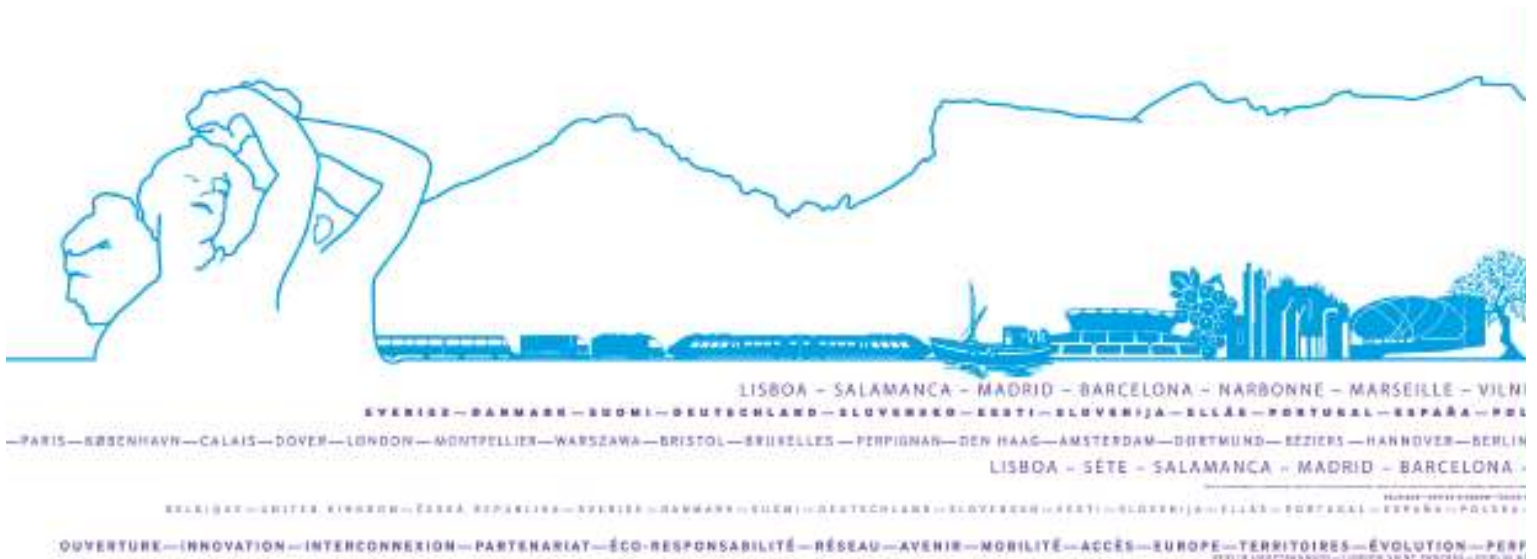


## Compte-rendu

### TROISIEME COMMISSION CONSULTATIVE – SEQUENCES 4 ET 5

Vendredi 28 janvier 2011 – MEZE  
Maison du Temps Libre – Centre le Taurus



**Début de la réunion 14h45 en présence de 38 participants**

NOM	PRENOM	ORGANISME	FONCTION
CHOPIN	Philippe	Sous-préfecture de Béziers	Sous-préfet
FONTES	Georges	Conseil Général de l'Hérault - Canton de Béziers 1	Conseiller général
TICHIT	Francis	Conseil Général de l'Hérault	Responsable des voies ferrées
RIBEYRE	Céline	Communauté d'Agglomération de Montpellier	Direction de l'urbanisme et de l'habitat
PIN RUIZ	Sylvie	Communauté d'Agglomération de Béziers Méditerranée	Directrice des transports
MAURAND	Jacques	Communauté d'Agglomération de Béziers Méditerranée	Directeur de l'aménagement
DALBIGOT	Jean - Christophe	Communauté de communes du Nord du bassin de Thau	Directeur général des services
THERON	Christian	Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée	Vice-président des transports
SAUTTER	Nathalie	Syndicat Mixte du SCOT du Biterrois	Responsable communication - concertation
ADGE	Jacques	Mairie de Poussan Syndicat Mixte du Bassin de Thau	Maire
ARNAUX	Jean-Pierre	Mairie de Balaruc-les-Bains	Adjoint à l'environnement
ARTIS	Louis	Mairie de Béziers	Conseiller
BARRAU	Gérard	Mairie de Pinet	Maire
PEREZ	Jean-Pierre	Mairie de Vendres	Maire
BARTHE	Isabelle	Mairie de Vendres	Directrice générale des services
BOURDIER	Dominique	Mairie de Villeneuve-lès-Maguelone	Adjointe cadre de vie - transports
BOUSQUET	Josette	Mairie de Cournonsec	Adjointe
BOUSQUET	Jacques	Mairie de Poussan	Adjoint
DE LA RUA	Michel	Mairie de Portiragnes	Adjoint à l'urbanisme
FAGES	Roger	Mairie de Montagnac	Maire
FORNER	Hélène	Mairie de Loupian	Elue
TURREL	Christian	Mairie de Loupian	Maire
FRICOU	Henry	Mairie de Mèze	Maire
GALONNIER	Jean-Paul	Mairie de Villeneuve-les-Béziers	Maire
PAYAN	Marie -France	Mairie de Villeneuve-les-Béziers	Secrétaire
HUC	Alain	Mairie de Saint-Thibéry	Adjoint
RAYNAUD	Alain	Mairie de Saint-Thibéry	Adjoint
JEANTET	Alain	Mairie de Villeveyrac	Maire
LANDIER	Michel	Mairie de Saussan	Maire
MARHUENDA	Pierre	Mairie de Florensac	1 <sup>er</sup> adjoint
NADAL	André	Mairie de Mireval	Adjoint
NOUGUIER	Richard	Mairie de Montblanc	Maire
SERS	Jean-Charles	Mairie de Castelnaud-de-Guers	Maire
TADEO	Henri	Mairie de Balaruc-le-Vieux	Adjoint à l'environnement - cadre de vie
TONDON	Laure	Mairie de Montbazin	Maire
TROUILLET	René	Mairie de Bessan	Conseiller municipal
VEAUTE	Francis	Mairie de Gigean	Maire
ROSSI-FERRARI	Isabelle	INGEROP	Directeur adjoint

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 présente commission réunit les élus concernés par les séquences 4 et 5 du couloir d'études de 5 km de large qui se déclinent de Vendres à Loupian et de Loupian à Lattes. Le déroulé est le suivant :

- Introduction de Monsieur CHOPIN, Sous-préfet de Béziers.
- Présentation des options de passage et de leurs coûts associés pour les séquences 4 et 5
- Echanges avec l'auditoire sous forme de questions-réponses
- Conclusion de la commission par Monsieur CHOPIN

La lecture du présent compte-rendu est facilitée grâce au diaporama présenté en réunion. Ce diaporama 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 novembre

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

**Décembre 2010** : 5 réunions publiques permettant des échanges avec le grand public. Elles se sont tenues dans des communes concernées par le projet et non dans les plus grandes agglomérations du couloir d'études. La réunion relative à la séquence 4 s'est tenue le 15 décembre à Bessan, la réunion relative à la séquence 5 s'est tenue le 6 décembre à la Gigan.

Outre ces réunions, RFF a poursuivi son travail de terrain en organisant des réunions bilatérales ou des ateliers de travail avec :

- des communes concernées par le projet (Fitou, Cuxac d'Aude, Poussan) ;
- les professionnels du monde agricole (SAFER, FDSEA, etc) pour préparer une convention de partenariat avec la profession, lors d'un atelier « agriculture, viticulture, foncier » du 9 décembre 2010.

Des expositions itinérantes en mairie ont eu lieu du 25 octobre au 20 décembre dans les communes de moins de 10 000 habitants concernées par le projet. Pendant une semaine les habitants ont pu s'informer sur le projet, via 3 panneaux d'explication placés dans les halls.

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

Des expositions se sont aussi installées dans plusieurs centres commerciaux répartis sur le couloir d'études. Pour la séquence 4, le centre commercial a été l'Intermarché de Béziers, où l'exposition a été en place du 6 au 13 décembre. Pour la séquence 5, le lieu de vie a été la médiathèque Emile Zola de Montpellier, où l'exposition a été en place du 13 au 20 décembre.

Le premier Comité de pilotage s'est tenu le 3 décembre à 11h00 en Préfecture de Région.

Ce comité de pilotage a marqué le démarrage officiel de la phase d'études, avec la signature d'un protocole-cadre entre les cofinanceurs, même si beaucoup de travail avait été entrepris auparavant.

## Introduction de la réunion

Monsieur CHOPIN, sous préfet de Béziers, remercie Monsieur FRICOU, Maire de Mèze, d'accueillir cette réunion et souhaite la bienvenue à M. le Ministre FONTES ainsi qu'à l'ensemble des conseillers généraux et maires présents.

Cette réunion est la troisième commission consultative relative à la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan des séquences 4 et 5.

La première session de commission a eu lieu au mois de septembre au cours de laquelle les enjeux environnementaux ont été présentés ; la seconde session s'est tenue en novembre 2010 avec pour ordre du jour la présentation en 3 dimensions des différentes options de passage.

Monsieur PARANT, chef de mission du projet, annonce que la réunion a pour but de présenter le troisième volet des éléments de choix qui seront proposés au comité de pilotage. Il s'agit du volet concernant les contraintes techniques et leur traduction en termes de coûts pour les différentes options de passage. RFF a le souci de présenter les résultats des études au fur et à mesure qu'ils sont produits, et ce, afin de pouvoir tenir compte des demandes et des suggestions de chacun en termes de précision.

Après avoir présenté les sensibilités du territoire, le but de la réunion est de montrer comment ces sensibilités se traduisent en termes de différences de coûts, selon l'option de passage envisagée.

A l'issue de l'étape 1 des études, il sera opportun d'obtenir un arbitrage permettant de soumettre un dossier de fin d'étape au ministère et obtenir rapidement une décision ministérielle sans laquelle, il ne sera pas envisageable de poursuivre des études plus fines. Depuis la fin du débat public, il convient de souligner que le rythme des études et de la concertation est en avance sur celui des instances de gouvernance.

## Présentation des options de passage et de leurs coûts

La particularité de la réunion est de regrouper 2 séquences, soit l'ensemble des acteurs de l'Hérault. En effet, il semblait intéressant, pour discuter des coûts, d'avoir une vision globale des choix pour ce département.

Edouard PARANT présente la **carte des options de passage** des séquences 4 et 5. (cf diapositive 3)

Au sortir de l'agglomération de Montpellier, le projet doit tout d'abord assurer la jonction avec la ligne actuelle au droit de Montpellier, ainsi qu'avec le Contournement de Nîmes et de Montpellier (CNM), impliquant donc une double interface au droit de Lattes / Saint-Jean-de-Védas.

Ensuite, 2 options de passage ont été étudiées :

- L'option « Plaine de Fabrègues » suit les infrastructures existantes en passant donc au nord du massif de la Gardiole.
- L'option « Gardiole » consiste à franchir la crête et à passer dans le massif.

Ces 2 options de passage se rejoignent au droit de Gigean et le projet vient tangenter l'extrémité nord du bassin de Thau. Ce passage est assez délicat en raison de l'urbanisation importante, la présence de l'étang, des captages d'Issanka et de projets de zones d'activités. Par conséquent, la zone de passage proposée à cet endroit est assez resserrée.

Ensuite au droit de Mèze, deux autres options de passage sont étudiées :

- L'option « Nord A9 » consiste à passer au nord de l'autoroute.
- L'option « Sud A9 » consiste à longer l'autoroute.

Ces 2 options de passage se rejoignent au droit de Florensac.

A l'approche de Béziers, les études ont montré que les possibilités de passage étaient limitées, notamment en raison de la densité du bâti et des activités industrielles de l'agglomération Biterroise. L'option de passage unique est donc très rétrécie autour de l'autoroute au sud de Béziers, Villeneuve-lès-Béziers et Cers.

Edouard PARANT présente ensuite la carte synthétique et schématique des options de passage qui sont figurées sous forme de traits verts (cf. diapositive 4).

La couleur verte signifie que les options de passage ont été étudiées pour une ligne apte à la fois aux trains de voyageurs et aux trains de marchandises.

A l'horizon du projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, une gare nouvelle aura été créée pour l'agglomération de Montpellier sur le site d'Odysseum. Cette gare nouvelle est intégrée au projet de Contournement de Nîmes et de Montpellier (CNM).

Pour que le projet assure les fonctionnalités requises, la ligne nouvelle ne doit pas seulement être raccordée au Contournement de Nîmes et de Montpellier.

Il apparaît en effet indispensable qu'un TGV qui s'arrêterait dans la gare actuelle de Montpellier Saint-Roch ait la possibilité de poursuivre ensuite soit directement sur la ligne nouvelle (via un raccordement appelé sur la diapositive n°5 « Racc. LNMP vers Mtp St Roch »), soit vers Sète et Agde par la ligne classique.

Après la sortie de Montpellier, le projet recroise la ligne classique au droit de Béziers et Villeneuve-lès-Béziers.

Par cette opportunité d'intersection, RFF s'est également intéressé aux possibilités d'assurer une desserte de Béziers par la gare actuelle, via un raccordement appelé sur la diapositive n°5 « Racc. LNMP vers Béziers centre ».

Un zoom est effectué pour mieux appréhender le contexte au droit de Montpellier (cf. diapositive n°6).

Le premier raccordement, qui sera réalisé dans le cadre du projet CNM, permettra de réaliser le trajet Nîmes via le CNM, vers Sète via la ligne existante (passage de la ligne nouvelle au nord à la ligne classique au sud).

Le second est corollaire au projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan et permettra d'effectuer le trajet Montpellier Saint-Roch vers la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (passage de la ligne classique au nord à la ligne nouvelle au sud).

Un zoom est effectué pour mieux appréhender le contexte au droit de Béziers, et notamment les principes de desserte.

○ Option 0

Concernant la desserte du biterrois, la première option est une desserte du biterrois par la gare actuelle de Béziers centre (cf. diapositive n°7).

Afin d'organiser l'arrivée des TGV en gare de Béziers centre, il faut que les trains puissent quitter la ligne nouvelle en amont de la ligne existante et utiliser un raccordement (appelé Rcc. LNMP vers Béziers centre) qui joindra la ligne nouvelle à la ligne Béziers – Agde (en violet sur la carte).

○ Option 1

Une autre option est de desservir tous les territoires de l'ouest-Hérault (Biterrois, Piscénois, Agathois notamment) par une gare nouvelle interconnectée (cf. diapositive n°8).

Une réflexion avait été menée quant à la possibilité pour les voyageurs d'arriver à cette nouvelle gare en train (TER) depuis Béziers ou Agde. Pour le positionnement d'une telle gare la solution la plus simple consiste à l'implanter à l'endroit où les 2 voies se croisent. Il s'agit donc d'une gare interconnectée.

En revanche, dans cette option, il n'est pas possible de faire entrer un TGV venant de la Ligne nouvelle en gare de Béziers-centre.

○ Options 2 et 3 – Variante 1

Les dernières options, appelées options 2 et 3, sont regroupées sur la présentation car les positionnements géographiques de la gare dans ces 2 options sont très proches.

Ces options consistent également à construire une gare nouvelle, mais uniquement sur la ligne nouvelle et non pas à la croisée des deux lignes ferroviaires.

Dans ces options, l'objectif consiste à placer cette gare nouvelle proche de l'autoroute A9 et au nord-est de l'agglomération. Cette localisation correspond à l'emplacement porté par l'agglomération de Béziers afin d'inscrire la gare nouvelle dans son projet de territoire.

Dans ces cas, la gare nouvelle ne serait plus reliée à la ligne existante (cf. diapositive n°9).

Pour autant, il serait tout de même possible de faire évoluer le projet en permettant aux TER de rejoindre cette gare nouvelle. Il existe pour cela 2 propositions.

La première proposition est la variante 1 (cf. diapositive n°10).

Cette proposition viserait à dévier la ligne classique pour la faire passer par la gare nouvelle ou la tangenter. Cette solution nécessiterait donc la construction d'une nouvelle section de ligne classique sur environ 7 km entre Vias et Villeneuve-lès-Béziers.

Dans ce cas, le tronçon de ligne existante qui ne servirait plus n'aurait plus de raison d'être en termes de circulation ferroviaire.

○ Options 2 et 3 – Variante 2

L'option 2 et 3, variante 2 consiste également à construire une gare nouvelle uniquement sur la ligne nouvelle, au niveau de l'emplacement porté par les élus du Biterrois. (cf. diapositive n°12).

Pour que les TER puissent rejoindre la gare nouvelle, il s'agirait de créer un raccordement entre la gare nouvelle et la gare de Béziers-centre.

Dans ce cas, la desserte ferroviaire de la gare nouvelle se ferait par une navette entre Béziers-centre et la gare nouvelle. Ce type d'aménagement a récemment été mis en place sur la LGV Est, au droit de Reims.

Pour autant avec cette option, la gare nouvelle serait connectée par le fer en direction de Béziers, mais non en direction d'Agde et Sète.

Edouard PARANT présente ensuite **les coûts d'investissement** des différentes options de passage des séquences 4 et 5 permettant des circulations mixtes (fret et voyageurs) (cf. diapositive n°13).

- Option Gardiole : ~ 1,1Md€
- Option Plaine de Fabrègues : ~0,65Md€
- Option Nord A9 : ~1,25Md€
- Option Sud A9 : ~1,1Md€

Concernant l'option de passage « Gardiole », le passage à proximité de Vic-la-Gardiole et Frontignan implique un linéaire d'ouvrages d'art d'environ 5 km (majoritairement des tunnels). Ce fort linéaire d'ouvrage d'art explique le coût élevé de cette option.

Pour les options « Nord A9 » et « Sud A9 » au droit de Mèze, les écarts de coûts sont plus resserrés (environ 10 % d'écart entre ces 2 options).

## Echanges avec la salle

- **Henry FRICOU – Maire de Mèze** ne voit pas comment il est possible d'insérer la ligne nouvelle dans l'option « Sud A9 », sauf si le projet passe par Loupian et Mèze. Cette option lui semble problématique dans la mesure où ce secteur accueille des zones artisanales. Il s'inquiète d'ailleurs de ne pas avoir vu de rouge (zones où il y a le plus de sensibilités) sur la carte projetée à cet endroit.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ce secteur comporte en effet de forts enjeux. Pour autant, l'insertion du projet sur ce secteur, si cette option était retenue, est néanmoins faisable.

La seule présence humaine sur un territoire n'implique pas nécessairement la retranscription de cette zone en enjeux majeurs (retranscrit en rouge sur les cartes). En effet, ce sont les cœurs de villages qui sont représentés par cette couleur.

Dans la région il y a une forte quantité d'habitat dispersé. Le fait d'avoir une maison isolée dans une zone susceptible d'être concernée par une option de passage n'est pas discriminant, à l'exception du fait que celle-ci se cumule avec d'autres sensibilités.

En revanche, la seule présence d'une zone urbanisée ou urbanisable ou encore d'une zone d'activités est discriminante en soi et est donc identifiée en rouge même si elle ne se superpose pas avec une autre sensibilité identifiée.

L'option de passage « Sud A9 » passe bien au nord du cœur de village de Mèze.

- **Henry FRICOU** indique qu'il comprend bien que la ligne nouvelle ne passera pas au cœur de sa commune, mais il précise qu'elle sera tout de même implantée sur le territoire communal. Or pour lui, les secteurs habités de Mèze s'étendent pratiquement jusqu'à l'autoroute. Il souhaite savoir pourquoi la ligne ne passe pas plutôt au nord de l'autoroute.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF étudie justement 2 options de passage : « Nord A9 » et « Sud A9 ».

L'un des objectifs de la présente réunion est de recueillir les avis des élus, ou de leurs représentants, quant aux différentes options de passage présentées.

- **Henry FRICOU** répond que, compte tenu de ses remarques précédentes, RFF dispose maintenant de son avis : il préfère un passage au nord de l'A9. Il précise qu'un passage au sud de l'A9 serait une catastrophe pour sa commune. Henry FRICOU souhaite savoir pourquoi cette option de passage au sud de l'A9 a été étudiée.



### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Concernant les différentes options de passage étudiées dans le secteur de Mèze, les réflexions ont été les suivantes :

- soit regrouper la ligne nouvelle avec les infrastructures existantes et en particulier l'autoroute A9. En effet, dans de nombreux projets ferroviaires les maires et les riverains des communes demandent un groupement des infrastructures pour éviter un étalement spatial des nuisances. Toutefois concernant le bassin de Thau de nombreux villages se sont souvent développés vers l'autoroute (les possibilités de développement urbanistique sur les territoires communaux étant certainement assez fortement contraintes par les Plans de Prévention des Risques d'Inondation) : c'est notamment le cas de Pinet, Pomerols ou Mèze.
- soit s'éloigner le plus possible des zones sensibles, en l'occurrence en se rapprochant plutôt de la voie Domitienne (le linéaire le long de celle-ci est d'ailleurs l'un des secteurs les moins sensibles sur l'ensemble des 150 km de linéaire du projet).

Les 2 options de passage présentées sont donc techniquement faisables.

➤ **Pierre MARHUENDA – 1<sup>er</sup> adjoint au Maire de Florensac** exprime, comme M. le Maire de Mèze, son mécontentement quant à cette possibilité envisagée d'une option au sud de l'autoroute. Il rappelle que la position de la mairie de Florensac a toujours été de privilégier un regroupement des deux infrastructures pour éviter un démembrement du territoire communal. Pour autant, une inscription du projet au sud de l'A9 impliquerait un passage dans une zone urbanisée de Florensac, alors qu'au nord de l'autoroute l'urbanisation est moins importante. Il indique donc que la mairie de Florensac s'opposera à un passage au sud de l'autoroute A9.

➤ **Francis VEAUTE – Maire de Gigean** souhaite, quant à lui, revenir sur le secteur de la Gardiole. Sa commune est concernée par les deux options de passage sur ce secteur. Il indique que pour la commune de Gigean, il est inconcevable que la ligne nouvelle passe au nord de l'autoroute. Une telle insertion jouterait les lotissements de la commune, prendrait de front toutes les zones d'activités et toucherait le foncier destiné au développement des zones communautaires. Par conséquent pour la mairie de Gigean, la solution idéale serait l'option de passage « Plaine de Fabrègues », avec un passage au plus près de l'autoroute, au sud de celle-ci.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF prend acte des avis exprimés.

➤ **Gérard BARRAU – Maire de Pinet** affirme qu'au regard des options de passage présentées au droit de sa commune, Pinet a le « choix » entre le démembrement du territoire communal et l'élimination pure et simple du village. En effet, l'option « Sud A9 » impacte fortement les zones urbanisées et l'option « Nord A9 » touchera le vignoble AOC de Picpoul. Par ailleurs, l'implantation à venir d'une zone d'activités économiques en bordure sud de l'autoroute a été approuvée en décembre 2009 dans le cadre d'une révision simplifiée du PLU. Par conséquent, M. BARRAU considère l'option « Sud A9 » hypothèquerait fortement la possibilité du développement économique de la commune en remettant en cause les projets en cours. Compte tenu de ce fait, mais aussi des impacts pour les riverains (passage très près des maisons, nuisances supplémentaires s'ajoutant à celles de l'A9), il considère qu'il est hors de question pour sa commune de privilégier l'option « Sud A9 ». La commune de Pinet préférerait que la ligne nouvelle passe au plus près de la voie Domitienne.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF prend acte de cet avis. Pour autant, la gestion du devenir de l'activité viticole resterait entier même dans le cas où l'option « Nord de l'A9 » était retenue.

RFF travaille donc en étroite relation avec la profession viticole pour définir les meilleures solutions possibles.

Par ailleurs, 2 réunions de travail ont déjà eu lieu avec les syndicats des vignerons et la Fédération Nationale des Syndicats d'Exploitants Agricoles (FNSEA) et une convention de partenariat avec la profession est en train d'être établie.

- **Gérard BARRAU** confirme la justesse de la remarque du maître d'ouvrage et indique que depuis le début du projet sa commune a toutefois toujours déploré cet impact sur la viticulture. Gérard BARRAU a déjà rencontré RFF au sujet des réserves foncières qu'il faudrait prévoir.
  
- **Henri TADEO – adjoint à l'environnement / cadre de vie à la mairie de Balaruc-le-Vieux** explique que sa commune est située au bord des étangs et abrite une faune intéressante. Son choix porte, comme ses collègues de Gigean, sur l'option de passage « Plaine de Fabrègues », avec un passage au plus près de l'autoroute, au sud de celle-ci. Cependant, il rappelle qu'il y a également dans ce secteur la source d'Issanka, des zones humides, les étangs, etc. Il souhaiterait donc savoir comment RFF va pouvoir passer au milieu de ces sensibilités et quel sera l'impact du projet sur la faune et sur les protections réglementaires d'Issanka ?

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le secteur évoqué par M. TADEO est effectivement représenté en rouge sur la carte de synthèse des enjeux, dans la mesure où il cumule de nombreuses sensibilités : les captages d'Issanka, le site classé de la Gardiole, l'étang et par endroits des zones urbanisées. A cet endroit il n'y a donc qu'une seule option de passage présentée et celle-ci devrait être inférieure à 1 km de large, compte tenu des contraintes évoquées. La nouvelle infrastructure devra donc traverser au mieux, très vraisemblablement par un viaduc, la dépression entre la fin de la Gardiole et la remontée en direction de Loupian en étant totalement transparente vis-à-vis des problématiques d'inondation.

- **Henri TADEO** indique qu'il faudra un tracé finement adapté, les territoires concernés faisant actuellement l'objet d'une réflexion visant à instaurer un classement en zone Natura 2000. Il précise qu'il sera donc très attentif à l'évolution du projet. Il relève l'évocation faite par RFF d'un viaduc et souligne que les communes du secteur ont déjà assez de digues, notamment avec certaines routes. Henri TADEO s'inquiète du fait que la ligne nouvelle risque de passer près des étangs, au bord desquels évolue notamment une faune intéressante. Par ailleurs le passage en viaduc pourrait générer du bruit perturbant cette faune.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet ne consiste ni à faire une nouvelle digue dans la vallée ni à passer dans l'étang. Concernant les inquiétudes vis-à-vis de la problématique Natura 2000 et des espèces protégées (faune et flore), RFF va initier en 2011 des inventaires écologiques (faune, flore, habitats) sur l'ensemble des zones pressenties pour le passage de la ligne nouvelle. A cet égard, le secteur évoqué fera l'objet d'une attention particulière. Par ailleurs, les zones humides attenantes au niveau de l'anse de l'étang de Thau seront préservées au maximum. Le projet évitera autant que possible ce secteur très sensible. Le projet ne s'insérera pas dans les zones humides en raison, d'une part, de la réglementation spécifique à ces zones et, d'autre part de la Loi Littoral qui interdit toute construction d'infrastructures linéaires aux abords immédiats de l'étang de Thau.

Concernant le bruit, il existe une réglementation pour les projets ferroviaires avec des dispositions en fonction du type de trains qui circulent.

Ici en l'occurrence, circuleront des trains de voyageurs et des trains de fret.

La réglementation impose un seuil de 58 dB (A) la nuit et de 63 dB (A) le jour.

Des études spécifiques seront menées et des dispositifs spécifiques seront prévus lorsqu'un tracé aura été défini : il est en effet nécessaire de connaître les caractéristiques précises du projet (altimétrie, tracé en plan, relief environnant) pour pouvoir déterminer les impacts et prévoir les mesures de protection nécessaires.

RFF cherchera toutefois à définir un tracé évitant au maximum les zones d'habitation denses ou à adapter le profil en long. Lorsque cela ne sera pas possible, des mesures de protection à la source seront mises en place.

La définition des mesures de protection ne peut se faire que sur la base d'un projet détaillé. Aujourd'hui, il n'est pas possible de donner des réponses précises sur le bruit, si ce n'est en expliquant les démarches qui seront réalisées ultérieurement.

**Henri TADEO** souhaiterait connaître le nombre de trains circulant sur la ligne nouvelle sur une durée de 24 heures ?

**Réponse du Maître d’Ouvrage :**

Entre Montpellier et Sète, pour les deux lignes confondues (ligne nouvelle et ligne classique), il y aurait environ 360 trains/ jour, dont environ :

- 1/3 de TGV (110 TGV environ),
- 90 TER (sur la ligne actuelle)
- environ 160 trains de marchandises (à répartir entre la ligne actuelle et la future ligne, avec un nombre un peu plus important sur la ligne actuelle).

Sur la ligne nouvelle, l’estimation journalière de circulation est évaluée entre 180 et 200 trains.

La majorité de ces trains circuleront en journée.

- **Pierre MARHUENDA – 1er adjoint au Maire de Florensac** souhaiterait connaître la fréquence de passage des trains dans la journée, étant entendu qu’il y a moins de trains qui circulent la nuit. Pour sa part, cette indication est plus représentative en termes de nuisances.

**Réponse du Maître d’Ouvrage :**

De manière générale en France, l’espacement réglementaire minimal entre 2 TGV est d’au moins 3 minutes. Entre 2 trains de fret, ce laps de temps est supérieur.

Pour le projet, le laps de temps sera donc d’au moins 3 minutes. Pour autant, il n’est pas encore possible aujourd’hui de préciser la fréquence des trains. Cette fréquence dépendra notamment des créneaux horaires (heures de pointe ou heures creuses).

Par ailleurs le bruit ressenti n’est pas fonction de la fréquence de passage des trains.

**Plusieurs élus dont M. MARHUENDA**, sont persuadés que ce sont des tracés précis qui sont présentés lors de cette réunion et non des options de passage.

**Réponse du Maître d’Ouvrage :**

RFF présente aujourd’hui, pour avis, des options de passage d’une largeur d’environ 1 000 mètres et non pas des tracés.

L’étude des tracés sera réalisée en étape 2, suite à la validation ministérielle de la zone de passage d’environ 1000 mètres.

Sur la commune de Florensac, pour répondre à M. MARHUENDA, il n’y a qu’une seule option de passage présentée. Cette option de passage englobe l’autoroute. Elle est majoritairement située au nord de l’autoroute et à cet endroit RFF estime qu’environ 10 tracés différents doivent pouvoir y être envisagés.

La démarche de RFF est d’avancer progressivement.

- **Jean-Charles SERS – Maire de Castelnau-de-Guers** précise que sa commune est, quant à elle, située plutôt au nord de l’autoroute.

Il se dit assez étonné par l’élargissement vers le nord de l’option de passage étudiée dans le secteur de sa commune, puisque le projet se situe en pleine zone AOP (Picpoul de Pinet).

Par ailleurs le terrain est assez accidenté et nécessitera des ouvrages d’art.

Il se demande si cet élargissement vers le nord est uniquement destiné à satisfaire les maires des communes situées au sud de l’autoroute et exprime en tout les cas son désaccord complet sur ce point.

Il rappelle qu’il est maire d’une petite commune avec une topographie particulière, en bordure de l’Hérault, qui n’a certes pas l’intention de s’étaler de manière démesurée sur le plan urbanistique, mais que la zone de passage, bien que située assez loin des habitations existantes, s’étend sur la zone AOP Picpoul de Pinet.

Or, n’ayant pas d’industrie implantée sur son territoire, cette zone AOP représente la seule source de revenus de la commune. De surcroît, avec une telle option au nord, la ligne nouvelle viendrait traverser la voie Domitienne, qui constitue un élément important du patrimoine et du paysage local. La viticulture et le paysage (avec un sentier de randonnée pédestre qui est le deuxième emprunté dans le Languedoc-Roussillon) constituent les seuls éléments patrimoniaux que sa commune a à offrir. Par conséquent, lui et ses concitoyens sont opposés à l’option de passage « Nord A9 ».

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF prend acte de cet avis.

Quelle que soit l'option de passage choisie pour la section comprise entre Loupian et Florensac, le projet traversera la zone d'AOP.

Par conséquent, depuis deux ans, RFF est en contact avec M. BASCOU pour trouver des solutions quant à l'implantation du projet dans cette zone. La réflexion porte également sur la manière de constituer, si besoin, une réserve foncière en tenant compte du fait qu'une zone AOP ne peut normalement pas s'agrandir, sauf si un contact est pris à l'avance avec l'INAO. RFF est en train de suivre cette démarche.

RFF indique que, sauf erreur de sa part, les terrains viticoles situés le plus au nord sont de moindre qualité par rapport à ceux rencontrés en redescendant vers l'autoroute. Pour autant, le secteur au nord de l'autoroute, comme le soulignait M. SERS, est plus accidenté.

- **Jean-Charles SERS** précise que la partie la plus importante de la zone AOP Picpoul de Pinet est située sur la commune de Castelnaud-de-Guers.  
M. SERS considère qu'il n'est pas souhaitable d'aller au-delà de la voie Domitienne vers le nord.

- **Gérard BARRAU – Maire de Pinet** remarque que toutes les propositions d'option de passage concernent directement soit des zones urbanisées, soit leurs limites.  
Pour lui, ce qui intéresse le plus les communes du secteur est l'aspect humain.  
Il pense que les personnes qui habitent à côté d'une ligne nouvelle subiront des nuisances et que cet aspect est le plus important à retenir.  
Il rappelle qu'à l'époque du projet de 1995, les communes avaient reporté dans leurs plans locaux d'urbanisme une bande de 500 mètres qui passait entre la voie Domitienne et l'autoroute. S'exprimant au nom de l'ensemble des maires du secteur, il pense que personne ne souhaite d'une ligne nouvelle qui traverse les zones urbanisées des communes concernées.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF prend acte de cet avis.

L'environnement humain est une priorité pour RFF, il a donc bien évidemment été pris en compte lors de l'établissement des cartes de sensibilités.

RFF a bien noté que si l'option « Sud A9 » était retenue, une forte opposition locale verrait le jour.

- **Jacques ADGE – Maire de Poussan et représentant du Syndicat Mixte du Bassin de Thau** indique qu'au droit de sa commune, l'option de passage présentée est certainement la moins mauvaise solution.  
Il a par ailleurs noté que RFF a évoqué un passage qui se ferait certainement en viaduc, ce qui lui apparaît comme un élément nouveau porté à sa connaissance et qui conviendrait parfaitement à sa commune.  
Il rappelle qu'à l'origine le projet devait passer complètement au nord de la commune. Il indique que l'option de passage au sud lui convient mieux.  
Il indique par ailleurs qu'il a préparé par écrit quelques éléments financiers qu'il transmettra à RFF en fin de réunion. Il y est précisé tout ce qui est souhaité par sa commune et le Syndicat Mixte du Bassin de Thau pour les études à venir.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF prend acte de cet avis et remercie M. ADGE pour cette contribution.

- **Richard NOUGUIER – Maire de Montblanc** est favorable à un tracé passant au plus près de l'autoroute, au sud de celle-ci et comme cela est déjà prévu depuis environ 20 ans.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF prend acte de cet avis et rappelle le positionnement de Montblanc par rapport à l'autoroute : la commune a la forme d'un « 8 » et est traversée par l'autoroute dans sa partie sud.

- **Jean-Paul GALONNIER – Maire de Villeneuve-lès-Béziers** indique qu'il lui semble que l'option de passage du côté de Béziers et Villeneuve-lès-Béziers est à peu près calée. Dans ce secteur la problématique qui demeure est celle de la gare nouvelle, avec les 3 scénarios proposés par RFF. Il rappelle qu'il s'était déjà exprimé précédemment pour dire que le scénario 1 (gare nouvelle interconnectée) ne convenait ni à sa commune, ni à la communauté d'agglomération.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF rappelle la position de la commune de Villeneuve-lès-Béziers, partagée par la communauté d'agglomération : une gare nouvelle sur la ligne nouvelle, proche de l'échangeur autoroutier, avec une déviation de la ligne existante.

- **Jean-Paul GALONNIER** a bien noté que la position concernant la gare nouvelle de Béziers-Est aura un impact sur le bâti existant. Il tient à ce qu'un scénario bien précis soit arrêté au plus vite, pour que les élus puissent travailler rapidement sur l'urbanisation future de la ville.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF prend acte de cet avis et rappelle qu'à l'heure actuelle rien n'est encore décidé, ni concernant les options de passage ni sur l'implantation de gares nouvelles, mais comprend la volonté d'avancer rapidement sur le projet.

- **Christian THERON – Vice-président en charge des transports à la Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée** indique que les différents maires représentant sa Communauté d'Agglomération se sont déjà exprimés sur les options de passage proposées et qu'il ne souhaite donc pas revenir sur ces options. Concernant la gare nouvelle, il soutient comme le maire de Villeneuve-lès-Béziers un positionnement sur Béziers-est avec déplacement de la ligne classique, comme cela a été montré sur le schéma de la présentation.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

RFF prend acte de l'avis de la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée.

- **Jacques MAURAND – Directeur de l'Aménagement à la Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée** note que sur la présentation faite des différentes options concernant la desserte de Béziers, la première solution présentée était une option 0, sans gare nouvelle, avec un raccordement direct sur la gare existante de Béziers. Il se demande s'il ne faudrait pas faire figurer également sur cette option la déviation de la ligne existante vers la ligne nouvelle telle qu'elle est envisagée pour les options 2 et 3, variante 1. En effet, cette déviation correspond à une demande forte de la Communauté d'Agglomération quel que soit l'option retenue.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le raccordement prévu dans l'option 0 est présenté dans la mesure où il constitue un raccordement fonctionnellement nécessaire pour desservir la gare de Béziers-Centre dans le cas où il n'y aurait pas de gare nouvelle.

En revanche, RFF ne peut pas imposer dans le cadre d'un projet sans gare nouvelle à Béziers de réserver des emplacements pour une déviation de la ligne existante. En effet, cette déviation correspondrait à un aménagement de la ligne existante ne répondant pas à un besoin directement lié à la ligne nouvelle ou à ses aménagements connexes.

- **Dominique BOURDIER – Adjointe à la mairie de Villeneuve-lès-Maguelone** souhaite visualiser la carte présentée au niveau de Villeneuve-lès-Maguelone, Fabrègues et Saint-Jean-de-Védas.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Avec en appui la carte, RFF précise qu'il ne s'agit que de l'extrémité nord-ouest du territoire communal de Villeneuve-lès-Maguelone qui est concerné par le projet.

Dans ce secteur, la ligne oscille entre Montpellier, Saint-Jean-de-Védas, Lattes et Villeneuve-lès-Maguelone.

- **Dominique BOURDIER** indique que, parmi les projets du secteur, il avait été évoqué de placer la gare nouvelle de l'agglomération de Montpellier à Villeneuve-lès-Maguelone au lieu du site l'Odysséum.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le Débat Public a notamment porté sur ces deux options possibles concernant le positionnement de la gare nouvelle dans l'agglomération de Montpellier. Le site d'Odysséum a été retenu à l'issue du Débat Public.

- **Dominique BOURDIER** demande s'il y aura quand même un raccordement vers la gare Saint-Roch.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Comme présenté au début de la réunion, un raccordement entre la gare Saint-Roch et la ligne nouvelle devra être réalisé. Ce raccordement devrait être situé aux environs du hameau de la Castelle, sur la commune de Lattes.

- **Dominique BOURDIER** souhaite savoir quels seront les impacts pour le captage d'eau potable du Flès, situé à la limite de Villeneuve-lès-Maguelone et Saint-Jean-de-Védas ?

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le captage du Flès a été étudié dans le cadre du projet de Contournement de Nîmes et Montpellier. Des mesures et des sondages piézométriques y ont été effectués.

Des études plus poussées seront effectuées et des mesures de protection de ce captage seront définies dans le cadre de la réalisation du dossier « Loi sur l'eau » du projet de Contournement de Nîmes et Montpellier.

Dans le cadre du projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan des études complémentaires, notamment en matière d'hydrogéologie et de tracé dans les karsts de ce secteur, seront menées.

Ces études seront réalisées en fin d'étape 2, lorsqu'un tracé et le profil en long de l'infrastructure seront définis plus précisément.

\*\*\*\*\*

Edouard PARANT présente ensuite **les coûts d'investissement** des différentes options de desserte de l'ouest Hérault (cf. diapositive n°14).

- Option 0 (desserte par Béziers centre) : ~ 0,17Md€
- Option 1: ~ 0,18Md€
- Option 2 et 3 –Variante 1: ~ 0,22Md€
- Option 2 et 3 –Variante 2: ~ 0,14Md€

- **Sylvie PIN RUIZ – Sous-directrice à la Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée** souhaite savoir si la variante 2 présentée va tout de même être étudiée de manière approfondie dans le cadre de l'étape 2 du projet, dans la mesure où la position des élus du biterrois est de soutenir la variante 1.

La variante 1 permet d'enrichir le projet en permettant aux TER de pouvoir desservir la gare nouvelle et l'ensemble de l'Ouest Hérault. Cette fonctionnalité est l'objectif prioritaire de la commune de Villeneuve-lès-Béziers et de la Communauté d'Agglomération.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'ensemble des options de passage présentées permettent de conserver toutes les possibilités d'implantation et de fonctionnalités concernant une gare nouvelle dans le biterrois.

Il est peu probable que les partenaires cofinanceurs du projet réussissent à la fin de cette étape à valider une des options parmi celles émises.

C'est pour cette raison que l'ensemble des options présentées aujourd'hui seront étudiées de manière plus approfondie en étape 2.

- **Jacques MAURAND** demande si les 4 options envisagées pour la desserte de Béziers seront présentées à l'enquête publique.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

A la fin de l'étape 1, il sera choisi une zone de passage préférentielle qui sera suffisamment large pour pouvoir permettre, au moment de l'enquête d'utilité publique, de présenter l'une ou l'autre des 4 options envisagées pour la desserte de Béziers.

L'étape 2 porte sur les études de tracé et de dessertes. L'objectif est d'enrichir les options envisagées en étape 1 par des solutions techniques abouties. A la fin de cette étape 2, il conviendra de déterminer l'option la plus pertinente à présenter pour l'enquête d'utilité publique.

- **Jacques MAURAND** souhaite savoir quelle sera au final la largeur de la ligne avec ses 2 voies.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Si le raisonnement ne porte qu'au niveau des rails, la largeur de la ligne nouvelle serait de l'ordre de 15 mètres. Pour autant, la largeur moyenne de l'emprise serait de 100 à 120 mètres. Actuellement pour un projet de LGV, la moyenne d'une emprise est de l'ordre de 12 ha au kilomètre.

- **Christian THERON – Vice-président en charge des transports à la Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée** indique que lors du Comité technique de septembre 2010 il avait été présenté aux élus un protocole d'accord sur l'hypothèse des répartitions financières : 25 % pour l'Etat, 25 % pour la Région, 25% pour RFF et le reste correspondait à la participation des EPIC.

M. THERON, au nom de la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée, avait alors demandé un calcul un peu plus resserré, car les 2,8 % à la charge de sa communauté d'agglomération représentaient une somme assez conséquente. Il précise qu'il avait demandé un calcul par rapport au nombre d'habitants. Il ne sait pas si cette hypothèse a finalement été retenue. En tout état de cause, le Président de la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée souhaiterait obtenir une autre clé de répartition pour le financement.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

La préfecture de Région est en train de réunir un tour de table financier comprenant un maximum de partenaires.

RFF invite M. THERON à prendre contact avec le Secrétariat Général pour les Affaires Régionales de la Préfecture de Région (M. BOURSIN) en charge de l'élaboration du tour de table financier, pour des réponses précises à cette question.

## Conclusion de la séance

Monsieur le Sous-préfet lève la séance et remercie RFF pour le travail effectué.  
Les questions ont été nombreuses, plus d'une vingtaine et les débats ont été enrichissants.  
M. CHOPIN remercie l'ensemble des élus pour leur participation active et confirme que l'ensemble des points de vue exprimés ont été entendus et seront actés  
M. CHOPIN confirme que suite au dernier Comité de Pilotage, M. BOURSIN est en train de réunir le plus grand nombre de partenaires en vue de la convention de financement relative au projet.

Edouard PARANT indique que la présentation du jour sera disponible sur le site Internet [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com) et invite les participants à poursuivre la discussions autour d'une collation.

**Fin de la commission consultative à 16h10**

\*\*\*\*\*