresse le bilan de la concertation en fin d'étape
 - garant.inmp@gmail.com / www.lalignenouvelle.com
- La décision de Réseau Ferré de France (présentée individuellement aux Maires entre février et mars 2010)
- La poursuite des études en 3 étapes :



- Objectif de l'étape 1 :
 - Recueil des données
 - Diagnostic territorial
 - Propositions des options de passage
 - Analyse comparative
 - Etude et définition de zone de passage prioritaire (~1 000m)
- Le dialogue avec les acteurs (COPART, réunions publiques, ateliers, Commissions consultatives)

- Le couloir d'étude (800 km² - 74 communes) :
 - Séquence 1 : Toulouges – Salses-Le-Château
 - Séquence 2 : Salses-Le-Château – Peyriac-de-Mer
 - Séquence 3 : Peyriac-de-Mer - Vendres
 - Séquence 4 : Vendres - Loupian
 - Séquence 5 : Loupian - Lattes

- La démarche : les sensibilités du territoire, « porte d'entrée » des études
 - Le couloir d'étude : synthèse et la hiérarchisation des enjeux
 - La séquence 5 : principaux enjeux (physiques, humains, naturels, patrimoniaux et paysagers)

- La méthode pour déterminer les options de passage :
 - Concilier environnement, besoins fonctionnels (vitesse minimale de circulation, desserte, connexion Toulouse-Narbonne) et contraintes techniques (contexte hydraulique, relief, infrastructures...)
 - Séquence 5 :
 - Retour sur les 1^{ères} réflexions de l'atelier Environnement n°2 du 7 septembre 2010
 - les 1^{ères} réflexions de Réseau Ferré de France sur les options de passage

La présentation a été suivie d'un échange sous forme de questions réponses avec la salle.

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

Le PowerPoint de présentation est en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com sous la rubrique Documents – Réunions de concertation – Commissions consultatives

L'ensemble des cartes présentées lors de la commission consultative sont également disponibles sur le site Internet du projet à la rubrique cartographie.

La restitution par RFF des études menées

Les principaux enjeux identifiés dans la séquence 5

RFF précise que l'environnement a constitué la porte d'entrée principale des études, conformément aux exigences du Grenelle.

Le couloir d'études retenu à l'issue du débat public, large de 5 kilomètres, a été étudié au travers d'une soixantaine de critères répartis selon 4 grands thèmes :

- Le milieu physique

Les principaux enjeux rencontrés sont les captages d'adduction d'eau potable et le périmètre de protection associé, les zones de submersion marine et inondable, ainsi que les secteurs sensibles au risque incendie.

- Le milieu naturel

Les secteurs les plus sensibles correspondent aux zones naturelles d'intérêt écologique et au réseau NATURA 2000 : Plaine de Fabrègues, les garrigues autour de la Mosson, le Massif de la Gardiole...

- Le milieu humain et les activités

Les enjeux principaux sont les zones urbanisées et d'activités, actuelles et futures, les surfaces en bon potentiel agronomique.

Cette séquence, contrairement à d'autres, présente la particularité de ne comporter aucun parc éolien.

- Le paysage et le patrimoine

Les enjeux à préserver en priorité au titre du paysage et du patrimoine sont le site classé du massif de la Gardiole, la ZPPAUP de Loupian et les monuments historiques.

La synthèse des enjeux

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

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

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

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

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

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

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

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

Les zones d'enjeux majeurs de la séquence 5 correspondent notamment aux zones d'inondations de la Vène, aux zones de protection de Loupian, aux zones urbanisées, très importantes dans le secteur, au site classé de la Gardiole, à la zone NATURA 2000 de la plaine de Fabrègues, à la problématique urbaine au droit de Saint-Jean-de-Védas et aux garrigues autour de la Mosson.

La présentation par RFF des options de passage identifiées

RFF rappelle que l'objet de la réunion de ce jour est d'avancer sur les options de passage. Le projet est bâti à partir de besoins fonctionnels (permettre des circulations voyageurs et fret, rouler vite, assurer une desserte locale) et doit prendre en compte les enjeux de l'environnement, les contraintes techniques telles que le relief, l'hydraulique, les infrastructures existantes.

Les positions des élus sur les options de passage identifiées en atelier environnement du 7 septembre 2010

Au cours de l'atelier environnement du 7 septembre dernier, qui a réuni différents services compétents (DREAL, DDTM, services environnement des Conseils Généraux et des Communautés d'Agglomération) ainsi que des experts, comme le Conservatoire Botanique, a été réalisé un exercice visant à identifier, à partir du diagnostic territorial réalisé, une option de passage.

Le résultat est, sur la séquence 5, une option de passage plutôt longeant l'A9 avec, à l'arrivée sur Saint-Jean-de-Védas, deux options à étudier, l'une le long de l'A9, l'autre s'infléchissant plus à l'est.

Les positions des élus sur les options de passage identifiées par RFF

RFF a également, de son côté, identifié des options de passage possibles à partir non seulement du diagnostic environnemental, mais également des contraintes techniques liées à un tel projet : mixité, laquelle impose de grands rayons de courbure, desserte des agglomérations au moyen de raccordements ou de gares nouvelles... RFF présente 2 options de passage possibles : la première longeant l'A9, la seconde s'inscrivant davantage dans le massif de la Gardiole. Cette seconde option imposerait des caractéristiques techniques particulières.

Le constat est que les propositions de l'atelier environnement et de RFF sont à peu près en phase sur la séquence 5.

L'objectif de la séance est de recueillir les avis des participants sur ces différentes propositions.

➤ **Christophe MORALES** – Conseiller Général du 6^{ème} canton de l'Hérault demande que des zooms puissent être réalisés sur la séquence.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Un balayage de la séquence est réalisé, en partant de Loupian via un zoom.

➤ **Christian TURREL – Maire de Loupian** évoque un retour en arrière de 15 ans, puisque les propositions faites reprennent à peu près le tracé du PIG (Projet d'Intérêt Général).

➤ **Jacques AGDE – Maire de Poussan** précise que, comme pour Loupian, la nouvelle proposition se situe à peu près sur le tracé du PIG, ce qui laisse peu de latitude pour la commune qui est « coincée » entre l'étang de Thau et l'autoroute A9. La commune est en attente de précisions concernant le passage sur son territoire, et notamment sur la possibilité d'un passage surélevé sur le bas de Poussan. Monsieur le Maire suppose que ces éléments seront déterminés lors de l'étape suivante et précise qu'il est néanmoins important, pour les

communes et leurs populations, de savoir si le tracé, dans sa nouvelle définition, reste identique au projet de 1995 sur le secteur de Poussan et Loupian.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Sur la séquence 5, le couloir intégrant le PIG semble, encore à l'heure actuelle, le plus pertinent. Ceci n'est pas forcément le cas pour les autres séquences, en raison notamment de l'évolution du contexte environnemental et des contraintes réglementaires.

- **Jacques AGDE – Maire de Poussan** questionne RFF sur la largeur des options de passage.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Les options de passage sont représentées par une largeur moyenne d'environ 1 kilomètre, ce qui laisse toute latitude pour étudier de nombreux tracés.

- **Alain BERTES – Mairie de Gigean – Premier adjoint** remarque que, quelle que soit l'option de passage, la commune de Gigean sera fortement concernée par le projet et que, jusqu'à présent, il n'a pas encore été fait mention du bruit, sujet qui sera certainement évoqué lors de l'étape suivante. La commune de Gigean, du fait de sa proximité avec la ligne nouvelle, sera très exposée au bruit des circulations TGV. Alain BERTES demande par ailleurs des précisions sur le passage dans le massif de la Gardiole, qui correspond à une option nouvelle.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Concernant le bruit, RFF reconnaît qu'un passage de la ligne plus au sud limiterait les nuisances sonores pour Gigean.

RFF rappelle que la réglementation a largement évolué depuis le PIG et qu'aujourd'hui la loi exige que des protections soient mises en place pour protéger les riverains du bruit. Ces protections seront étudiées lors de l'étape d'Avant-Projet Sommaire de la ligne.

Concernant la proposition d'option de passage de l'autre côté de la crête, vers la mer, celle-ci résulte de la prise en compte de la synthèse des sensibilités et épargne la zone de Fabrègues, qui ressort de cette synthèse comme très sensible. Toutefois, la carte présentée ne reflète pas la topographie du site et la solution dans la Gardiole imposerait un passage en tunnel et serait donc très chère.

C'est pourquoi cette solution a de fortes chances d'être écartée rapidement, lors de l'analyse multicritère ; un tunnel de cette longueur présentant par ailleurs des problèmes pour la sécurité, les circulations étant mixte.

RFF explique qu'au stade actuel des études, il est important de ne pas brider la réflexion, de balayer le champ des possibles et de présenter des variantes.

- **Alain BERTES – Mairie de Gigean – Premier adjoint** poursuit en faisant remarquer que Gigean et Fabrègues sont les communes les plus impactées par le projet et qu'elles espèrent que des propositions de mesures compensatoires vont leur être proposées. Il ajoute que, si une ligne à grande vitesse est un formidable apport, elle s'accompagne quand même de perturbations importantes pour les communes traversées. Il conclut en disant, comme les maires de Loupian et Poussan, que les propositions renvoient 20 ans en arrière.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Le PIG se situait plus à l'est de l'A9 et aujourd'hui le fuseau est plus large. RFF attend de la commune qu'elle précise ses attentes en termes de positionnement de la ligne : doit-elle rester au sud de l'A9 ou peut-elle être envisagée au nord de l'autoroute, moyennant la mise en place de toutes les mesures compensatoires permettant de limiter au maximum ses impacts négatifs ?

RFF précise par ailleurs que la zone de passage proposée par RFF a été définie en fonction des protections réglementaires (NATURA 2000, etc.) et que c'est l'analyse multicritère qui mettra en évidence la meilleure zone de passage.

RFF rappelle enfin, qu'en 1995, il existait d'autres solutions et que la solution retenue au PIG n'était pas la seule qui avait été étudiée par la SNCF.

➤ **Alain BERTES – Mairie de Gigean – Premier adjoint** informe RFF que la commune n'exclut pas un passage au nord de l'autoroute.

➤ **Alain JEANTET – Mairie de Villeveyrac – représentant du Syndicat Mixte de l'étang de Thau** remarque que la position du syndicat mixte reprise dans le cahier d'acteurs lors du débat public a été suivie à la lettre par le projet. Il demande toutefois que soit bien prise en compte la problématique d'écoulement des eaux pluviales au droit de Poussan, en raison des risques d'inondation par la Vène qui se jette dans l'étang de Thau, élément très sensible et dont il faut éviter toute pollution.

➤ **Antoine de RINALDO – Mairie de Sète – 1^{er} adjoint** ne pense pas que le projet constitue un problème pour le secteur d'Issanka. Il lit les préconisations faites par le Syndicat Mixte lors du débat public : « La ligne nouvelle traversera le bassin versant de part en part. Elle devra garantir une transparence hydraulique maximale ainsi qu'une maîtrise absolue des risques en particulier en matière de fret ferroviaire.

➤ Une attention particulière devra être portée sur la traversée du sous-bassin versant de la Vène principale unité hydrographique du bassin versant de Thau ».

Concernant le fonctionnement de ce sous-bassin versant, le tracé au sud-est de l'A9 est une fois encore plus avantageux ; il permet d'envisager le franchissement du système hydrographique dans un secteur de convergence et de resserrement plutôt que dans une zone étendue de chevelus multiples comme dans le cas du tracé nord du couloir ouest.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF a, sur le sujet hydraulique, rencontré les DDTM et les syndicats mixtes avec ses bureaux d'études et dispose aujourd'hui des données connues des crues centennales et de référence de tous les cours d'eau.

Le constat est qu'il y a beaucoup d'études à faire ; les événements climatiques et pluvieux des 15 dernières années font que les études ayant servi à la SNCF dans les années 90 ne sont plus forcément d'actualité aujourd'hui. Pratiquement toutes les études hydrauliques sont à refaire, notamment dans l'Aude, ainsi que dans le secteur de la Mosson. Le nouveau système de digues mis en place avec le Lez nécessite pour RFF de rencontrer tous les acteurs de l'hydraulique, ce qui pourra se faire lors de l'atelier thématique « inondations » prévu au mois d'octobre.

Des pistes pourront alors être identifiées pour définir le programme d'études de l'étape 2 en vue de l'élaboration du dossier loi sur l'eau qui devra présenter les transparences hydrauliques de façon très précise. Des modèles mathématiques et des modèles physiques seront élaborés s'il s'avère que les données disponibles ne sont pas suffisamment récentes.

L'ensemble des dossiers seront instruits par les Missions Inter Services de l'Eau (MISE) et l'Agence Régionale de la Santé pour les aspects de pollution des bassins versants.

RFF précise que même si le fuseau englobe le PIG, le projet ne sera pas exactement le même que celui du PIG puisque la ligne nouvelle accueillera des circulations mixtes alors que le PIG présentait des caractéristiques seulement « voyageurs ».

Les contraintes d'exploitation seront très différentes pour le nouveau projet qui comportera notamment des aménagements d'assainissement complémentaires (bassins de rétention) afin de tenir compte des risques de pollution liés aux circulations fret et des nouvelles réglementations.

➤ **Alain BERTES – Mairie de Gigean – Premier adjoint** demande quelle emprise doit être considérée pour le projet dans le cadre d'une révision de PLU, ce qui est le cas sur Gigean.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Le couloir de 5 km n'a aucune valeur réglementaire, ce qui renforce l'urgence de définition d'une zone de passage préférentielle. Le seul projet qui aujourd'hui fait foi est le PIG, lequel a d'ailleurs fait l'objet d'emplacements réservés dans certains POS et PLU.

Ce n'est qu'une fois que le Ministre aura entériné la zone de passage de 1 000 mètres qu'une protection pourra être mise en œuvre ; elle correspondra à une « mise à l'étude d'un périmètre », protection moins forte que les emplacements réservés et qui n'impose qu'un sursis à statuer sur les permis de construire.

L'objectif de RFF est de définir très vite un nouveau tracé, ce qui impose de pouvoir avancer rapidement dans le processus d'études.

Si les oppositions sur les 5 séquences aux propositions faites par RFF, sont limitées, une zone de passage préférentielle devrait rapidement pouvoir être présentée au Ministre.

➤ **Madame FOURCADE – Mairie de Fabrègues – Adjointe en charge de l’urbanisme** évoque le site remarquable de la Gardiole où les Fabrègois ont plaisir à aller se promener et qui est malheureusement fortement dégradé aujourd’hui par les lignes à haute tension, l’autoroute A9 et par le projet de décharge. La commune sera particulièrement vigilante sur le tracé de la ligne nouvelle qui aura un impact très fort, d’autant qu’il se situe à proximité d’une future zone d’urbanisation au SCOT située entre la RD613 et l’A9. Les propriétaires de ce secteur se posent beaucoup de questions sur les impacts qu’aura la future infrastructure. Elle émet une préférence pour l’option longeant l’A9 par le sud, au plus loin des habitations.

Réponse Maître d’Ouvrage :

RFF fait remarquer que la largeur de la zone de passage laisse possibilité de positionner la ligne d’un côté ou de l’autre de l’A9.

➤ **Alain BERTES – Mairie de Gigean – Premier adjoint** confirme que la position de Gigean est identique à celle de Fabrègues, même si malheureusement cela implique d’impacter encore un peu plus le massif de la Gardiole. Alain BERTES espère que si d’autres projets devaient voir le jour, ils se positionneraient ailleurs que sur la Gardiole. Il interroge RFF sur la largeur d’emprise finale de la ligne nouvelle.

Réponse Maître d’Ouvrage :

RFF estime la largeur d’emprise moyenne, avec le retour d’expérience des lignes les plus récentes, à environ 100 mètres.

➤ **Alain BERTES – Mairie de Gigean – Premier adjoint** estime qu’une telle emprise ne devrait que peu impacter le massif de la Gardiole, mais qu’en revanche l’impact sur le paysage (en termes de perception visuelle par les promeneurs) sera important.

➤ **Jean-Pierre MOURE – Conseil Général de l’Hérault – Canton de Pignan et représentant de la Communauté d’Agglomération de Montpellier** privilégie un tracé au sud de l’A9 tel qu’envisagé précédemment, plutôt qu’un tracé qui s’inscrirait davantage dans le massif de la Gardiole. C’est en effet le tracé qui serait le moins dommageable, à condition bien sûr de mettre en place toutes les mesures de protection et d’insertion dans l’environnement. Un tracé plus au nord serait quasiment au cœur de l’urbanisation, il constituerait un frein au développement de l’agriculture périurbaine et recueillerait, à ce titre, une acceptabilité moindre.

➤ **Dominique BOURDIER – Mairie de Villeneuve-lès-Maguelone – Adjointe au cadre de vie** fait remarquer que l’option de passage passe sur le pont existant de Villeneuve et souhaite connaître l’impact du projet sur le pont.

Réponse Maître d’Ouvrage :

Aujourd’hui il n’existe pas de tracé précis pour la ligne nouvelle, hormis au droit du point de passage obligé qui est la connexion au Contournement de Nîmes-Montpellier (qui oblige à traverser la zone d’activités Marcel Dassault), où le figuré de l’option de passage est par conséquent resserré.

Après examen précis de la carte en séance, il s’avère que le pont de Villeneuve est en dehors de l’option de passage.

RFF ajoute qu’en revanche, la zone de passage intègre le champ de tir de l’armée situé sur la commune de Villeneuve, mais on lui précise qu’il n’est plus utilisé. Aucune rétrocession n’est a priori envisagée.

➤ **Monsieur NADAL – Mairie de Mireval –Adjoint** estime que sa commune est relativement protégée du fait de l'éloignement au projet et de la protection apportée par la Gardiole. Il interroge RFF sur la desserte de Sète.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Le couloir d'études ne couvrant pas le littoral mais passant au nord-ouest du bassin de Thau, le principe de desserte de Sète sera le même qu'aujourd'hui : le TGV s'arrêtera en gare nouvelle de Montpellier ou en gare Saint-Roch puis empruntera, tout comme il le fait déjà aujourd'hui, la ligne classique pour desservir Sète et Agde. L'accès à Sète se fera également par TER avec une connexion TGV en gare de Montpellier.

➤ **Jean-Pierre MOURE – Conseil Général de l'Hérault – Canton de Pignan et représentant de la Communauté d'Agglomération de Montpellier** évoque l'entrée de Montpellier et le secteur de Saint-Jean-de-Védas où se profile non seulement le projet de dédoublement de l'A9, mais également celui de la liaison A750/A9 qui est relancé par l'Agglomération avec la Préfecture, en liaison avec le Ministère. Une réunion serait certainement à tenir afin de gérer les interfaces entre ces projets.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF répond que le projet de dédoublement de l'A9 impacte essentiellement le projet de Contournement de Nîmes-Montpellier. RFF dispose par ailleurs des plans du projet d'ASF tel qu'il devrait être réalisé.

En revanche, RFF n'a pas connaissance de projet de « périphérique ouest » de Montpellier.

Jean-Pierre MOURE précise que l'Etat s'est, par le passé, désengagé financièrement du projet A750/A9, mais qu'aujourd'hui, au travers de sa représentation locale, il est aux côtés de l'Agglomération pour relancer le projet. Ce projet devrait donc, à plus ou moins longue échéance, voir le jour et, à ce titre, nécessite d'être pris en compte dans la définition de la LNMP.

RFF récupérera des plans de ce projet auprès de l'Agglomération.

➤ **Christophe MORALES – Conseiller Général du 6^{ème} canton de l'Hérault** précise que son canton n'est finalement pas touché par le projet qui s'arrête à la limite communale de Montpellier. Il relaie la préoccupation des habitants qui est essentiellement celle des franchissements routiers, mais aussi des franchissements piétons de la ligne nouvelle. Il évoque le franchissement à sens unique existant au-dessus des voies ferrées, en limite des 5^{ème} et 6^{ème} cantons, dans le quartier des Près d'Arènes. Cet ouvrage supporte actuellement, en raison de reports de véhicules résultant de l'engorgement de l'A9, un trafic très important et qui devient problématique. La circulation sera rendue encore plus difficile avec le prélèvement pour le tramway d'une partie de l'emprise routière.

L'Agglomération a un projet d'aménagement pour ce quartier, sur le secteur de la Restanque, et Christophe MORALES pense qu'il serait pertinent que l'Agglomération puisse partager ses réflexions avec RFF.

Réponse Maître d'Ouvrage :

La question soulevée ici renvoie à la « transparence humaine » de l'infrastructure, qu'il s'agisse ici d'une transparence piétonne ou automobile.

RFF prendra contact avec l'Agglomération pour prendre connaissance du projet.

➤ **André LUBRANO – Conseil Régional Languedoc-Roussillon** adhère aux remarques des communes pour préserver tant le remarquable massif de la Gardiole que l'étang de Thau. Il recommande la plus grande prudence vis-à-vis des problèmes hydrauliques et souligne toute l'importance des activités maritimes que sont la conchyliculture et la pêche pratiquées dans les étangs littoraux.

Il ajoute que le tracé le long de l'A9 est celui qui lui paraît le plus pertinent et le moins dommageable pour l'environnement.

➤ **Carole DONADA – Mairie de Lattes - Adjointe** reconnaît que les choses sont davantage figées sur Lattes que sur les autres communes. La commune demande de rester très attentif au caractère périurbain du secteur et au fait que les populations se retrouveront à proximité immédiate de la ligne. Carole DONADA ne cache pas que les expropriations à venir seront très douloureuses et demande à RFF de bien prendre en compte l'ensemble des impacts qui résulteront de la réalisation de la ligne, notamment l'impact acoustique.

Elle se fera l'écho des échanges de cette réunion auprès du maire de Lattes.

Réponse Maître d'Ouvrage :

RFF demande s'il y a, parmi les présents, un représentant de Saint-Jean-de-Védas. La commune n'est pas représentée.

➤ **Jean-Pierre MOURE – Conseil Général de l'Hérault – Canton de Pignan et représentant de la Communauté d'Agglomération de Montpellier** précise ne pas représenter la commune de Saint-Jean-de-Védas, mais évoque, sur le secteur de cette commune, un autre projet : celui, au droit de la prison, correspondant au prolongement de la liaison nord-sud entre Saussan, Fabrègues. Jean-Pierre MOURE souhaite que l'ensemble des projets sur le secteur de Lattes et Saint-Jean-de-Védas soient intégrés dans la réflexion de RFF.

En fin de réunion, RFF présente les options de passage proposées aux élus pour les 4 autres séquences.

Conclusion de la séance

La Commission Consultative favorise un positionnement de la ligne nouvelle longeant l'autoroute A9 et plutôt au sud de celle-ci.

Madame le Sous-préfet clôt la réunion en remerciant RFF pour l'animation de la séance, ainsi que les membres de la Commission Consultative pour leur présence et leur participation. Elle les invite à clore cette demi-journée autour d'une collation.

Fin de l'atelier 11h40
