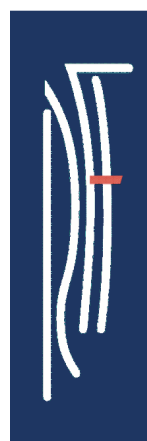


CONTOURNEMENT DE NIMES ET MONTPELLIER

BILAN DE LA CONCERTATION

15 juin - 15 août 2003

**Mission
Ligne Nouvelle
Languedoc-
Roussillon**



**RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE**

BILAN DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE NÎMES ET MONTPELLIER

SOMMAIRE

Introduction

I – Le dispositif de la concertation

I-1. Informer le public sur le projet de contournement de Nîmes et Montpellier

I-1-1. Inviter le public à participer à la concertation

I-1-2. Les outils supports de l'information

I-2. Permettre un dialogue direct autour du projet de Contournement de Nîmes et Montpellier

I-2-1. Les réunions départementales

I-2-2. Les réunions publiques

I-3. Favoriser l'expression des avis

I-3-1. L'expression orale

I-3-2. L'expression écrite

II – La concertation en action

II-1. Des réunions pour favoriser le dialogue et l'écoute

II-1-1. Les exposés introductifs

II-1-2. Le débat

II-2. Les principaux thèmes abordés

II-2-1. Les nuisances sonores

II-2-2. Le risque hydraulique

II-2-3. L'opportunité du tracé

II-2-4. La question foncière

II-2-5. Les carrières

II-2-6. L'impact visuel (profil en long)

II-2-7. La demande de concertation et d'information

II-2-8. La sécurité

II-3. Les traits marquants des réunions publiques

II-3-1. La mobilisation du public

II-3-2. L'impact de la concertation

II-3-3. L'appréciation du public

II-4. Les comptes rendus synthétiques des réunions publiques

II-4-1. Les réunions départementales

II-4-2. Les réunions publiques dans le Gard

II-4-3. Les réunions publiques dans l'Hérault

III – Des résultats encourageants

III-1. L'impact des outils d'information

III-1-1. La Lettre d'Information et l'Ecopli

III-1-2. Les plaquettes d'information

III-1-3. Le site Internet

III-2. Les échanges avec le public

III-2-1. Les points rencontres

III-2-2. Le déroulement des réunions publiques

III-2-3. Une écoute prolongée

III-3. Les registres, outils de l'expression du public

III-3-1. Le registre électronique

III-3-2. Les registres papier

III-4. L'opinion et les articles de presse

Conclusion

Etudes complémentaires à réaliser par RFF

Introduction

Après l'approbation fin 2001 de l'Avant-Projet Sommaire, qui avait fait l'objet d'une consultation officielle des élus et acteurs locaux ("les corps intermédiaires"), Réseau Ferré de France a considéré qu'il était indispensable de mieux faire connaître au grand public le projet de Contournement de Nîmes et Montpellier.

Les efforts d'information entrepris par RFF au cours de l'année 2002 se sont notamment traduits par :

- l'édition de quatre lettres d'information, tirées à 350 000 exemplaires, présentant successivement le projet dans sa globalité, les aspects fret du Contournement de Nîmes et Montpellier, la prise en compte de l'environnement et enfin les aspects techniques du projet ;
- la mise en ligne d'un site Internet très documenté.

Ces actions ont permis à RFF de s'inscrire dans l'esprit de la convention d'Aarhus sur l'accès à l'information. Cette convention, récemment traduite en droit européen (directive 2003/4 du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement) stipule notamment que doit être mise en place une information tout au long de la vie d'un projet.

Au-delà de l'information, RFF a souhaité instaurer une phase de dialogue et d'échanges avec le public et ce, préalablement à l'enquête publique. La Commission Nationale du Débat Public, saisie par RFF conformément à la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, a confirmé dans son avis rendu le 4 juin, l'intérêt de cette démarche, considérant *"qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public"* mais recommandant *"de poursuivre la concertation engagée"*. Après avoir souligné que *"l'opportunité du projet a été établie"*, la CNDP recommande à RFF *"de prolonger, sous l'autorité du préfet coordinateur, la concertation engagée par une phase qui aura plus spécialement pour objet, après avoir complété l'information du public, de lui permettre de s'exprimer plus largement, notamment dans le cadre de réunions publiques et de débattre ainsi du projet, de ses impacts et de ses conséquences pratiques"*.

Le dispositif de concertation mis en œuvre par RFF en juin/juillet 2003 s'est inscrit pleinement dans le cadre tracé par la CNDP.

Ce document a pour objectif de présenter un bilan de cette démarche. Il comporte trois parties :

- une première partie est relative à la présentation des objectifs poursuivis et du dispositif retenu ;
- une seconde partie présente et analyse le déroulement de la concertation ;
- une troisième partie, sous forme de retour d'expérience, tire les premiers enseignements de cette concertation.

Le document s'achève par une conclusion, qui intègre notamment les suites concrètes (études complémentaires...) données par le maître d'ouvrage à cette phase d'échanges.

De nombreuses annexes viennent compléter le dossier, l'objectif ayant été de tendre à l'exhaustivité (on trouvera par exemple dans l'une des annexes les comptes rendus intégraux de chacune des réunions publiques).

I – Le dispositif de concertation

I-1. Informer le public sur le projet de contournement de Nîmes et Montpellier

Comme l'a souligné la CNDP, et comme le demande la convention d'Aarhus, les habitants du Languedoc-Roussillon et en particulier ceux proches de l'implantation de la future ligne ont un droit à l'information. Symétriquement, RFF a le devoir d'informer objectivement ceux qui sont, directement ou indirectement, concernés par le projet.

Le renforcement des actions d'information du maître d'ouvrage apparaissait par ailleurs comme un préalable indispensable au bon déroulement des phases d'échange avec le public.

RFF a donc élaboré une palette d'outils, permettant de compléter l'information du public :

- sur le projet en général, afin de bien rappeler ses finalités et de décrire dans quel contexte (territorial, réglementaire, environnemental, économique...) il s'inscrit ;
- sur un certain nombre de sujets sensibles (NB : lors d'échanges avec la CNDP, il est apparu que cette instance souhaitait que soient approfondis les thèmes du bruit, de l'hydraulique et de la prévention des inondations, ainsi que les conséquences du projet en matière de TER) ;
- sur les modalités de la concertation.

I-1-1. Inviter le public à participer à la concertation

Condition nécessaire à la réussite de cette concertation, RFF a engagé des actions de communication pour informer le public des modalités de la concertation et mieux faire connaître le projet. Les maires des communes concernées ont préparé les réunions avec l'équipe de Réseau Ferré de France.

La période de concertation a été annoncée au public par les moyens présentés ci-dessous.

- **La Lettre d'information N°5**

Une large part du cinquième numéro de la Lettre d'information « Ligne Nouvelle » était consacrée à la présentation du dispositif de concertation proposé par RFF, avec en particulier une information précise sur les lieux et dates des réunions publiques, et un appel aux lecteurs à y participer.

Cette lettre a été distribuée, à l'instar des numéros précédents, à près de 350 000 exemplaires dans un secteur géographique élargi autour du tracé du contournement de Nîmes et Montpellier.

Cette lettre traitait par ailleurs de l'actualité du projet (audit sur les grandes infrastructures, rapport prospectif de la DATAR sur les transports, débat parlementaire, clôture de l'Instruction Mixte à l'Echelon Central, avis de la CNDP) et présentait les aspects positifs du projet en matière de TER.

- **Des annonces dans la presse**

Par analogie avec les dispositifs mis en œuvre pour informer le public lors des concertations officielles (concertation préalable au titre de l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme), RFF a décidé d'insérer dans le journal de référence que constitue le Midi Libre des annonces permettant une large information de la population sur l'existence des réunions publiques.

L'information a été effectuée en deux temps :

- dans une première phase, une annonce diffusée le dimanche 29 juin dans les pages « Région » du Midi-Libre du Week-End précédant le début de la Concertation, présentait l'ensemble des réunions publiques [NB : la presse quotidienne régionale étant largement plus lue le week-end, il est apparu préférable d'acheter des encarts-presse pour présenter le dispositif pendant cette période de la semaine] ;
- dans un second temps, sept annonces dans les pages locales du Midi Libre ont informé le public, la veille de chaque réunion :
 - ensemble des éditions du Gard du 29/06 pour la réunion de Garons du 30/06 ;
 - ensemble des éditions du Gard du 30/06 pour la réunion du 1/07 au Cailar ;
 - ensemble des éditions du Gard du 02/07 pour la réunion de Gallargues le Montueux du 3/07 ;
 - éditions Montpellier ville, Littoral, Garrigues, Lunel, du 03/07 pour la réunion de Lunel du 4/07 ;
 - éditions Montpellier ville, Littoral, Garrigues, Lunel, du 06/07 pour la réunion du 7/07 à Mauguio ;
 - ensemble des éditions du Gard du 07/07 pour la réunion de Redessan du 8/07 ;
 - éditions Montpellier ville, Littoral, Garrigues, Lunel, du 09/07 pour la réunion à Lattes du 10/07.

INVITATION RÉUNIONS PUBLIQUES D'INFORMATION du 30 JUIN AU 10 JUILLET 2003 CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE NÎMES ET MONTPELLIER	
Réseau Ferré de France organise 7 réunions publiques d'information et de dialogue dans les communes concernées par le tracé du projet de ligne nouvelle ferroviaire " Contournement de Nîmes et Montpellier ".	
GARD	HÉRAULT
Garons Lundi 30 juin Salle des fêtes - 18 h 30 <i>Pour les communes de Garons, Bouillargues, Caissargues, Générac, Nîmes, Milhaud</i>	Lunel Vendredi 4 juillet Salle des fêtes - 18 h 30 <i>Pour les communes de Lunel, Valergues, Lunel-Viel, Saurargues</i>
Le Cailar Mardi 1er juillet Salle Lapéran - 18 h 30 <i>Pour les communes de Le Cailar, Almargues, Aumont, Beauregard, Bernis</i>	Mauguio Lundi 7 juillet Salle coopérative espace Morastel - 18 h 30 <i>Pour les communes de Mauguio, Mudeiron, Baillargues, Saint-Bibis</i>
Gallargues-le-Montueux Jeudi 3 juillet Maison du peuple - 18 h 30 <i>Pour les communes de Gallargues-le-Montueux, Aigues-Vives, Codognan, Vestric-et-Candiac, Vergèze</i>	Lattes Jeudi 10 juillet Salle du musée archéologique de Lattes - 18 h 30 <i>Pour les communes de Lattes, Villeneuve-les-Maguelone, Montpellier</i>
Redessan Mardi 8 juillet Salle des fêtes - 18 h 30 <i>Pour les communes de Redessan, Marguerites, Saint-Genest, Rezeuse, Manduel</i>	
Avant chaque réunion l'équipe de Réseau Ferré de France sera à votre disposition pour répondre à vos questions Un registre pour noter vos avis ou vos questions sur www.lignenouvelle-languedocroussillon.org	

INVITATION
REUNION PUBLIQUE
D'INFORMATION
CONTOURNEMENT FERROVIAIRE
DE NÎMES ET MONTPELLIER

Réseau Ferré de France organise 7 réunions publiques d'information et de dialogue dans les communes concernées par le tracé du projet de ligne nouvelle ferroviaire " Contournement de Nîmes et Montpellier ".

Pour les communes de Garons, Bouillargues, Caissargues, Générac, Nîmes et Milhaud, la réunion se déroulera à :

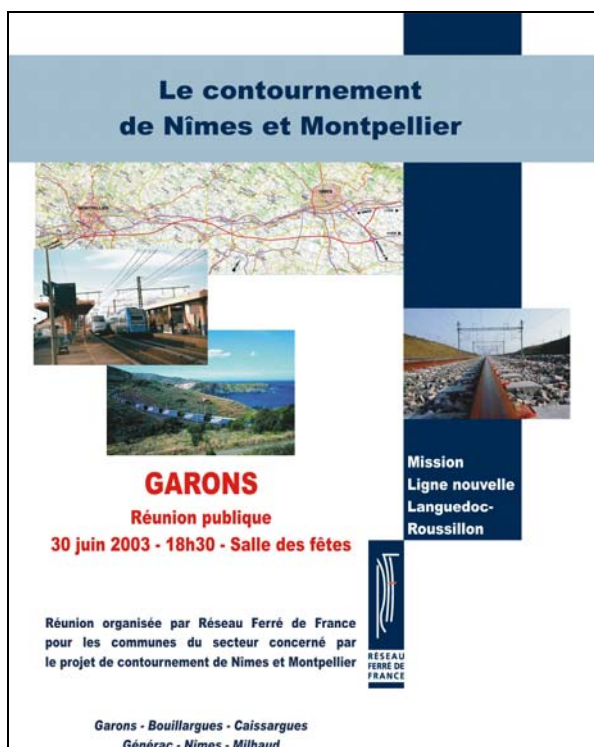
GARONS
Le lundi 30 juin 2003
A 18H30
Salle des Fêtes

Dès 16H00 l'équipe de Réseau Ferré de France sera présente sur place pour répondre à vos questions.
Vous pouvez aussi inscrire vos avis ou vos questions sur un registre électronique sur le site :
www.lignenouvelle-languedocroussillon.org

Deux exemplaires d'annonces parues dans le Midi Libre

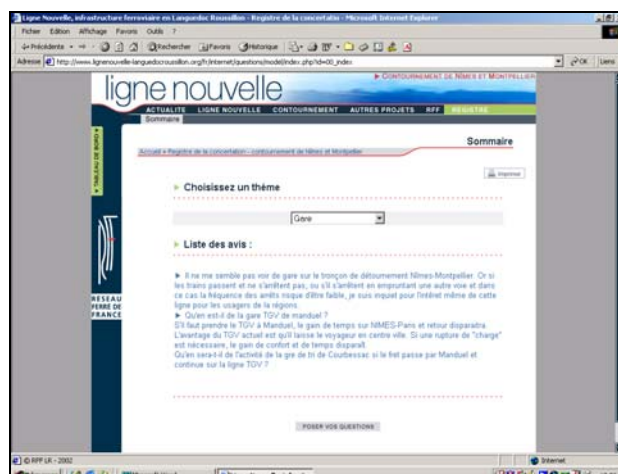
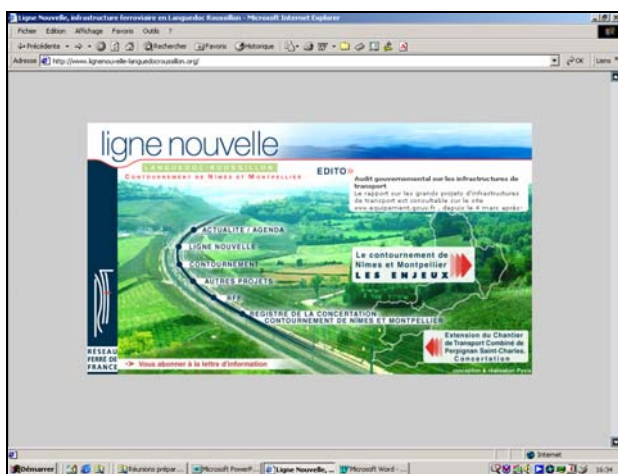
- **Des affichettes**

Pour compléter le dispositif d'information du public, des affichettes 40cm/60cm ont été distribuées en Mairie et affichées dans les différents lieux publics par les bons soins de chaque commune concernée pour informer les habitants de la tenue de la réunion publique.



- **Un site Internet**

L'adresse du site Internet d'information sur le projet (www.lignenouvelle-languedocroussillon.fr), mis en ligne au printemps 2002, avait été rappelée sur l'ensemble des publications mises à disposition du public. Sur ce site, une trentaine de pages décrivent en détail les enjeux du projet de ligne nouvelle en Languedoc Roussillon et en particulier du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier. Les dates et les modalités de la concertation ont été présentées sur le site dès le 23 juin 2003. Un lien permettait d'envoyer ses remarques ou questions sur un registre électronique spécifiquement créé pour la période de concertation.



I-1-2- Les outils supports de l'information

Pour cette période de concertation, RFF a réalisé deux types d'outils :

- des supports « collectifs » permettant d'animer les points rencontres : stand de présentation générale du projet, grande photo aérienne à l'échelle 1/10 000^{ème}
- des documents d'information (plaquettes) sur le projet, le bruit et l'eau (hydraulique), remis individuellement aux participants ;
- un diaporama de présentation du projet.

- **Des points rencontres structurés par un stand décrivant le projet et le tracé du contournement de Nîmes et Montpellier**

Au cours de l'après-midi précédent chacune des réunions, une exposition et des points rencontre entre la Mission et le public ont été organisés dans la salle de réunion publique.

Un stand (structure de 2m50 sur 3m) décrivant le projet synthétiquement était installé de façon à accueillir le public. Les textes et les illustrations de ce stand avaient pour objectif d'expliquer les enjeux du projets et les mesures proposées par RFF pour agir contre les différents impacts liés à la création de l'infrastructure. Le stand décrivait le tracé du contournement sur fond IGN 100 000^{ème}. Par ailleurs, une structure de 7m50 de long sur 2m de haut avec le tracé inscrit sur fond de photos vues d'avion au 10 000^{ème} a servi d'appui aux dialogues entre le public et l'équipe de la Mission Ligne Nouvelle Languedoc-Roussillon de RFF en permettant aux riverains de se repérer facilement dans l'espace.



- **Des brochures d'information spécifiques**

Un comptoir d'accueil a été installé pour chaque réunion afin de distribuer au public les documents d'information réalisés à son intention. En plus de la lettre d'information, trois documents ont été édités :

- Un dépliant de description général du projet (la carte d'identité du projet)
- Une brochure d'information sur le bruit,
- Une brochure d'information sur l'eau,

ainsi que la Lettre d'information numéro 5, qui comportait d'autres éléments (actualité du projet, développement des TER permis par le Contournement de Nîmes et Montpellier).

Le dépliant de description générale, véritable carte d'identité du projet. Sous forme de dépliant, de format 10,5 cm par 21 cm, ce document simple d'approche, comporte le tracé de la ligne nouvelle sur fond IGN 100.000ème. Il replace le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier dans son contexte général et présente les différents aspects techniques, environnementaux et économiques du projet. Au verso, un dessin pédagogique reprend l'ensemble des impacts liés à la création de l'infrastructure et les engagements du maître d'ouvrage.

La brochure d'information sur le bruit a pour objectif de répondre à différentes questions relatives au bruit ferroviaire, de décrire la réglementation et de rendre compte des mesures appliquées par Réseau Ferré de France.

Ce document de 8 pages, très illustré pour faciliter la compréhension de ce sujet complexe, donne une définition du bruit en général puis du bruit ferroviaire. Il explique les contraintes du maître d'ouvrage en ce qui concerne la réglementation. Afin d'être le plus transparent possible, cette plaquette s'applique également à détailler la méthodologie employée par RFF pour mener les études sur le bruit et décrit l'ensemble des dispositifs existants pour limiter les nuisances.

La brochure d'information sur l'eau a été jugée indispensable par RFF au vu du caractère très sensible du sujet dans la région (événements climatiques de septembre 2002...). Cette brochure précise les principes essentiels qui dictent la conduite du maître d'ouvrage en ce domaine : impératif de transparence hydraulique, identification des secteurs sensibles, dimensionnement des ouvrages... En 4 pages RFF décrit comment sont conduites les études hydraulique, et dans quel contexte réglementaire (enquête spécifique au titre de la loi sur l'eau) ce processus s'inscrit.

I-2. Permettre un dialogue direct autour du projet de Contournement de Nîmes et Montpellier

Le temps fort de la période de concertation consistait en l'organisation de sept réunions publiques. Ces réunions publiques ont été précédées de deux réunions départementales ayant pour but, sur l'invitation des préfets, de présenter le dispositif de concertation aux élus, aux acteurs socio-économiques, aux responsables d'associations et de leur permettre en tant que représentants « relais » de s'exprimer.

I-2-1. Les réunions départementales

Ces deux réunions ont eu lieu pour le Gard, le 23 juin 2003 et pour l'Hérault, le 26 juin 2003. La présence du préfet (ou de son représentant) a permis d'officialiser l'organisation de la période de concertation.

Ces réunions se sont déroulées en trois temps :

- Un propos introductif du préfet (ou de son représentant) rappelant le contexte dans lequel s'inscrivait cette phase de concertation.
- Une présentation par RFF de l'état d'avancement du projet et du dispositif de concertation ; ont ainsi été évoqués les objectifs et les caractéristiques principales de la ligne nouvelle, l'historique du projet, le déroulement de la procédure et les principales décisions ou orientations prises : clôture de l'Instruction Mixte à l'Echelon Central (IMEC), audit gouvernemental sur les projets d'infrastructures de transport, étude prospective de la DATAR, débat parlementaire et avis de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Les différentes actions de communication, d'information et de concertation déjà entreprises par RFF ont ensuite été rappelées : concertation pour déterminer le choix des tracés de raccordement à l'Est Nîmois, contact permanent avec les élus locaux, les acteurs économiques, les associations et les riverains grâce à l'équipe terrain de RFF, distribution de la Lettre d'information, ouverture d'un site Internet, édition du guide des élus, relations régulières avec

la presse. Puis, le dispositif de concertation retenu a été présenté en indiquant précisément les dates et lieux des 7 réunions publiques.

- Des échanges (questions/réponses) avec les participants ; ces échanges ont dans certains cas préfiguré ceux des réunions publiques (cf. compte rendu synthétique au chapitre II.4).

I-2-2. Les réunions publiques

Dans la préparation du dispositif, RFF a été confronté au choix du nombre de réunions publiques. Organiser deux réunions (une par département) ne permettait pas de répondre à l'objectif d'échanges au plus près du terrain. Il n'était pas non plus possible, pour des raisons matérielles évidentes, de tenir 33 réunions publiques (une par commune). RFF a donc recherché une voie moyenne, permettant de réels échanges et une information de proximité. RFF a donc proposé aux préfets, qui l'ont acceptée, une solution consistant à organiser 7 réunions publiques (soit une réunion pour une dizaine de kilomètres de ligne nouvelle). Les communes ont été rassemblées selon l'existence de problématiques communes autour du projet, mais aussi des habitudes de collaboration (intercommunalité ...). Le choix des communes où se sont déroulées les réunions a été dicté par leur situation géographique, leur sensibilité spécifique et leur capacité à accueillir le public (logistique, salle...). Le tableau ci-après synthétise l'analyse faite par RFF qui a conduit à ce choix.

Lieu de la réunion	Communes concernées	Problématiques communes vis-à-vis du projet	Intercommunalité
Redessan	Redessan, Marguerittes, Saint Gervasy, Bezouze, Manduel	Liaison fret vers la ligne de Rive Droite du Rhône (nombreuses réunions sur ce sujet depuis 2000)	Nîmes métropole (Est)
Garons	Garons, Bouillargues, Caissargues, Générac, Nîmes, Milhaud	Passage au sud de l'agglomération nîmoise. Grande habitude de travail en commun sur ce secteur avec la SNCF puis RFF	Nîmes métropole (Sud)
Le Cailar	Le Cailar, Aimargues, Aubord, Beauvoisin, Bernis	Passage en zone rurale avec mas isolés	Communauté de communes « Petite Camargue »
Gallargues le Montueux	Gallargues, Aigues-Vives, Codognan, Vestric et Candiac, Vergèze	Traversée du Vidourle et zones inondables	Communauté de communes « Rhône-Vidourle »
Lunel	Lunel, Valergues, Lunel Viel, Saturargues	Passage dans les collines de Lunel (viticulture, paysage...)	Communauté de communes du pays de Lunel
Mauguio	Mauguio, Mudaison, Baillargues, Saint Brès	Variante de tracé au droit de Mauguio	
Lattes	Lattes, Montpellier, Villeneuve lès Maguelone	Zone de jumelage ligne nouvelle/doublement de l'autoroute	Montpellier Agglomération

I-3. Favoriser l'expression des avis

La Commission Nationale du Débat Public avait insisté dans son avis, sur l'attention que Réseau Ferré de France devait porter à **l'expression du public**. Afin de répondre au mieux à cette remarque, RFF a mis en œuvre un certain nombre de dispositions visant à favoriser cette expression.

De fait, RFF a confié à un sociologue, Olivier DEDIEU, de l'équipe du laboratoire du CNRS de l'université de Montpellier, le soin de suivre l'ensemble de la concertation. Son travail a consisté à fournir au maître d'ouvrage un regard extérieur sur le dispositif et sa mise en œuvre, et ceci en tant qu'expert autonome vis-à-vis de RFF.

Olivier DEDIEU a suivi la préparation du dispositif et a analysé la mise en œuvre des réunions. Le chapitre II du présent bilan a ainsi été rédigé avec son concours.

I-3-1. L'expression orale

La réunion publique est en soi le meilleur moyen de permettre à chacun de s'exprimer et de dialoguer avec le maître d'ouvrage. Afin qu'aucune des remarques et questions formulées lors des réunions publiques ne soient omises, Réseau Ferré de France a enregistré l'ensemble des débats et les a retranscrits dans leurs intégralités.

Une grande partie de l'équipe de RFF était à la disposition du public afin de dialoguer et de répondre aux interrogations du public, souvent relatives aux questions foncières, aux impacts du projet et aux mesures de protections prévues par RFF.

A noter également les échanges, moins formels, entre RFF et le public au cours des points rencontres. Ceci a notamment permis à certaines personnes de faire part de préoccupations personnelles, et à d'autres, de faire « passer des messages ».

Les débats des réunions publiques se sont par ailleurs souvent prolongés au travers de discussions, parfois animées, RFF demeurant à la disposition du public bien après la fin officielle des réunions.

I-3-2. L'expression écrite

Lors de chaque réunion, pendant le temps d'échange individuel autour de l'exposition de l'après-midi et après la réunion, le public était invité s'il le souhaitait à noter leurs remarques sur **un registre** (un pour chacune des réunions).

Un registre électronique était également à disposition du public, sur le site Internet du projet (www.lignenouvelle-languedocroussillon.org).

II – La concertation en action

Les réunions publiques ont bien évidemment constitué le temps fort de la concertation organisée par RFF. L'ensemble des outils décrits ci-dessus avait en grande partie pour objet d'aider au bon déroulement de ces réunions.

Au total, 1200 personnes ont assisté aux 7 réunions préparées par le maître d'ouvrage.

II-1. Des réunions pour favoriser le dialogue et l'écoute.

Les réunions publiques ont toutes été organisées de la même manière. Volontairement leur déroulement était assez formel, de façon à ce que le maître d'ouvrage puisse présenter clairement le projet et que chacune des personnes ayant souhaité assister à la réunion puisse si elle le désirait s'exprimer sans difficulté.

II-1-1. Les exposés introductifs

La première partie de chaque réunion s'est structurée autour de quatre interventions effectuées par les personnes présentes à la tribune :

- un petit discours d'accueil du maire de la commune. L'intervention a été généralement courte, l'édile expliquant les raisons de la réunion, et de sa présence (généralement à la tribune). Dans certains cas, à ce propos liminaire était ajoutée une déclaration de fond, exprimant les principales inquiétudes ou revendications de la municipalité ;
- une intervention introductive du représentant de l'Etat (membre du Corps préfectoral ou Directeur Départemental de l'Equipement suivant les réunions) expliquant la nature des réunions et le rôle de l'administration déconcentrée de l'Etat ;
- un exposé par le Directeur de la Mission Ligne Nouvelle Languedoc Roussillon (Christian DUBOST) de présentation du projet et de ses impacts (généraux) sur l'environnement,
- une présentation du projet dans le secteur concerné par la réunion, faite par le responsable territorial (Jean-Claude PRANGE pour l'Hérault et Pascal BONNIFET pour le Gard). L'accent a été mis sur l'insertion environnementale de la ligne nouvelle dans le territoire.

Les deux exposés de RFF se sont faits via un diaporama (textes, cartes...) ; un matériel de projection spécifique (à haute définition) avait été loué pour l'occasion, ce qui a permis à tous les participants, même ceux situés en fond de salle, de suivre les présentations dans de bonnes conditions de confort visuel.

II-1-2. Le débat

Suite à la présentation du projet, un débat a été initié avec la salle. Préalablement, le public a été averti qu'il disposait aussi pour s'exprimer de registres mis à disposition lors de chaque réunion publique ainsi que d'un registre sur le site Internet du projet (www.lignenouvelle-languedocroussillon.org). Parallèlement, le maître d'ouvrage a informé le public de son souhait de mettre en œuvre une évaluation de son dispositif de concertation par l'entremise d'un sociologue du CNRS (Olivier DEDIEU se levait à chaque réunion, RFF indiquant qu'il était à la disposition de celles et ceux qui souhaitaient le rencontrer pour faire part de leur sentiment sur le projet et sur la concertation).

Le débat a été piloté par un animateur qui était en charge de distribuer la parole aux différents intervenants dans la salle. En fonction de la nature des questions, les réponses ont été apportées

soit par RFF soit par le représentant de l'Etat, la municipalité ou la SNCF. L'ensemble des débats ont été enregistrés. Suivant les cas, les réponses ont été apportées à la suite de chacune des questions ou après plusieurs interventions de la salle. A de très rares exceptions près, toute question a fait l'objet d'une réponse en réunion.















II-2. Les principaux thèmes abordés

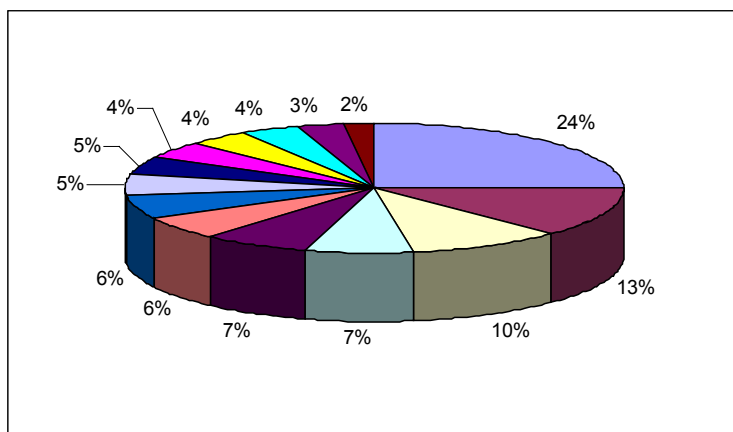
Les débats ont bien porté, comme l'avait demandé la CNDP, sur les "impacts et conséquences pratiques du projet", avec des sensibilités évidemment différentes suivant les réunions, mais aussi des traits communs. On trouvera ci-après une esquisse d'analyse quantitative des thèmes abordés.

Principaux thèmes abordés lors de chaque réunion publique (dans l'ordre d'importance)

Garons	Le Cailar	Gallargues	Lunel	Mauguio	Redessan	Lattes
Nuisances Sonores	Nuisances Sonores	Nuisances Sonores	Opportunité du tracé	Nuisances Sonores	Risque Hydraulique	Nuisances Sonores
Questions foncières	Risque Hydraulique	Risque Hydraulique	Paysage Cadre de vie	Opportunité du tracé	Nuisances Sonores	Concertation
Rétablis- sements	Foncier	Rétablis- sement	Nuisances Sonores	Carrières	Opportunité du tracé	Cumul des nuisances avec la future autoroute

Récapitulatif des principaux thèmes abordés lors des réunions publiques

 nuisances sonores
 risque hydraulique
 opportunité du tracé
 questions diverses sur la ligne
 question foncière
 autres questions ferroviaires
 paysage esthétique cadre de vie
 rétablissements routes
 réalisation de la ligne
 carrières
 concertation
 opportunité du projet
 agriculture
 autres questions



II-2-1. Les nuisances sonores

Sur l'ensemble du dispositif de concertation, la question du bruit est la plus récurrente : la circulation nocturne de nombreux trains de fret rend évidemment cette question particulièrement sensible. Elle se décline en trois sous thèmes, la définition légale des seuils et les modalités de calcul, la nuisance proprement dite et les compensations apportées par RFF.

Le volume des questions en ce domaine n'est pas uniquement lié au fait qu'il s'agit de la nuisance qui vient immédiatement à l'esprit lorsque l'on aborde la question d'un aménagement ferroviaire. Au cours des débats, il est clairement apparu que pour bon nombre de participants, le seuil de 58 décibels reste une abstraction et qu'il est dès lors difficile de l'appréhender véritablement. Dans le même ordre d'idées, de nombreuses interrogations ont porté sur le mode de calcul du bruit, avec une mise en cause de la notion de bruit moyen et des craintes sur la non intégration des phénomènes météorologiques.

II-2-2. Le risque hydraulique

Comme on peut l'observer dans le tableau précédent, cette question est d'abord spécifiquement gardoise, même si elle a également été évoquée à Lattes (de manière assez paradoxale, ce thème n'a pas véritablement été abordé lors de la réunion de Lunel). Il faut bien évidemment y voir les conséquences des inondations catastrophiques qu'a connu ce département en 2002. La question de la transparence hydraulique est d'autant plus cruciale que l'impact des aménagements dans la plaine gardoise a été posé suite à la catastrophe de septembre 2002.

La sensibilité des élus est bien évidemment forte sur ce sujet, avec une affirmation de leur vigilance. Cette question a été également reprise par de nombreux « simples citoyens », et par les responsables associatifs du département, qu'il s'agisse du COCIDAFF à Redessan et surtout de la Fédération Protection Prévention Inondation (FPPI) important réseau associatif généré par les événements de septembre dernier.

II-2-3. L'opportunité du tracé

L'importance accordée à ce sujet a été très contrastée, certaines réunions ne voyant aucune remise en question du projet, et d'autres faisant l'objet d'interventions critiques parfois virulentes :

- sur la partie gardoise de l'ancienne Déclaration d'Utilité Publique du TGV Méditerranée (réunions de Garons, de Gallargues le Montueux et du Cailar), il n'y a pas eu de débats face à une emprise connue depuis plus de 10 ans et qui est de fait bien éloignée des centres des villages de la plaine gardoise ; à noter d'ailleurs qu'une partie non négligeable du foncier a déjà été acquise à l'amiable par RFF ;
- à Lattes, aucune remise en cause du tracé n'est intervenue, les participants ayant conscience du caractère obligé du site de passage de la ligne nouvelle (et du doublement de l'autoroute) dans « l'entre deux » situé entre les communes de Montpellier et de Lattes ;
- à Lunel, une contestation s'est manifestée avec une demande de passage en tunnel sous les collines, secteur à forte valeur ajoutée agricole (muscat de Lunel) et de grande qualité paysagère. Il s'agit d'ailleurs d'une reprise des débats intervenus lors de l'enquête publique du TGV Méditerranée ;
- sur Mauguio, une très forte contestation s'est manifestée, la majorité des interventions étant centrée sur la nécessité pour RFF de « revoir sa copie » en éloignant encore davantage le tracé de la partie agglomérée du bourg ;
- à Redessan, quelques interventions ont critiqué le choix effectué en 2001 du tracé de la liaison fret vers la ligne de Rive Droite du Rhône.

A noter que les critiques ont porté quasi exclusivement sur le détail du tracé présenté par RFF. Aucune remise en cause de l'intérêt général du projet ne s'est véritablement manifestée, même si telle ou telle personne a pu regretter la faible valorisation régionale d'une infrastructure vouée au transit.

II-2-4. La question foncière

La grande majorité des participants aux réunions publiques étant des riverains proches de la ligne, l'enjeu foncier a pris une part importante dans les débats. De fait, nombre de propriétaires étaient d'abord dans l'attente de précisions quant aux dispositifs et aux modalités d'indemnisation qui leur seront applicables.

Au cours des réunions, l'accent a été mis sur l'incidence du projet sur le bâti proche, mais qui ne se situe pas dans l'emprise de la ligne nouvelle, avec en particulier deux points :

- l'absence de dispositions réglementaires permettant de compenser la dépréciation des biens causée par la proximité d'une nouvelle infrastructure ;
- la critique de la volonté affichée de non reconduction de la disposition prise pour le TGV Méditerranée, qui permettait aux riverains situés à moins de 150 mètres de l'axe de la ligne de céder leurs biens à la SNCF, puis à RFF.

La question foncière concerne également de nombreuses exploitations agricoles. Dans l'attente de la mise en œuvre des protocoles avec la profession, plusieurs agriculteurs ont souhaité avoir plus de renseignements sur l'impact apporté à l'activité agricole et les indemnisations possibles quant une partie de l'exploitation est touchée, voire quant le projet remet en cause la pérennité même de l'activité.

II-2-5. Les carrières

De par l'importance en besoin en matériaux du projet, la question des carrières a été souvent évoquée. La question a d'abord été posée par les naturalistes. Elle a été plus vigoureusement dénoncée lors qu'il s'est agi de débattre du terroir de la Méjanelle puisque l'un des sites envisagés pour l'extraction de matériaux est aussi classé AOC. Les interventions des syndicats des coteaux du Languedoc et de la Méjanelle sont d'autant plus déterminantes que la profession viticole escompte compenser une partie du terroir dévolu à l'emprise de la ligne nouvelle par des replantations au Mas Combet.

Dans un autre ordre d'idées, la question des matériaux a été évoquée selon une vision plus positive. C'est le cas dans le Gard où certains intervenants se sont demandés s'il n'était pas souhaitable de faire des extractions aux endroits où les communes vont être amenées à mettre en place des bassins de rétention.

II-2-6. L'impact visuel (profil en long)

Si le tracé de la ligne nouvelle est apparu bien connu par une très large majorité des participants, il n'en est pas de même en ce qui concerne le profil en long du projet. Plusieurs explications peuvent être avancées : caractère plus complexe de cette notion, information sur supports papier privilégiant une vision en 2D, évolution du profil en long du projet depuis 2000 du fait de la mixité. Une forte demande d'informations complémentaires, plus précises et pédagogiques, s'est ainsi manifestée au cours des réunions, sur ce sujet lié à l'impact visuel du projet. Des questions posées sur ce thème, il ressort une inquiétude -bien légitime- sur la coupure visuelle que pourrait engendrer un remblai de forte hauteur.

II-2-7. La demande de concertation et d'information

Dans les différentes réunions, le public a manifesté le souhait de bénéficier d'une information plus pédagogique. Ceci concerne les principaux thèmes : nuisances sonores, risque hydraulique, aménagement paysager et configuration visuelle de la ligne...

En matière de concertation, élus locaux et associations ont souvent demandé à être mieux intégrés dans le dispositif décisionnel. Cette demande est enfin d'autant plus affirmée que le territoire concerné connaît ou a connu des problèmes environnementaux importants. On peut ici citer les communes du Gard mais aussi Lunel et Lattes.

II-2-8. La sécurité

La question de la sécurité vis-à-vis du transport de matières dangereuses a été soulevée au moins une fois lors de cinq réunions.

Ce type de préoccupations est caractéristique du phénomène « NIMBY » (Not in my backyard, pas dans mon jardin) : si tout le monde convient de la plus grande sûreté du transport ferroviaire de marchandises par rapport à la route, la proximité d'une grande artère de transit inquiète.

La SNCF, présente à chaque réunion, a répondu aux questions en expliquant les règles spécifiques aux transports de marchandises dangereuses (TMD) effectués en France par chemin de fer.

II-3. Les traits marquants des réunions publiques

II-3-1. La mobilisation du public

Avec plus de 1200 personnes, la participation a été forte, un certain nombre de réunions remplissant intégralement la salle. A noter qu'à Lattes, la salle retenue étant un peu exiguë, RFF a proposé de tenir une seconde réunion dans la soirée afin de respecter les impératifs de sécurité ; une trentaine de personnes ont ainsi accepté de revenir vers 20H30.

Ce sont les communes dans le territoire desquelles l'insertion du projet est la plus délicate et/ou qui disposent d'un tissu associatif le plus dense ou le plus actif autour de ces questions qui ont généré la participation la plus nombreuse (Mauguio, Lattes, Lunel, Redessan).

Pour compléter cette analyse, on constatera que l'information diffusée (notamment les encarts dans le Midi Libre) et le choix des horaires de réunion (18h30 - 20h30) ne sont pas étrangers à cette présence nombreuse du public.

II-3-2. L'impact de la concertation

Le premier impact visible de ce dispositif a été de permettre à RFF de mesurer les attentes, craintes, critiques des usagers et riverains face au projet d'aménagement.

Si RFF n'a pas découvert à l'occasion de ces réunions des problèmes qui lui étaient inconnus, les fortes sensibilités sur un certain nombre de thèmes et/ou secteurs ont constitué des éléments d'information très précieux pour le maître d'ouvrage (cf. par exemple la très forte participation à Mauguio et l'insistance à voir évoluer encore davantage le tracé, ou encore la question de l'information sur le profil en long).

Un certain nombre d'études complémentaires vont par ailleurs être lancées à partir de l'automne 2003 afin d'être à même d'apporter des réponses précises à des questions posées en réunion.

II-3-3. L'appréciation du public

Le premier point positif de cette phase de dialogue et d'échanges a été de permettre au public d'avoir une connaissance plus approfondie du projet.

Les points d'information ont clairement répondu à un besoin, cette démarche donnant notamment aux habitants directement concernés la faculté de se renseigner plus précisément sur leur situation individuelle. En effet, nombre de personnes sont inhibées par les réunions publiques et ne sollicitent pas la parole dans ce cadre-là. Parallèlement, l'objet même de la réunion publique fait que les individus ont tendance à se censurer lorsqu'il s'agit d'évoquer une situation individuelle. Dans cette perspective, le dispositif a permis une information satisfaisante.

Une partie du public, ce qui est fréquent dans ce type de démarche de concertation, a certes eu l'impression, pour reprendre l'expression d'un participant que " la messe était dite ". D'autres participants se sont inscrits dans une logique plus constructive, des demandes de justification des tracés, d'une concertation plus active étant formulées lors des réunions.

Le maître d'ouvrage s'est engagé à poursuivre les échanges sous une autre forme, en organisant de nouvelles réunions (exemple : conseil de quartier de Lattes/Maurin) et à renforcer l'écoute des associations.

II-4. Les comptes-rendus synthétiques des réunions publiques

II-4-1. Les réunions départementales

- **Le 23 juin 2003 dans le Gard (Nîmes / Ecole de Police)**

La réunion a eu lieu sous la présidence du Préfet du Gard, qui a ouvert la séance en précisant l'objet de la réunion et les prochaines étapes de la procédure devant conduire à une mise à l'enquête publique en novembre 2003.

Après les exposés des représentants de RFF présentant le projet, puis le dispositif de concertation (cf. I-2-1), un débat s'est engagé qui a fait ressortir les principales expressions suivantes :

- Regrets exprimés par le Maire de Serhnac quant au fait que les communes traversées par la ligne de Rive Droite du Rhône ne soient pas invitées à la concertation. RFF et l'Etat ont indiqué que, conformément aux textes qui la régissent, l'enquête publique se déroulera uniquement dans les communes directement concernées par le projet. Le présent dispositif, préparatoire à l'enquête publique, recouvre le même territoire.
- Inquiétude du représentant du COCIDAFF sur une augmentation du risque en matière d'inondation suite au choix de T2.
- Critique du représentant du Comité de défense de SERNHAC sur la nature de la concertation et sur le choix de la variante T2 du fait notamment de ses conséquences en matière de sécurité (aggravation du risque en zone urbanisée), la variante A4 lui apparaissant beaucoup plus pertinente.
- Constat fait par Madame le Maire de Manduel de l'impact global du Contournement de Nîmes et Montpellier sur sa commune, qui accueille une part très importante du projet (ligne principale et raccordements) ; les apports de la concertation lui paraissent peu évidents. RFF a rappelé que des études d'insertion territoriale sont conduites, en étroite liaison avec les élus et les acteurs économiques.
- Demande de renforcement de la concertation, avec des contacts individualisés.

- Rappel par le président de la FDSEA du Gard de la prise de position des organisations agricoles sur le tracé de la liaison fret et mise en avant de l'incidence du tracé retenu sur l'agriculture.
- Demande de limiter l'effet de coupure de la ligne avec des rétablissements Nord/Sud de qualité.
- Nécessité d'un large dimensionnement des ouvrages hydrauliques.

- **Le 26 juin 2003 dans l'Hérault (Préfecture Montpellier)**

La réunion s'est déroulée sous la présidence de Monsieur Philippe VIGNES, Secrétaire Général de la préfecture de l'Hérault, qui a ouvert la séance en précisant l'objet de la réunion et les prochaines étapes de la procédure devant conduire à une mise à l'enquête publique en novembre 2003.

Après les exposés des représentants de RFF présentant le projet, puis le dispositif de concertation (cf. I-2-1), un débat s'est engagé qui a fait ressortir les principales expressions suivantes :

- Critique du maire de Lattes sur le caractère approximatif, selon lui, du tracé décrit dans la plaquette générale, et regret de ne pas voir figurer le tracé du doublement de l'autoroute. En réponse, RFF a fait remarquer qu'il s'agit d'une plaquette générale du projet ferroviaire qui n'a pas pour objet de présenter d'autres projets non encore définitivement décidés ; la carte est ainsi réalisée avec l'environnement existant.
- Craintes quant à l'impact du projet en matière hydraulique.
- Demande de précisions sur les trafics prévus, à moyen et long terme.
- Rappel du souhait de la mairie de Mauguio de voir le tracé décalé vers le nord.
- Demande d'informations complémentaires en matière de bruit.
- Opposition du représentant des Coteaux du Languedoc à un projet de carrière (Mas Combet), qui serait lié au contournement de Nîmes et Montpellier.
- Rappel par M. JEANJEAN, député de l'Hérault, de la forte mobilisation des grands élus des autres régions pour des projets de lignes nouvelles, et souhait de celui-ci de voir conciliés intérêt général et intérêts particuliers.
- Rappel de la nécessité d'inscrire sur l'espace Montpellier/Lattes les deux infrastructures ferroviaire et autoroutière dans le cadre d'un projet de territoire.
- Demande d'intégration des résultats des variantes de Lunel dans le dossier d'enquête publique ; critique des chiffres présentés par RFF en matière de surfaces disponibles pour des replantations en muscat de Lunel.

II-4-2. Les réunions publiques dans le Gard

Réunion publique de Garons du 30 Juin 2003

(Communes : Garons, Bouillargues, Caissargues, Générac, Nîmes, Milhaud).

Tribune : Jean Yannicopoulos, maire de Garons, conseiller général ; Raymond Cervelle, secrétaire général de la préfecture du Gard ; Christian Dubost, directeur de la mission Ligne Nouvelle Languedoc-Roussillon, Pascal Bonnifet, responsable territorial pour le département du Gard.

Public : 80 participants

Un participant rappelle l'intérêt des conventions d'indemnisation négociées par les chambres d'Agriculture, qui permettent de donner un contenu concret aux textes, généraux et anciens, sur l'expropriation.

RFF a rappelé que, pour la partie du projet ayant fait l'objet d'une DUP au titre du TGV Méditerranée, des emplacements sont réservés dans les PLU et des acquisitions amiables peuvent être effectuées à l'initiative des riverains sous emprise.

Des riverains ont demandé que la disposition relative à la possibilité d'une acquisition par RFF des maisons situées à moins de 150 mètres du projet, obtenue dans le cadre du TGV Méditerranée, soit maintenue.

Il est demandé à RFF de prendre en compte, dans les études de bruit, d'autres facteurs, comme la réflexion sonore du remblai de la RN 113, qui franchit par dessus la ligne nouvelle, et le bruit routier de la RN 113.

Un certain nombre d'interventions ont porté sur la nécessité de rétablir dans les meilleures conditions possibles les voies de circulation (Routes Départementales, voiries communales...).

Des participants s'interrogent sur le niveau de bruit correspondant aux engagements de RFF, considérant que le projet perturbera leur vie quotidienne.

Une vigilance très forte est demandée sur les questions hydraulique, notamment pour le passage du Vistre. Le Secrétaire Général de la préfecture a confirmé que les services de l'Etat contrôleront de manière très attentive le dossier qui sera présenté par RFF.

Enfin, suite à une question de la salle, RFF a confirmé qu'il n'y aurait pas de gare à Manduel à la mise en service.

Réunion publique du Cailar du 1^{er} Juillet 2003
(Communes : Le Cailar, Aimargues, Aubord, Beauvoisin, Bernis)

Tribune : Reine Bouvier, maire du Cailar ; Raymond Cervelle, secrétaire général de la préfecture du Gard ; Christian Dubost, directeur de la Mission Ligne Nouvelle Languedoc-Roussillon ; Pascal Bonnifet, responsable territorial pour le département du Gard.

Public : 65 participants.

De nombreuses questions ont porté sur l'hydraulique : au-delà de la prise en compte par RFF de la crue des 8 et 9 septembre 2002, ne faudrait-il pas dimensionner les ouvrages pour un débit plus important (crue millénale) ?

Comment les associations seront-elles informées des résultats des études, et si possible être parties prenantes de celles-ci ? Prendra-t-on en compte dans les mêmes conditions les autres cours d'eau ?

A également été affirmée la nécessité de prévoir les rétablissements routiers non seulement en fonction du réseau actuel, mais aussi en imaginant les développements territoriaux à vingt-trente ans.

Des craintes se sont exprimées quant aux nuisances occasionnées par les travaux.

Des riverains se sont inquiétés de la barrière visuelle que pouvait engendrer la ligne, en demandant des précisions quant à la hauteur exacte du remblais.

Les préoccupations relatives aux indemnités sur le bâti et sur les exploitations agricoles étaient également présentes, avec en particulier la question de la renégociation des protocoles agricoles.

La question des risques des trains de marchandises transportant des matières dangereuses et des polluants a également été abordée, RFF et la SNCF exposant l'organisation mise en place pour prévenir les accidents et pour en limiter les effets si un tel événement survenait.

Un autre sujet de préoccupation est relatif à l'éventuelle ouverture de carrières dans la Vistrenque. RFF a confirmé que les besoins en matériaux étaient effectivement importants, et que si des ouvertures de carrières s'avéraient nécessaires, celles-ci s'effectueraient via des initiatives privées, conformément aux schémas départementaux des carrières (pas d'utilisation de l'alluvionnaire, sauf pour les matériaux "nobles"). Il est par ailleurs fait remarquer par un participant que ces prélèvements peuvent également jouer un rôle dans la prévention des inondations (bassin de rétention).

La nécessité de préserver le patrimoine archéologique, particulièrement riche dans ce secteur, a également été soulignée.

Réunion publique de Gallargues le Montueux du 3 Juillet 2003

(Communes : Gallargues le Montueux, Aigues-Vives, Codognan, Vestric et Candiac, Vergèze)

Tribune : René Pourreau, maire de Gallargues-le-Montueux, Raymond Cervelle, secrétaire général de la préfecture du Gard, Christian Dubost, directeur de la mission ligne nouvelle Languedoc-Roussillon, Pascal Bonnifet, attaché territorial pour le département du Gard.

Public : 55 participants

De nombreuses interventions ont concerné les questions hydrauliques. L'information donnée par RFF de la prise en compte dans de nouvelles études des débits de la crue de septembre 2002 a été bien accueillie ; mais les craintes demeurent fortes, d'autant plus que ces études ne sont pas achevées. Une demande forte d'information sur les résultats de ces études, voire même d'association à leur déroulement, s'est manifestée au cours de la réunion.

Le débat a également largement porté sur le bruit, avec des doutes sur la pertinence de la notion de bruit moyen, qui constitue le fondement de la réglementation. Des participants ont mis en avant l'impact sonore important des infrastructures actuelles (autoroute A9, ligne ferroviaire). Une études de bruit sur la voie ferrée existante est souhaitée. RFF a rappelé que le bruit diminuera sur la ligne actuelle après l'ouverture du Contournement.

Le thème des rétablissements des voies de communication a également fait l'objet d'interrogations, RFF confirmant que toutes les Routes Départementales seraient rétablies, et qu'une large concertation interviendra ultérieurement pour les chemins agricoles.

La question de la pérennisation de la possibilité de cession des biens situés à moins de 150 mètres de l'axe a également été posée, cette mesure effective pour le TGV Méditerranée semblant ne pas être reconduite.

Un participant a souligné l'intérêt de développer les TER entre Nîmes et Montpellier sur la ligne actuelle.

Réunion publique de Redessan du 8 Juillet 2003

(Communes : Redessan, Marguerittes, Saint Gervazy, Bezouze, Manduel)

Tribune : Hervé Giely, maire de Redessan ; Bernard Duru, directeur départemental de l'équipement ; Roland Commandré, directeur départemental de l'agriculture et de la forêt, Christian Dubost, directeur de la mission ligne nouvelle Languedoc-Roussillon ; Pascal Bonnifet, responsable territorial pour le département du Gard

Public : 150 participants

Un représentant du COCIDAFF a plaidé pour l'abandon du tracé actuel (T2) au profit d'une variante, dite A4, qui consiste à longer la LGV Méditerranée de Jonquières à Théziers. RFF a expliqué les raisons (impacts hydrauliques, incidences sur les vignobles AOC...) pour lesquelles cette variante avait été écartée.

Devant les inquiétudes exprimées vis-à-vis du bruit, RFF a déclaré que le bruit ferroviaire entre Manduel et Redessan serait inférieur en 2020 (liaison fret + ligne actuelle) à ce qu'il est aujourd'hui, (ligne existante (Tarascon/Sète) non protégée).

Des craintes se sont manifestées vis-à-vis des trains de matières dangereuses qui seront amenés à emprunter la ligne nouvelle.

Le thème des rétablissements routiers a fait l'objet de plusieurs questions, notamment en ce qui concerne la suppression du Passage à niveau de la RD 503 qui relie Manduel et Redessan, avec d'éventuelles conséquences hydrauliques du passage à créer sous les voies.

Des riverains des lignes actuelles (et notamment de la ligne de Rive Droite du Rhône) se sont plaints du bruit très important qu'ils subissent, demandant que des mesures soient prises pour y remédier.

Des inquiétudes se sont manifestées au sujet de la localisation des futures carrières de matériaux. Le souhait a été exprimé d'utiliser en priorité les matériaux issus des bassins de rétention.

De nombreuses questions ont par ailleurs été posées à RFF sur des sujets très divers : le financement du projet, l'utilisation des dépôts du TGV Méditerranée pour diminuer le déficit en matériaux du Contournement de Nîmes et Montpellier, l'incidence sur la Via Domitia, les passages à niveau le long de la ligne de Rive Droite du Rhône

II-4-3. Les réunions publiques dans l'Hérault

Réunion publique de Lunel du 4 Juillet 2003

(Communes : Lunel, Valergues, Lunel Viel, Saturargues)

Tribune : Noël Fournier, sous préfet à Sète, Christian Dubost, directeur de la mission ligne nouvelle Languedoc-Roussillon ; Jean-Claude Prangé, responsable territorial pour le département de l'Hérault

Public : 220 participants

Plusieurs participants ont rappelé que la garrigue n'était pas un désert, mais un territoire d'une grande richesse qui permettait aux chasseurs, promeneurs... de pratiquer leurs loisirs. Ils ont mis en avant la qualité de vie (calme...) existant dans ce secteur, qui sera fortement affectée par la réalisation du projet.

Quelques intervenants ont fait part de leur craintes de voir diminuer la valeur des biens situés à proximité du projet.

De nombreuses questions ont porté sur l'opportunité du projet : possibilité réelle d'augmenter le nombre de circulations entre Montpellier et Perpignan, capacité du fret ferroviaire à devenir performant, renforcement de l'axe littoral au détriment des zones de montagne, moins peuplées, utilisation de la ligne Béziers/Neussargues.

Des demandes de précisions quant au profil exact de la ligne (hauteur des remblais, profondeur des déblais) ont été formulées. L'effet visuel causé par le remblai au droit de la commune de Valergues est considéré comme un trop important, RFF étant incité à retravailler sur ce sujet.

Plusieurs personnes, hostiles au projet, ont souligné les impacts importants qu'avait le Contournement de Nîmes et Montpellier sur les collines de Lunel, territoire au fort patrimoine agricole (muscat de Lunel) et paysager. Elles ont demandé la mise en place d'un ou plusieurs tunnels dans ce secteur, en insistant pour que la puissance publique se donne les moyens financiers nécessaires pour bâtir un projet acceptable.

En ce qui concerne le bruit, RFF a rappelé que le report des circulations de la ligne historique, située en centre ville et sans protection acoustique, vers la ligne nouvelle aboutira à une diminution du bruit ferroviaire global.

Des participants ont toutefois critiqué le recours à des indices de bruit moyen, la notion de pic de bruit leur apparaissant plus pertinente.

Réunion publique de Mauguio du 7 Juillet 2003

(Communes : Mauguio, Baillargues, Mudaison, Saint-Brès)

Tribune : Yvon Pradeilles, maire de Mauguio, Jean-Pierre Mans, maire adjoint de Mauguio ; Fernand Trial, maire adjoint de Mudaison, Jacques Pioch, directeur départemental de l'Équipement ; Christian Dubost, directeur de la mission ligne nouvelle Languedoc-Roussillon Jean-Claude Prangé, responsable territorial pour le département de l'Hérault

Public : 450 participants

De très nombreuses interventions, parfois véhémentes, ont porté sur le tracé présenté par RFF. Les habitants du centre de Mauguio ne comprennent pas que la ligne nouvelle s'incurve pour passer à proximité de la partie agglomérée de la commune, et souhaitent que le tracé soit repoussé nettement plus au Nord.

RFF a rappelé qu'en 2003 il avait pris la décision de décaler la projet d'environ 120 mètres vers le Nord afin de répondre à la préoccupation des élus et habitants de Mauguio, et que d'autres contraintes existaient (notamment la zone d'activités de Mudaison).

Des craintes se sont exprimées quant à l'ouverture de nouvelles carrières sur le territoire de la commune de Mauguio (Mas Combet) pour alimenter le projet ferroviaire, fortement déficitaire en matériaux. RFF a confirmé qu'il n'était pas partie prenante de ces projets, qui feront l'objet d'une instruction normale de la part des Services de l'État.

Des habitants ont fait part de leurs inquiétudes vis-à-vis du transport de matières dangereuses.

S'agissant du bruit, de nombreux participants ont fait part de leur irritation face au cumul des nuisances engendrées par la rocade, les avions et la future autoroute. Des explications ont été demandées sur la notion du bruit moyen pondéré et sur la fréquence des trains.

L'impact paysager est source d'inquiétudes, la hauteur des remblais faisant craindre un effet barrage tant au plan visuel que sur la libre circulation des eaux.

Diverses propositions sont faites pour réduire les nuisances, sonores et visuelles, du projet : enterrer partiellement la ligne, modifier les rétablissements, diminuer les rayons de courbure, couvrir la ligne...

D'autres thèmes ont été évoqués : les nuisances pendant les travaux, la possibilité d'utiliser la ligne ferroviaire Béziers/Neussargues, les rétablissements pour les voitures mais aussi pour les vélos...

Réunion publique de Lattes du 10 Juillet 2003
(Communes : Lattes, Villeneuve lès Maguelone, Montpellier)

Tribune : Jacques Pioch, directeur départemental de l'Équipement ; Christian Dubost, directeur de la mission ligne nouvelle Languedoc-Roussillon ; Jean-Claude Prangé, attaché territorial pour le département de l'Hérault

Public : 210 participants.

Plusieurs interventions ont porté sur la nécessité d'avoir une approche globale des problèmes, intégrant les deux nouvelles infrastructures qui vont traverser le secteur : la ligne nouvelle et le doublement de l'autoroute. La nécessité d'une bonne coordination des deux maîtres d'ouvrage sur le bruit, l'agriculture, la phase travaux, les problèmes fonciers a fait consensus entre la salle et la tribune.

L'impact sur l'agriculture a été mis en relief, notamment en ce qui concerne le site de la Méjanelle, pour lequel l'incidence ne se réduit pas à un prélèvement d'un certain nombre d'hectares, mais doit intégrer les notions de paysage, d'image..., ainsi que la Céreirède, avec le problème de la réinstallation des serristes. La situation du Mas de Saporta, bientôt enclavé entre les différentes infrastructures, a été évoquée, un effort d'insertion étant demandé.

De nombreux participants, notamment du quartier de Maurin, ont demandé que la concertation se poursuive, avec des documents plus précis (profils en long...). RFF a confirmé que des réunions seraient organisées à la rentrée, notamment avec le Conseil de quartier de Maurin.

En ce qui concerne le bruit, des critiques ont été émises sur le mode de calcul retenu (bruit moyen), plusieurs participants ayant du mal à appréhender ce que représente concrètement un bruit moyen de 58 décibels.

Des questions ont également été posées sur le financement du projet et des améliorations environnementales qui pourraient être apportées, le constat étant fait qu'à l'heure actuelle, le bouclage financier n'existe pas. RFF a répondu que celui-ci devrait intervenir en 2004, après les élections régionales.

Plusieurs participants ont regretté qu'aucun dispositif d'indemnisation des riverains proches (mais qui ne sont pas sous emprise) ne soit prévu.

D'autres questions ont porté sur l'hydraulique (franchissement du Lez), sur l'insertion paysagère, sur l'éventualité d'une gare nouvelle...

III – Des résultats encourageants

Renforcer l'information du public, donner la possibilité aux personnes concernées de s'exprimer : sur les deux principaux objectifs de cette phase de concertation, des résultats tangibles ont été obtenus : utilisation/appropriation satisfaisante des outils de communication, participation active aux débats, dialogue effectif avec le maître d'ouvrage. Ces résultats s'avèrent encourageants pour la poursuite, à l'avenir, de la concertation autour du projet.

III-1. L'impact des outils d'information

III-1-1. La Lettre d'information et l'Ecopli

La distribution

La distribution dans les boîtes aux lettres a été assurée en fonction de la chronologie des réunions. Certains sites, où la distribution de ce type de document est irrégulière car les lieux-dits ne sont pas inscrits dans les tournées habituelles des distributeurs, ont pu subir un certain retard voire dans certains cas un oubli, auquel il a été remédié par des envois personnalisés après demandes particulières.

La portée de la Lettre

Un indice permet d'avancer que la Lettre d'information a été utile à l'information du public : un grand nombre de participants aux réunions l'avaient en mains à leur arrivée.

Par ailleurs, certaines questions étaient formulées en faisant explicitement référence à ce document (« Comme vous l'avez écrit dans votre lettre d'information ...»), ce qui tend à vouloir dire que le public en avait pris connaissance.

III-1-2. Les plaquettes d'information

Il est très difficile de mesurer la portée des trois documents d'informations distribués lors des réunions. On peut toutefois dire que ces documents de présentation générale du projet ou correspondant à des sujets jugés comme sensibles par RFF et la CNDP (l'eau et le bruit) n'ont pas fait l'objet de critiques de la part de participants (sur leur mauvaise qualité, leur caractère partial...).

On a pu voir un certain nombre de personnes y faire référence lors des réunions, pour avoir des précisions sur telles ou telles données.

A noter également que RFF a fait référence à ces documents au cours de ses interventions, renvoyant par exemple au document bruit pour plus de détails sur tel ou tel aspect de ce sujet assez complexe.

III-1-3. Le site Internet

En juin et juillet 2003, les statistiques de consultation de ce site Internet ont été en constante augmentation par rapport aux semaines précédentes. En moyenne le site est visité par environ mille personnes par mois (variable selon l'actualité). Au mois de juin, 1238 internautes ont été décomptés et au mois de juillet 1479 personnes ont rejoint le site. Les jours les plus actifs ont été le 30 juin et le 09 juillet qui correspondent à deux jours de réunions publiques.

III-2. Les échanges avec le public

III-2-1. Les points rencontres

Ces rencontres individualisées ont été l'occasion pour l'équipe de la Mission Ligne Nouvelle Languedoc-Roussillon d'informer et de répondre individuellement aux questions personnelles et/ou pointues des personnes qui s'étaient déplacées.

Ces temps de dialogue individuel ont été très appréciés par le public et les riverains. Les représentants de RFF ont expliqué le projet, son tracé et ses impacts à un public toujours très attentif et vigilant. Les personnes rencontrées ont, le cas échéant, été rassurées sur leur situation personnelle vis à vis des impacts du projet.

La compréhension du projet par le public a été grandement facilitée par l'exposition du tracé inscrit sur des vues d'avions en très grand format ainsi que par le stand décrivant le projet.

III-2-2. Le déroulement des réunions publiques

Le déroulement des réunions publiques apparaît globalement satisfaisant :

- les exposés liminaires constituent toujours un exercice délicat, le maître d'ouvrage ayant à arbitrer entre un exposé court, mais lacunaire, et une présentation plus longue mais risque de lasser l'auditoire. De fait, si le "power point" est apparu trop long à certains, très peu de marques d'impatience se sont manifestées, ce qui laisse à penser que globalement l'auditoire a compris la nécessité dans laquelle se trouvait RFF d'expliquer les différents aspects du projet, et la complexité de celui-ci.
- Les débats se sont déroulés de manière tout à fait correcte, les interruptions intempestives étant rares, de même que les prises de parole "sans micro". On peut également constater qu'à l'exception du cas de Lunel, personne n'a "claqué la porte". Dans le même ordre d'idées, il y a eu peu d'interventions portant sur le caractère factice de la démarche et l'inanité des réunions.
- Les personnes souhaitant s'exprimer ont de fait pu le faire, les réunions ne s'achevant que lorsque plus personne ne revendiquait la parole.

Un point négatif est tout de même à souligner : la capacité insuffisante de la salle à Lattes à retardé le démarrage de la (première) réunion, et on peut penser que quelques personnes arrivant en retard et ayant des engagements à 20h30 n'ont pu participer

III-2-3. Une écoute prolongée

L'équipe de Réseau Ferré de France reste à l'entière disposition du public.

Suite aux réunions publiques, les responsables territoriaux et les chargés de mission du service foncier ont été sollicités pour des demandes de rendez-vous individuels. Un certain nombre de contacts ont été pris, téléphoniquement et/ou sous forme de rendez-vous. Cela s'est en particulier traduit par deux demandes d'acquisitions foncières.

Une rencontre est intervenue au cours de l'été entre le Directeur de la Mission et le CODETEL qui regroupe un certain nombre d'associations héraultaises. Les échanges ont permis de tirer conjointement les enseignements de cette phase de concertation et de clarifier un certain nombre de points (notamment en ce qui concerne le contenu du dossier d'enquête). Deux réunions ont été organisées avec les Fédérations de chasse du Gard et de l'Hérault.

III-3. Les registres, outils de l'expression du public

III-3-1. Le registre électronique

Le registre électronique mis à disposition du public sur le site languedocien de RFF avait au départ la même vocation que les registres papier proposés lors des réunions publiques : permettre la libre expression du public. Il convient de rappeler que la Mission, dans la présentation de son dispositif de concertation, n'avait pas promis l'interactivité (RFF n'aurait pas pu faire face à un très grand afflux de questions et il était impensable de faire une promesse que le maître d'ouvrage n'était pas absolument certain de tenir).

Dix sept messages ont été déposés sur le registre électronique mis en place spécifiquement pour la concertation entre le 20 juin et le 15 août. RFF a choisi a posteriori de répondre individuellement à chaque inscription dans le registre électronique (réponses renvoyées par mail en moyenne une dizaine de jours après leur réception), afin de souligner son attitude d'ouverture au dialogue.

A noter qu'une partie significative des messages concernait la commune de Mauguio. La question du tracé repoussé plus au Nord et des nuisances sonores provoquées par la ligne nouvelle sont récurrentes chez les habitants de Mauguio.

Les thèmes abordés dans l'ensemble des messages sont proches de ceux exprimés lors des réunions publiques.

Le bruit est apparu comme le sujet le plus sensible : huit questions ont porté sur les dispositifs de protections contre le bruit et leur localisation. Un certain nombre de remarques se sont intéressées à l'influence de la météo et particulièrement des vents dominants dans la région. La question du bruit étant liée à celle de l'augmentation des trafics, de fait certains habitants riverains de la ligne dite de la rive droite du Rhône ont consulté RFF sur les prévisions de trafic.

Six mails reçus s'attachaient aux questions de tracé : à Mauguio, avec la variante Nord proposée par la Mairie, à Redessan c'est le tracé du raccordement à la ligne classique qui a fait l'objet d'une question. Un habitant de Maurin a souhaité avoir accès au plan 5000^{ème} du tracé sur son secteur.

La problématique de l'eau apparaissait dans deux mails liés à des questions de variantes de tracé à Redessan et de risque d'inondation pour les communes ayant subi les inondations catastrophiques de septembre 2002.

On a noté trois demandes de localisation du futur tracé entre Montpellier et Perpignan. La problématique des gares nouvelles a été formulée à deux reprises ; une personne s'est en particulier étonnée de ne pas voir apparaître de gare nouvelle dans le projet et une autre a demandé qu'il n'y ait pas de gare nouvelle à Manduel.

La période de concertation jugée comme trop estivale a été critiquée dans un message et un habitant de Redessan a remercié RFF pour la mise en place du dispositif de concertation.

III-3-2. Les registres papier

Favoriser l'expression du public, était une des recommandations principales de la CNDP à la Mission Ligne Nouvelle pour cette concertation. La mise à disposition de registres « papier » lors des réunions publiques a semblé dès lors indispensable.

La forme des registres, cahiers rigides, simplement titrés à la date de chacune des réunions a été choisie volontairement hors de la norme en vigueur pour les Enquêtes Publiques, de façon à ne pas confondre la période de concertation, non officielle, et celle dédiée à l'Enquête Publique.

Ces registres ont été modérément utilisés par le public des réunions. Le fait que les personnes aient pu s'exprimer librement lors des réunions n'a peut-être pas incité à la rédaction de questions complémentaires ou de remarques « non-dites ». A noter aussi que les points rencontres ont

permis bien souvent de répondre en temps réel aux questions. Les observations sont les suivantes :

- Un texte ayant trait à l'entretien de la ligne « classique » actuelle a été inscrit sur le registre de Garons.
- Trois mentions ont été portées sur le registre du Cailar ; elles traitent des questions d'informations sur le projet et des risques d'inondations.
- A Gallargues-le-Montueux, un document à propos des inondations du 8 et 9 septembre 2002 remis par le Maire de Codognan a été joint par RFF au registre.
- A Lunel on dénombre quatre inscriptions : une mention favorable au projet, une question sur les problèmes agricoles, une question sur le milieu naturel, la dernière inscription étant relative à l'impact général du projet sur le paysage.
- Pour la réunion de Mauguio, deux questions ont été inscrites et un document décrivant la variante de tracé souhaitée par la Mairie de Mauguio a été joint (sans signature) ; les deux autres remarques concernent les impacts sur l'agriculture et l'eau en général et des demandes particulières sous forme de questions à propos de l'éventuelle construction d'une piste cyclable de Mauguio au magasin Décathlon de Mauguio ou sur l'influence du golf de Massane dans le choix du tracé.
- Le registre de Redessan comporte une demande de rendez-vous au nom des agriculteurs et des habitants de la commune.
- A Lattes, on compte quatre remarques. Une inscription concerne le tracé. Une personne ne pouvant participer ni à la réunion de 18H30 ni à celle de 20H30 note ses inquiétudes sur le bruit, une autre s'insurge sur les nuisances rassemblées sur un point géographique particulier. Une dernière remarque concerne de manière plus large l'aménagement du territoire.

Quand les adresses des personnes qui se sont exprimées ont été notées correctement, un contact a été pris par la Mission RFF afin de répondre à toutes les interrogations et demandes de rendez-vous.

III-4. L'opinion et les articles de presse

Outre les encarts achetés dans le Midi-Libre, principal titre de la presse quotidienne régionale languedocienne, RFF avait souhaité associer la presse en l'invitant à suivre l'ensemble de la concertation. A cet effet un communiqué de presse avait été envoyé par mail à l'ensemble de la presse locale.

Les services des préfectures du Gard et de l'Hérault avaient également invité la presse aux deux réunions départementales de présentation du dispositif de concertation.

Entre le 3 juin et le 3 août 2003, 23 articles ont été publiés dans la presse à propos du contournement de Nîmes et de Montpellier. Le Midi-Libre a publié près de 60% des articles, l'Hérault du jour, l'Indépendant et le Paysan du Midi traitant également du sujet. Le magazine spécialisé dans les travaux public Le Moniteur a lui titré un article dans son numéro d'août 2003.

Huit articles annonçaient simplement les réunions, huit articles ont fait le compte rendu de réunions et sept étaient des articles de fond sur le contournement de Nîmes et Montpellier.

L'ensemble des secteurs géographiques a été traité à peu près également par la presse avec une légère focalisation sur Mauguio et sur Lunel.

Les thèmes abordés sont pour près du quart des questions autour du tracé, du bruit et de l'eau, viennent ensuite les questions viticoles et en particulier les variantes proposées sur le secteur de Lunel. Le projet de doublement de l'autoroute, infrastructure parallèle au projet ferroviaire, a été évoqué.

A noter un traitement assez équilibré, en ce que les articles ont permis aux opposants, au maître d'ouvrage et à des tiers de s'exprimer. Le dispositif de concertation et la concertation elle-même ne sont pas remis en cause par les journalistes. Au total, la presse régionale a bien rendu compte du déroulement de la période de concertation.

Outre la presse écrite, la période de concertation a également été traitée par FR3, lors d'une interview de Christian DUBOST, passée au journal régional du soir, au début du mois de juillet.

Conclusion

Le bilan de cette phase intense de dialogue entre le maître d'ouvrage et le public apparaît globalement positif. On peut en particulier souligner :

- la forte participation aux réunions publiques (1200 personnes),
- le bon déroulement de ces réunions : si certaines critiques ont été, et c'est compréhensible, parfois formulées de manière virulente, les débats se sont déroulés sans animosité, avec une véritable qualité d'écoute mutuelle,
- l'intérêt manifesté pour les "points rencontres" qui ont permis des échanges de nature différente à ceux des réunions,
- les questions posées sur le registre électronique ont toutes fait l'objet d'une réponse.

A l'occasion de ces réunions, RFF a fait un effort de pédagogie pour expliquer le projet et ses conséquences pratiques. Cet effort devra encore être renforcé, notamment sur des sujets complexes tels le bruit ou le profil en long. RFF s'y attache, avec par exemple un complément sur le site Internet où l'on pourra écouter l'effet d'un écran anti-bruit (passage d'un train de fret en espace libre, puis après implantation d'un écran), et des modélisations 3D de certains secteurs sensibles (Montpellier/Lattes, Manduel/Redessan).

Des attentes fortes, tant au grand public que du milieu associatif ou les élus, se sont manifestées pour que la concertation se poursuive, dans un esprit d'ouverture du maître d'ouvrage.

RFF y est tout à fait favorable. Un certain nombre d'actions nouvelles seront entreprises, avec en particulier dès octobre 2003 l'édition d'un sixième numéro de la lettre d'information rendant compte de la concertation [NB : deux lettres distinctes seront de fait réalisées, une pour le Gard et l'autre pour l'Hérault].

Suite à un certain nombre de demandes émises au cours des réunions ou en marge de celles-ci, RFF a décidé de lancer dès l'automne 2003 une quinzaine d'études complémentaires afin d'améliorer l'insertion environnementale et territoriale du projet (cf. : encarts pages suivantes).

Après l'enquête publique, période pendant laquelle le maître d'ouvrage doit adopter une attitude réservée, les échanges se poursuivront sous d'autres formes en 2004, (avec notamment une présentation aux élus et acteurs concernés des études complémentaires).

RFF prend l'engagement d'adopter, tout au long de la vie du projet, une attitude d'écoute des préoccupations et de recherche de solutions, au service de l'intérêt général.

CONTOURNEMENT DE NIMES ET MONTPELLIER

BILAN DE LA CONCERTATION

ETUDES COMPLEMENTAIRES A REALISER PAR RFF

NB : il s'agit d'études techniques (et environnementales) que Réseau Ferré de France va entreprendre suite à la phase de concertation de juin-juillet 2003. Les résultats de ces études ne seront pour la plupart disponibles qu'au premier semestre de l'année 2004.

1) Etudes thématiques

- Etudes d'impact agricole : préalables aux préétudes d'aménagement foncier, ces études réalisées par les organismes spécialisés (Chambre d'Agriculture, SAFER ...) ont pour objectif dans les secteurs les plus sensibles de connaître avec précision les impacts économiques et spatiaux du Contournement de Nîmes et Montpellier.

Après le lancement d'une première étude à l'été 2003 sur les collines de Lunel (AOC Muscat de Lunel), RFF est prêt à financer trois nouvelles études :

- sur le secteur de la Méjanelle [NB : cette étude est à conduire avec la DDE, au titre du doublement de l'autoroute, afin d'avoir une approche globale des problèmes],
- sur la Céreirède (impacts sur les serres),
- sur certains secteurs gardois, dans une approche économique (incidence sur les caves coopératives...).
- Approfondissement des études bruit (exemple : intégration du bruit des rétablissements routiers)/poursuite de l'effort de pédagogie du maître d'ouvrage [NB : une seconde série d'études, beaucoup plus précises, sera en tout état de cause conduite en phase d'Avant-Projet Détaillé].
- Lancement en 2004 d'une grande étude sur l'insertion paysagère, en étroite relation avec les élus et acteurs locaux. L'objectif de cette étude est de définir par secteur les grands principes d'intégration de la ligne nouvelle dans le paysage, en prenant en compte au maximum les souhaits des partenaires locaux de RFF, tout en garantissant une cohérence globale d'aménagement.

2) Etudes localisées

Ne remettant pas en cause l'économie générale du projet, ces études d'optimisation de l'insertion du Contournement de Nîmes et Montpellier dans son environnement permettront d'apporter des réponses concrètes aux demandes formulées ; RFF et ses partenaires (financiers) disposeront ainsi des éléments leur permettant une prise de décision quant à la mise en œuvre de certaines de ces adaptations.

Les études complémentaires sont listées d'Ouest en Est :

- Lattes-Maurin : étude d'optimisation du profil en long ; sera en particulier analysée la faisabilité technique d'un passage du raccordement voie 2 sous la ligne ferroviaire actuelle.
- Lattes-Montpellier : étude d'un viaduc unique élargi au-dessus du Lez, de la RD 21 et de la Lironde permettant une transparence visuelle améliorée.
- Méjanelle : étude d'une tranchée couverte (ou d'autres dispositions constructives ayant la même finalité) permettant de diminuer les emprises sur les terroirs AOC.
[NB. des interactions sont à prévoir avec le positionnement définitif du doublement de l'autoroute A9]
- Etude détaillée (niveau APS) de la variante "Nord" à Mauguio permettant d'apprécier les impacts sur le bâti, l'agriculture et l'environnement et d'établir une comparaison à niveau d'études égal avec le tracé présenté à l'enquête publique. Une optimisation du tracé sera recherchée en fonction des différentes contraintes.
- Valergues : études d'abaissement maximal du profil en long avec explicitation de l'ensemble des contraintes (hydrauliques, de rétablissement...). Les secteurs de la station d'épuration et des Jasses (rétablissement/déviations de la RN 113) feront plus particulièrement l'objet d'investigations.
Une analyse d'insertion paysagère sera par ailleurs effectuée afin de compléter l'approche technique.
- Secteur de la Tour de Farges (commune de Lunel-Viel) : une étude de passage en viaduc (ou estacade) sera réalisée dans la double optique d'une amélioration de l'insertion paysagère et d'une diminution de l'emprise sur les terroirs AOC.
- Colline de Foncendreuse (commune de Lunel-Viel) : étude d'une tranchée couverte (ou d'autres dispositions constructives ayant la même finalité) permettant de diminuer les emprises sur les terroirs AOC. Cette étude constitue un complément au dossier relatif aux variantes de Lunel, présenté en Préfecture le 26 mai 2003.
- Gallargues/Aimargues : étude d'optimisation du profil en long entre le Vidourle et le carrefour RN 113/RN 313, compatible avec les - fortes - contraintes hydrauliques du secteur.
- Manduel : étude de dénivellation du PN 4 (traversée de la voie de chemin de fer par le RD 503) ; analyse comparative de solutions à gabarit normal et à gabarit réduit [NB : une relation existe avec une étude, menée dans le cadre du contrat de Plan, d'optimisation de la localisation de certaines haltes ou gares TER dont Manduel].
- Bezouze : analyse du fonctionnement actuel et futur du passage à niveau de la voie communale menant au cimetière.