



**Début de la réunion 10h15 en présence de 21 participants**

NOM	PRENOM	ORGANISME	FONCTION
LENGLET	Cécile	Préfecture de l'Hérault	Sous-préfet en charge du Littoral
MOURE	Jean-Pierre	Conseil général de L'Hérault- Canton de Pignan Communauté d'agglomération de Montpellier Mairie de Cournonsec	Conseiller général Président Maire
MORALES	Christophe	Conseil général de L'Hérault Canton de Montpellier 6	Conseiller général
TICHIT	Francis	Conseil général de L'Hérault	Chargé d'études
ROUBIEU	Nicolas	Communauté d'Agglomération de Montpellier – directeur du service urbanisme	Directeur service urbanisme
TAILLADE	Jean-Jacques	Syndicat Mixte du Bassin de Thau	Directeur adjoint
FLEURENSE	Serge	Mairie de Montpellier	Adjoint au maire
ADGE	Jacques	Mairie de Poussan	Maire
GUIRAUD	Isabelle	Mairie de Saint-Jean-de-Védas	Maire
LANDIER	Michel	Mairie de Saussan	Maire
TONDON	Laure	Mairie de Montbazin	Maire
TURREL	Christian	Mairie de Loupian	Maire
VEAUTE	Francis	Mairie de Gigean	Maire
DI STEFANO	Francis	Mairie de Balaruc les Bains	Adjoint au maire
DONADA	Carole	Mairie de Lattes	Adjointe au maire
LOPEZ	Lionel	Mairie de Lattes	Elu à l'urbanisme
FOURCADE	Milène	Mairie de Fabrègues	Adjointe au maire
BOURDON	Bernard	Mairie de Sète	Chargé de mission
JOURNET	Marcel	INGEROP	Directeur
ROSSI-FERRARI	Isabelle	INGEROP	Directeur adjoint
GAUBIN	Anaëlle	INGEROP	Chargé de projet

**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

## Le déroulé de la commission

La présentation réunit les élus concernés par la séquence 5 du couloir d'études de 5 km de large qui se décline de Loupian à Lattes.

- Rappel de la première réunion de la commission consultative et des questions qui avaient été posées,
- Déroulé des réunions tenues depuis le mois de septembre et présentation des réunions à venir d'ici à la fin 2010,
- Focus sur les principales caractéristiques de la séquence : interface avec les projets routiers structurants,
- Retour sur les ateliers « massifs de la Gardiole et des Corbières » du 14 octobre 2010 et « hydraulique » du 7 octobre 2010 ;
- Présentation d'une maquette en 3 dimensions des options de passage de la séquence.

La présentation s'est enrichie d'un échange sous forme de questions réponses avec la salle.

Le diaporama de présentation est en ligne sur le site [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com) sous la rubrique Documents – Réunions de concertation – Commissions consultatives

## Les réunions / manifestations de concertation depuis septembre 2010

**Septembre 2010** : Réunions des 5 commissions consultatives du 13 au 17 septembre avec une présentation aux élus des réflexions menées lors de l'atelier environnement du 7 septembre 2010 et des propositions des options de passage étudiées par RFF.

**Octobre 2010** : Travail en ateliers sur la ressource en eau (le milieu hydraulique et les inondations) (7 octobre), sur les deux massifs emblématiques que sont les Corbières et la Gardiole (14 octobre), et sur le transport de marchandises et les activités logistiques en Languedoc Roussillon (6 octobre). Les échanges au cours de ces différents ateliers ont permis d'enrichir le recueil de données et de faire évoluer le projet en conséquence.

**Novembre 2010** : Seconde session des commissions consultatives entre le 15 et le 19 novembre.

**Décembre 2010** : Réunions publiques permettant des échanges avec le grand public. La réunion relative à la séquence 5 se tiendra le 6 décembre à Gigean. Les documents présentant le planning de ces réunions sont disponibles dans les mairies et sur le site Internet du projet. ([www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com)).  
RFF a souhaité tenir ces réunions dans les communes rurales directement concernées par le projet plutôt que dans les grandes agglomérations moins impactées.

Outre ces réunions, RFF a réalisé un travail de terrain en organisant des réunions avec :

- des communes concernées par le projet et autres rencontres (Fitou et Cuxac d'Aude dernièrement) ;
- les services de l'Etat :
  - Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine pour anticiper la préparation des dossiers réglementaires relatifs aux sites et monuments inscrits aux inventaires ;
  - Office National des Forêts pour la thématique forestière (même si les forêts du couloir d'études n'ont qu'une très faible vocation de production, elles présentent une forte valeur sociale) ;
  - Direction Départementale des Territoires et de la Mer pour les problématiques liées aux risques d'inondations et aux Plan de Prévention des Risques Technologiques ;
- les professionnels du monde agricole (SAFER, FDSEA, etc.) pour préparer les autorisations de pénétrer dans les parcelles et les protocoles indemnitaires attenants (le 9 décembre prochain).

Des expositions itinérantes en mairie ont démarré avec l'installation, dans les communes de moins de 10 000 habitants. Pendant une semaine les habitants peuvent s'informer sur le projet, via 3 panneaux d'explication placés dans les halls.

Des expositions permanentes se tiennent dans les Maisons de la Région à Perpignan, Narbonne et Béziers.

Des expositions sont aussi installées dans plusieurs lieux de vie répartis sur le couloir d'étude. Pour la séquence 5, la médiathèque Emile Zola à Montpellier accueille l'exposition du 13 au 17 décembre 2010.

Le comité de pilotage : la date du 3 décembre est annoncée par Madame le Sous-préfet en charge du littoral.

\*\*\*\*

## Focus sur les options de passage

Au départ de Montpellier, le projet débute au croisement de la ligne Montpellier-Sète et de l'extrémité Sud du contournement de Nîmes et Montpellier (CNM), sur la commune de Lattes.

Ensuite, deux options de passage ont été identifiées et sont en cours de chiffrage :

- L'option de passage nord, côté plaine de Fabrègues qui s'inscrirait le long de l'autoroute A9
- L'option sud, côté littoral qui serait majoritairement enterrée sur plus de 5 km (en tunnel) dans le massif de la Gardiole.

Sur la carte page 6 du diaporama de présentation, les enjeux majeurs sont indiqués en rouge et correspondent aux zones habitées, aux zones d'activités, aux périmètres de protection, aux sites classés, à la plaine de Fabrègues (ZPS), aux zones d'étangs,...

**L'option nord**, qui englobe l'autoroute A9, permet de passer au nord ou au sud de l'infrastructure autoroutière.

Cette option couvre également le tracé du Projet d'Intérêt Général. Elle permettra de faire circuler à la fois des TGV et des trains de marchandises. Cependant, la circulation de trains de marchandises nécessitant des caractéristiques techniques plus contraignantes que celles d'un projet tout voyageur. La variante retenue pourra se traduire par un projet différent de celui imaginé en 1995.

Le principal intérêt de cette option est le jumelage avec les infrastructures existantes (A9), d'évite tout fractionnement supplémentaire des espaces agricoles ou naturels et préserve au maximum le paysage. Un projet dans cette option de passage nécessitera environ 3 km de grands ouvrages (viaduc ou tunnel ou tranchée profonde) et aura tendance à se rapprocher des zones habitées (plaine de Fabrègues), ainsi que des zones agricoles et maraîchères.

**L'option sud** est également étudiée pour permettre la coexistence de circulation voyageurs et marchandises. L'inscription au droit du massif de la Gardiole impliquera des ouvrages d'art massifs avec pour corollaire, des coûts de projet également très importants (environ 5 km d'ouvrage d'art dont une grande partie de tunnel). De plus, cette option de par son passage dans le massif de la Gardiole présente des risques techniques par rapport aux écoulements souterrains dus à la nature du massif (calcaire et karstique) qui devront être identifiés et maîtrisés, mais également des impacts sur l'environnement du site (mares temporaires, etc.).

## Interfaces avec d'autres projets structurants

RFF précise que d'autres projets structurants devraient voir le jour à un horizon proche de celui de la ligne nouvelle : il s'agit du déplacement de l'autoroute A9, du Contournement Ouest de Montpellier (COM) et de la Liaison Intercommunale Ouest de Montpellier (LICOM).

Le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ne devrait pas interférer avec le Contournement Ouest de Montpellier (COM). Le déplacement de l'A9 présente par contre une interface avec le CNM.

Le projet LICOM, qui devrait s'inscrire au-delà de la route nationale, prolongé par un requalibrage de la RD185, présente quant à lui, une intersection avec la ligne nouvelle à l'extrémité Sud-Est. Ce qui nécessitera la construction d'un ouvrage de franchissement.

RFF, la Communauté d'Agglomération de Montpellier et le Conseil général de l'Hérault sont en contact.

## Enjeux et contraintes

Le paysage et la biodiversité constituent des enjeux forts sur la séquence. Quel que soit le tracé retenu, il sera nécessaire d'établir des dossiers réglementaires (site classé, natura 2000...). Le massif de la Gardiole, contrairement au massif des Corbières Maritimes, est un massif préservé, non habité. Il présente des valeurs sociales et paysagères importantes. C'est pourquoi, RFF privilégie un passage en piémont du massif, en jumelage avec l'autoroute A9.

La séquence présente également des contraintes techniques, comme les franchissements hydrauliques et les zones inondables. Il faudra passer au plus près de l'autoroute afin de s'éloigner de la zone inondable de

la Vène, et veiller à ne franchir qu'une seule fois et si possible de façon perpendiculaire (afin de limiter le linéaire et le nombre de viaducs) la Mosson, qui présente un parcours avec de très nombreux méandres.

A ce jour, des débits de crue ne sont pas bien connus à l'exception de la Mosson et du Lez, pour lesquels de nombreuses données permettent d'identifier leurs volumes de crues.

Cependant, RFF a l'obligation d'étudier l'ensemble des cours d'eau. La plupart d'entre eux n'étant pas impactant pour les habitations, ils ne semblent pas avoir fait l'objet d'études approfondies au vu de la littérature disponible. Dans le cadre de la réglementation, RFF devra donc mener ce travail complémentaire sur les 150 km du projet.

Le respect de la réglementation relative à la ressource en eau nécessitera par ailleurs la construction de bassins pour récupérer les eaux de ruissellement sur les sections de la ligne nouvelle qui seront empruntées par des trains de marchandises.

Le phénomène de « cabanisation » autour du bassin de l'étang de Thau sera un autre élément à prendre en compte.

Malgré les emplacements réservés qui ont été faits dans les documents d'urbanisme des communes concernées par le PIG et l'existence d'arrêtés préfectoraux, on observe l'installation de personnes qui construisent, en toute illégalité, sur des terrains acquis en tant que terres à vocation agricole.

Madame le Préfet insiste en séance pour que chaque maire assure pleinement ses missions de police. L'Etat sera très vigilant sur la cabanisation, d'autant plus, insiste Madame le Préfet que la jurisprudence montre que le juge de l'expropriation indemnise le bien tel que constaté sur les lieux, qu'il y ait un permis de construire ou pas.

La gendarmerie surveille le processus en survolant régulièrement les secteurs concernés et a alerté RFF qui a évalué le phénomène en comparant des photographies aériennes prises à quelques années d'intervalle.

RFF alerte les élus sur l'impact financier indirect ; l'achat du bien au prix du bâti est bien plus onéreux que la parcelle agricole. C'est l'ensemble des partenaires, donc les collectivités qui supporteront ses surcoûts.

### Présentation de la maquette en 3 dimensions de la séquence

Les options de passage sont présentées grâce à une maquette en 3 dimensions sur fond de photographies aériennes du couloir d'études prises fin avril 2010.

Deux survols ont été effectués, l'un de haut pour une vue d'ensemble, l'autre plus rasant sur chaque option de passage. Ces survols ont permis de visualiser le bâti ainsi que le relief, et le tracé du PIG a été ajouté sur demande.

➤ **Lionel LOPEZ, élu à l'urbanisme de la Mairie de Lattes**, fait remarquer que le fond de carte utilisé pour la présentation est ancien, et que de nombreux bâtiments/quartiers n'y figurent donc pas.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les fonds de carte utilisés sont les derniers fonds produits par l'IGN. Ils présentent l'avantage d'être connus de tous et facilitent notamment le repérage. RFF précise toutefois que le bâti récent a bien été recensé et pris en compte dans les études ; il est notamment visible sur la maquette 3D.

➤ **Jean-Jacques TAILLADE, directeur adjoint du syndicat mixte du bassin de Thau (SMBT)**, s'étonne que RFF n'ait pas connaissance de l'existence d'études menées sur le bassin versant de Thau. Des programmes de recherche et de développement ont conduit à une modélisation de son fonctionnement, constituant un outil extrêmement performant pour le suivi de ce bassin.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF confirme qu'il n'a pas eu connaissance de l'existence de ces documents lors des ateliers avec les acteurs et rappelle que l'un des intérêts des commissions consultatives est l'identification de données nouvelles pour la conception du projet. RFF prendra très prochainement contact avec le SMBT afin d'obtenir les études et le modèle du bassin versant du bassin de Thau.

➤ **Lionel LOPEZ, élu à l'urbanisme de la mairie de Lattes**, interroge RFF sur la signification des termes « zone de stockage » qui caractérisent le cours d'eau du Rieucoulon (affluent de la Mosson).



#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Actuellement, la ligne classique limite en période de crue l'écoulement du Rieucoulon, c'est-à-dire qu'il stocke l'eau avant qu'elle ne se déverse massivement dans la Mosson.

➤ **Nicolas ROUBIEU, directeur de l'Urbanisme et de l'Habitation à la Communauté d'Agglomération de Montpellier**, précise qu'une étude est en cours sur la Mosson. RFF pourra l'obtenir auprès de l'Agglomération de Montpellier.

➤ **Jean-Jacques TAILLADE, directeur adjoint du Syndicat Mixte du Bassin de Thau (SMBT)** à la demande des élus, précise que la masse d'eau souterraine ne doit pas être considérée uniquement sous l'angle d'alimentation en eau potable. Elle présente un enjeu socio-économique fort puisqu'elle participe à la qualité des eaux du Bassin de Thau, vitale pour la conchyliculture et pour des activités thermales, notamment à Balaruc-les-Bains.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF remercie M. Taillade pour ses précisions enrichissantes et confirme que l'angle socio-économique sera bien pris en compte.

➤ **Francis VEAUTE, Maire de Gignan**, précise que la zone de Bellevue constitue une réserve foncière pour Thau agglomération sur laquelle est prévu le développement d'une zone d'activité.

➤ **Lionel LOPEZ, élu à l'urbanisme de la mairie de Lattes** demande un zoom sur le secteur du hameau de la Castelle.

Le zoom est réalisé et RFF indique qu'il s'agit du hameau sur lequel sera construit le raccordement entre la ligne classique et la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ; c'est donc un point de passage obligé afin de relier la ligne nouvelle au réseau existant.

➤ **Carole DONADA, adjointe à l'environnement de la mairie de Lattes** interroge RFF sur le figuré de l'option de passage qui s'étend au-delà du point de raccordement avec le CNM. Y aura-t-il deux déclarations d'utilité publique (DUP) sur un même secteur, sachant que pour le CNM, la DUP existe depuis 2005 ?

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF rappelle que le projet Ligne nouvelle Montpellier Perpignan commence à La Castelle et qu'il n'y aura pas double DUP à Lattes. Le trait figurant sur la carte en extrémité nord correspond au contournement de Nîmes-Montpellier.

Le figuré de l'option de passage inclut le raccordement nécessaire au projet Ligne nouvelle Montpellier Perpignan, comme évoqué ci-dessus.

RFF précise que la DUP de CNM comprend le raccordement vers Sète alors que le raccordement vers la gare Montpellier Saint-Roch est inclus dans le projet de la Ligne nouvelle Montpellier Perpignan.

RFF devra construire le pont permettant de franchir la ligne actuelle et continuer tout droit en direction de la Mosson. De plus, il faut appréhender la nécessité de pouvoir sortir un train de la ligne nouvelle, en cas d'incident. Il faut donc prévoir des communications entre les deux infrastructures, tous les 40 à 60 km.

➤ **Jacques AGDE, Maire de Poussan** souhaite connaître à quelle date l'option de passage sera réduite et le tracé plus précisément défini.

Son intervention fait référence à la « cabanisation », phénomène qui prend des proportions importantes dans sa commune. Sur le secteur est observée une accélération du phénomène de construction à mesure que le projet de ligne nouvelle progresse. Actuellement, de nombreux contrôles sont réalisés et des procédures sont en cours.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

La priorité est, dans un premier temps, de réunir le financement des études. A ce jour, RFF a avancé 5 millions d'euros pour poursuivre ces études. Un COPIL devra choisir la Zone de Passage Préférentielle large d'environ 1 km. Le processus de présentation de la convention et sa validation par le Comité de pilotage, auquel s'ajoute la validation du ministre nécessitera environ 6 mois. Puis interviendra l'étape 2 qui définira le

tracé final (environ 100 de large) et débouchera sur le dossier d'enquête publique qui interviendra à l'horizon 2015.

➤ **Jacques AGDE, Maire de Poussan** précise que la Région a un projet sur l'arrière-port de Sète (ZAD), d'où l'importance de connaître rapidement une zone plus resserrée.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF précise que le souhait de tous les acteurs et d'avancer rapidement sur le projet. RFF a espoir que le processus de convention de financement soit lancé d'ici 15 jours. Des appels d'offres ont par ailleurs déjà été lancés par anticipation pour des inventaires faune-flore (qui doivent être réalisés sur un cycle complet d'un an) qui seront nécessaires aux études ultérieures et ainsi ne pas perdre de temps pour les prochaines étapes du projet.

Pour souligner un point d'optimisme et préciser que le projet avance,, RFF rappelle que la décision de poursuivre les études par RFF a été prise le 26 novembre 2009, soit il y a moins d'un an. Aujourd'hui, RFF est capable de présenter un modèle 3D des options de passage.

➤ **Jean-Pierre MOURE, Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, Conseiller général de l'Hérault et Maire de Cournonsec**, estime qu'il serait nécessaire de faire une étude urbanistique spécifique sur le secteur de la Lauze.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF prendra rendez-vous avec l'agglomération de Montpellier concernant cette demande d'étude.

➤ **Madame Cécile LENGLET, Sous-préfet en charge du Littoral**, souhaite rencontrer le Maire de Poussan afin d'identifier des actions à mener contre la cabanisation. Ces actions devront être coordonnées et une réunion devra être tenue en présence de la brigade verte, de la DDTM, de la gendarmerie et de la mairie de Poussan.

### Conclusion de la séance

Madame Cécile LENGLET, Sous-préfet en charge du Littoral et RFF concluent la réunion en remerciant les participants pour leur participation.

RFF prendra contact avec les personnes ayant relevé des points particuliers à approfondir (étude de la Mosson, modélisation du bassin versant du bassin de l'étang de Thau, étude spécifique du secteur de la Lauze, ...).

Une réunion sera programmée entre RFF et le Maire de Poussan pour préciser les secteurs concernés par la « cabanisation ».

La prochaine étape du projet est la réunion le 3 décembre prochain du Comité de pilotage qui devra permettre de valider le plan de financement.

Une collation est servie pour continuer ce moment d'échange.

#### **Fin de la commission consultative à 11h40**

\*\*\*\*\*