

# PRÉFECTURE DE L'HÉRAULT

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase entre Montpellier et Béziers sur les communes de Béziers, Cers, Villeneuve-les-Béziers, Montblanc, Castelnau-de-Guers, Montagnac, Pinet, Pomérols, Bessan, Florensac, Saint-Thibéry, Fabrègues, Lattes, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-lès-Maguelone, Balaruc-le-Vieux, Gigean, Bouzigues, Loupian, Mèze, Poussan, Villeveyrac et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes de Bessan, Béziers, Cers, Florensac, Lattes, Mèze, Montpellier, Pinet, Pomérols, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Saint-Thibéry, Villeneuve-lès-Béziers et Villeneuve-lès-Maguelone par SNCF Réseau



Arrêté préfectoral n° 2021-I-1372 du 19 novembre 2021.

Déroulement de l'enquête du 14 décembre 2021 à 8h30 au 27 janvier 2022 à 17h30.

## II - CONCLUSIONS ET AVIS

## Table des matières

II - CONCLUSIONS ET AVIS .....	1
A. GÉNÉRALITÉS.....	5
1. PRÉAMBULE.....	5
2. NATURE ET CARACTÉRISTIQUE DU PROJET .....	6
3. OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE ET CADRE JURIDIQUE.....	7
4. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE .....	7
5. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE .....	8
B. ANALYSE DES OBSERVATIONS.....	12
1.LA CONCERTATION, LE DÉBAT PUBLIC ET LES GARANTS.....	12
2. LES AVIS OBLIGATOIRES AVANT L'ENQUÊTE : .....	15
3. LES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC .....	33
4. LE MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE .....	36
4.1. Information du public.....	36
4.2. Milieu naturel .....	37
4.3. Choix du tracé.....	57
4.4. Technique et conception.....	63
4.5. Travaux .....	65
4.6. Intermodalité.....	67
4.7. Fret et ferroutage.....	74
4.8. Risques technologiques.....	77
4.9. Agriculture et viticulture .....	80
4.10. Patrimoine foncier .....	82
4.11. Patrimoine historique et archéologique .....	84

4.12. Socio-économie du projet et du territoire .....	86
4.13. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme .....	90
C. CONCLUSIONS ET AVIS RELATIF À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE .....	92
1. Intérêt général du projet .....	92
2. Choix du terrain .....	97
3. Étude bilantielle des avantages et inconvénients de l'opération .....	98
3.1. Atteintes à la propriété privée : .....	98
3.2. Coût financier réel de l'opération .....	99
3.3. Atteintes à l'environnement : .....	100
3.4. Effets d'ordre social.....	108
3.5. Effets sur la santé publique .....	108
4. Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme existants .....	110
AVIS .....	112
D. CONCLUSIONS ET AVIS RELATIF À LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME.....	115
1. Bilan.....	116
2. Compatibilité avec les Schéma de cohérence territoriale (SCoT) .....	116
3. Compatibilité avec les Plans locaux d'Urbanisme (PLU) .....	116
AVIS .....	124
III – ANNEXES au rapport.....	127



## A. GÉNÉRALITÉS

Dans cette partie, qui est commune aux deux enquêtes publiques, il sera traité :

1. En préambule : la présentation du projet de ligne nouvelle Montpellier Perpignan,
2. La nature et les caractéristiques du projet,
3. L'objet des enquêtes publiques et le cadre juridique,
4. La composition du dossier,
5. L'organisation et le déroulement de l'enquête publique unique notamment l'information du public,
6. L'analyse des observations recueillies au cours de l'enquête, et du mémoire en réponse de SNCF Réseau

### 1. PRÉAMBULE

Dès la fin des années 1980, de nombreux projets de lignes à grande vitesse (LGV) ont été mis à l'étude par la SNCF, parmi lesquels la « LGV Languedoc-Roussillon ». À cette époque, elle complétait entre Montpellier et la frontière espagnole, la « LGV Méditerranée », qui rejoignait Valence à Montpellier.

Entre 1996 et 2021 le projet de ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) a fait l'objet de nombreuses procédures et décisions antérieures à l'enquête publique, dont la dernière du 4 janvier 2021 qui entérine les précédentes décisions ministérielles. Elle fixe le calendrier du projet tel que prévu par la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, et le principe d'une enquête publique « au plus tôt à l'automne 2021 » en vue de la déclaration d'utilité publique de la phase 1 MONTPELLIER/BEZIERS. Elle prévoit l'établissement du protocole d'intention de financement dans des délais compatibles avec le calendrier de la première phase, selon deux pistes de financement : la voie budgétaire classique ou une société de projet.

« Point de passage obligé » des flux de marchandises et de voyageurs vers la péninsule Ibérique, l'Afrique du Nord, l'Europe du Nord et l'Europe méditerranéenne, via l'arc méditerranéen, la région bénéficie d'un positionnement géographique stratégique au carrefour de plusieurs axes principaux d'échanges et de transit, nationaux et européens : relations d'échanges multiples avec la Côte d'Azur, la vallée du Rhône, la Catalogne et la façade atlantique

La création de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan répond à la fois à des enjeux de déplacements régionaux, nationaux et européens.

Elle vise à :

- Rééquilibrer les parts modales en faveur des modes de transports performants et des projets plus durables,
- Diminuer les nuisances liées aux modes de transports (bruit, pollution, insécurité),
- Respecter l'environnement et la structuration des territoires,
- Accompagner le développement économique et démographique de la région,
- Participer au rapprochement des métropoles régionales et favoriser la cohésion du territoire.

En complétant le réseau à grande vitesse entre la France et l'Espagne et en créant, avec la ligne classique, un doublet de lignes de Montpellier à Perpignan, la Ligne Nouvelle facilitera le déplacement des voyageurs.

## 2. NATURE ET CARACTÉRISTIQUE DU PROJET

Le projet est localisé sur les départements de l'Hérault, de l'Aude, et des Pyrénées-Orientales, 49 communes sont concernées directement par le tracé. Son linéaire est de 150 km avec environ 30 km de raccordement.

Ce sera une ligne LGV mixte (vitesse 300 km/h – Fret 100-120 km/h) entre Montpellier et Béziers, et dans la plaine du Roussillon entre Rivesaltes et Toulouges. Entre Béziers et Rivesaltes, une LGV dédiée aux voyageurs (320 km/h).

Son principal objectif est de créer un doublet de ligne (ligne classique + ligne nouvelle) du Rhône aux Pyrénées, pour :

- Libérer de la capacité sur la ligne classique et développer les transports en commun de proximité / du quotidien,
- Offrir des horaires fiables et compétitifs pour le transport de marchandise,
- Finaliser l'itinéraire grande vitesse entre la France et l'Espagne.

La décision ministérielle du 1<sup>er</sup> février 2017 a acté le principe de phasage du projet :

- Une première phase entre Montpellier et l'Est de Béziers, cette section est la plus chargée,
- Une deuxième phase entre Béziers et Perpignan. Cette phase comprend la réalisation des gares de Béziers-Est et de Narbonne-Ouest.

### 3. OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE ET CADRE JURIDIQUE

#### L'objet :

La présente enquête publique a pour objet :

- De confirmer le caractère d'utilité publique du projet de LNMP dans sa 1<sup>ère</sup> phase entre Montpellier et Béziers-Est,
- De se prononcer sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Béziers, Villeneuve-lès-Béziers, Cers, Saint-Thibéry, Bessan, Florensac, Pomerols, Pinet, Mèze, Poussan, Saint-Jean de Védas, Villeneuve-lès-Maguelone, Lattes et Montpellier.

#### Le cadre juridique :

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, tenant compte de déclaration de projet, de la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), est requise au titre des deux réglementations suivantes :

- Conformément aux articles L.1, L. 110-1 à L. 122-7, et R. 111-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. L'enquête publique préalable à la DUP est requise pour tout projet dont la **réalisation nécessite des acquisitions foncières susceptibles de se résoudre par voie d'expropriation**,
- Conformément aux articles L. 123-1 et suivants, et R.123-1 et suivants du code de l'environnement, une enquête publique préalable à la déclaration de projet, **est requise pour tout projet soumis à étude d'impact** au titre des articles L. 122-1 et suivants et R. 122-1 et suivants du code de l'environnement.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme répond aux exigences de l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme.

### 4. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE

Le dossier d'enquête est composé de 27 sous-dossiers regroupés au sein de pièces numérotées de A à J, et une pièce complémentaire.

Il comprend 13 924 pages au format « équivalent A4 ».

Ce volume important s'explique en partie par le fait que, même si la présente enquête ne porte que sur un premier tronçon de ligne, le dossier devait analyser les impacts sur tout l'itinéraire. Cela concerne 10 614 pages dont 10 302 pour l'étude d'impact et 312 pour l'évaluation

économique et sociale, sans compter les avis de l’Autorité environnementale (Ae) et du Secrétariat Général Pour les Investissements (SGPI) et les mémoires en réponse du maître d’ouvrage correspondants.

## 5. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L’ENQUÊTE

Par décision n° E21000095/34 du 1<sup>er</sup> octobre 2021, annulant celle du 14 septembre 2021 à la suite de la défection d’un membre, Monsieur le président du Tribunal administratif de Montpellier a désigné la commission d’enquête suivante :

Président :

Monsieur Bernard COMAS

Membres :

Monsieur Jean-Pierre CHALON,  
Monsieur André HIEGEL,

Monsieur Richard AUGUET,  
Madame Claudine-Nelly RIOU

Par arrêté n° 2021-I-1372 du 19 novembre 2021, Monsieur le Préfet de l’Hérault a prescrit l’ouverture de l’enquête publique préalable à la déclaration d’utilité publique du projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers sur les communes de Béziers, Cers, Villeneuve-les-Béziers, Montblanc, Castelnau-de-Guers, Montagnac, Pinet, Pomérols, Bessan, Florensac, Saint-Thibéry, Fabrègues, Lattes, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-lès-Maguelone, Balaruc-le-Vieux, Gigean, Bouzigues, Loupian, Mèze, Poussan, Villeveyrac et à la mise en compatibilité du plan local d’urbanisme des communes de Bessan, Béziers, Cers, Florensac, Lattes, Mèze, Montpellier, Pinet, Pomérols, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Saint-Thibéry, Villeneuve-lès-Béziers et Villeneuve-lès-Maguelone par SNCF Réseau.

Nous avons renseigné et paraphé les registres d’enquête déposés à la mairie de Montpellier (siège de l’enquête), au siège de la Communauté d’Agglomération de Béziers Méditerranée, aux mairies de Florensac et de Gigean.

Les publicités réglementaires ont été réalisées :

- Par insertion de l’avis d’enquête dans deux journaux de la presse locale et deux de la presse nationale  
Le 25 novembre 2021 dans Midi Libre et La Gazette de Montpellier ; le 27 novembre 2021 dans Le Monde et Libération,  
Le 16 décembre 2021 dans Midi Libre et La Gazette de Montpellier ; le 18 décembre 2021 dans Le Monde et Libération.
- Par affichages de l’arrêté et de l’avis d’enquête sur les panneaux officiels de toutes les collectivités concernées par le projet,
- Par affichage sur site, dès le 27 novembre 2021, par le maître d’ouvrage, de 127 panneaux dont 112 au format A2, 13 au format 80x120 et 2 au format 160 x 240.

- La présence de ces affichages a été constatée par mandat d'huissier le 29 novembre, 15 jours avant l'ouverture de l'enquête, et le 13 décembre 2021 la veille du début de l'enquête.

D'autres moyens de publicité ont été utilisés par SNCF Réseau à partir de son site internet dédié au projet : <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com> , et en utilisant ses comptes Facebook et Instagram pendant deux semaines (une en début, l'autre au milieu e l'enquête).

Le public a pu consulter le dossier d'enquête et le télécharger, dès le 11 décembre 2021, sur le site dédié à l'enquête <https://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase-1> , le dépôt des observations n'était possible sur ce même site qu'à l'ouverture de l'enquête, le 14 décembre 2021 à 8h30.

Étaient proposés le dépôt directement sur le registre dématérialisé du site dédié à l'enquête, ou en utilisant en plus l'adresse mail suivante : [lnmp-phase-1@mail.registre-numerique.fr](mailto:lnmp-phase-1@mail.registre-numerique.fr)

### **Le bilan quantitatif**

Le site internet a été consulté 13 244 fois, le nombre de pages vues a été de 15 499.

Le public a pu consulter le dossier tant au format numérique qu'au format papier et y déposer ses observations dès le mardi 14 décembre 2021 à 8h30 jusqu'au jeudi 27 janvier avant 17h30. Il pouvait également adresser au président de la commission d'enquête un courrier postal à la mairie de Montpellier.

Nous avons tenu 24 permanences en présentiel, au cours desquelles nous avons reçu au total 102 personnes dont : 16 à Béziers, 40 à Florensac, 39 à Gigean et 7 à Montpellier. Nous avons eu de plus, 4 contacts téléphoniques.

Sur les 4 registres papier, mis à disposition aux quatre lieux de permanence, il y a eu 96 transcriptions, dont 19 à Béziers, 49 à Florensac, 20 à Gigean et 8 à Montpellier, avec dépôt de 53 lettres ou documents : 2 à Béziers, 18 à Florensac, 17 à Gigean, et 16 à Montpellier. On a aussi enregistré 15 contributions orales.

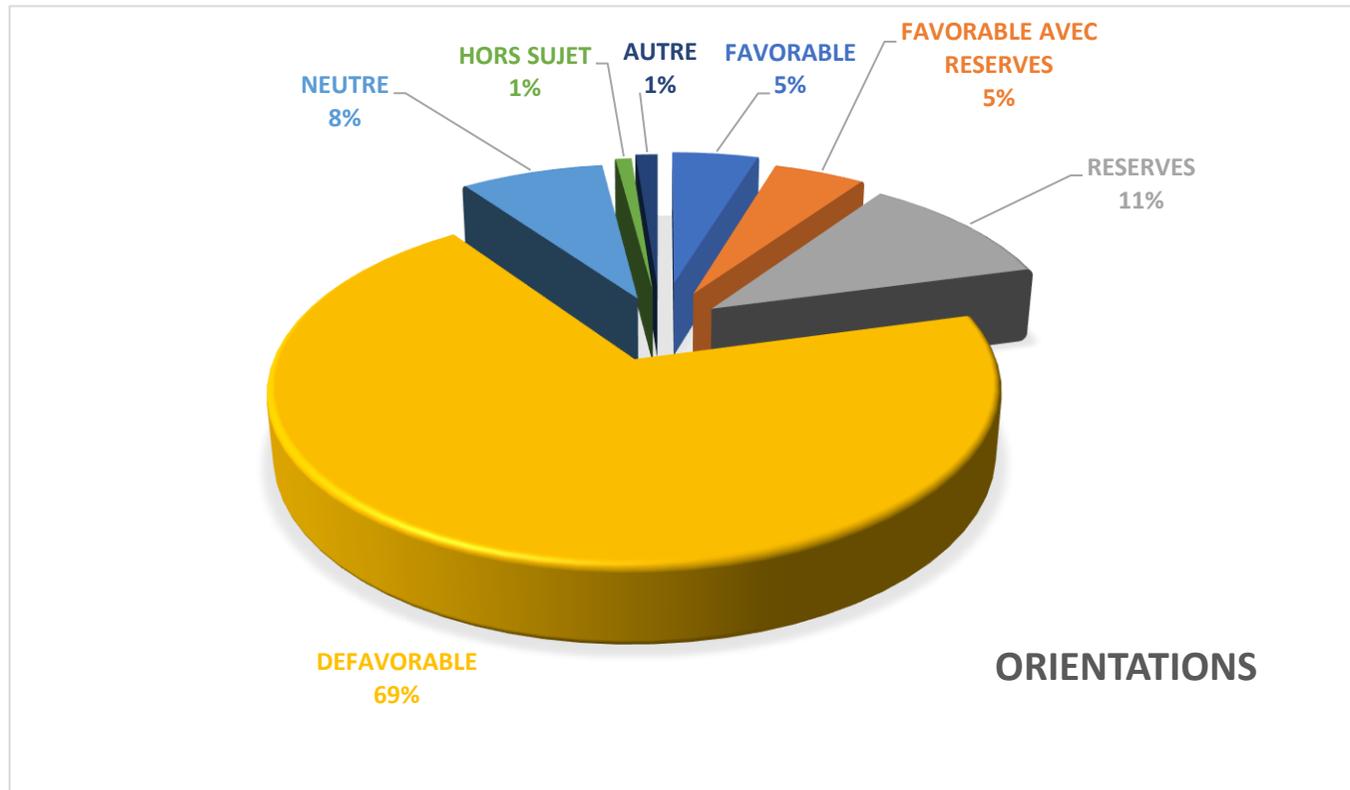
Pendant l'enquête, les contributions reçues dans les quatre sites d'enquête ont été versées au registre du site dédié, sans être visibles du public, pour être exploitées à la fin de l'enquête avec les contributions déposées par voie numérique sur le registre électronique (au nombre de 1 066), ou par adresse mail (au nombre de 42).

Sur les 1272 contributions, après déduction des doublons (des contributeurs ont déposé jusqu'à 6 fois) et des contributions multiples (un même contributeur déposant avec des arguments évoluant au fil du temps), on peut évaluer à environ 1 160 le nombre total de contributeurs.

***Cela confirme que l'information du public a été efficace.***

### **Les orientations**

Au final, il en ressort les orientations suivantes :



Parmi les avis défavorables que nous avons pu localiser, 79 % proviennent de contributions issues de communes du pourtour du bassin de Thau dont :

- 20 % de la commune de Poussan,
- 13 % de Mèze,
- 9 % de Sète,
- 7 % de Bouzigues,
- 5 % de Pinet,
- 5 % de Gigean,
- 4 % de Balaruc-le-Vieux,
- 3 % de Loupian,
- 3 % de Balaruc-les-Bains,
- ...

Pendant l'enquête, et à notre demande, nous avons été reçus par :

- Monsieur Philippe Vidal, vice-président du conseil départemental de l'Hérault, délégué à l'aménagement du territoire,
- Monsieur Robert Ménard, président de la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée,
- Monsieur François Commeinhes, président de la Communauté d'Agglomération Sète Agglopol Méditerranée,
- Monsieur Desplan, vice-président de la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée, délégué à la mobilité et aux transports

**Les délais :**

Avec l'afflux de dépositions les quatre derniers jours de l'enquête, le travail matériel de complétude du registre numérique pour y incorporer les dernières contributions au format papier, et les contributions orales, a pris pratiquement une semaine. Cela, ajouté à l'important volume du dossier, ne nous a pas permis de respecter le délai de 8 jours après la fin de l'enquête pour remettre le procès-verbal de synthèse conformément aux dispositions de l'article R 123-18 du code de l'environnement. Nous l'avons remis et commenté le 17 février 2022 dans les locaux de SNCF Réseau.

Parallèlement, le 10 février 2022, nous avons sollicité auprès monsieur le préfet de l'Hérault, un délai supplémentaire pour la remise du rapport, conformément à l'article L 123-15 du code de l'environnement, jusqu'à la fin du mois de mars. Par lettre du 14 février 2022, monsieur le préfet de l'Hérault nous a accordé une prolongation jusqu'au 31 mars 2022 inclus.

SNCF Réseau nous a remis son mémoire en réponse dans ses locaux le vendredi 11 mars 2022.

Le 07 avril 2022 nous avons remis à monsieur le préfet de l'Hérault le rapport d'enquête, nos conclusions motivées et notre avis pour la déclaration d'utilité publique de la première phase de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan entre Montpellier et Béziers-Est, et pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Bessan, Béziers, Cers, Florensac, Lattes, Mèze, Montpellier, Pinet, Pomérols, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Saint-Thibéry, Villeneuve-lès-Béziers et Villeneuve-lès-Maguelone.

***Cette enquête s'est déroulée dans un bon climat général.***

***Nous sommes restés en dehors de la mobilisation qui a animé le pourtour du bassin de Thau avec comme point d'orgue le refus du tracé à Poussan où un viaduc est projeté, et aussi à un degré moindre la traversée du vignoble de l'AOP Picpoul à Pinet. Des réunions publiques, ont eu lieu, pilotées par le milieu associatif auquel s'étaient joints des élus. La consigne donnée était de « submerger » la commission d'enquête d'avis négatifs. Nous avons noté un très grand nombre d'avis négatifs majoritairement sur le registre numérique.***

***Les échanges avec le public, lors des permanences ont toujours été plus sereins et empreints de courtoisie.***

***Dans les mairies, lieux de permanences, les conditions d'accueil du public et de son accès au dossier d'enquête ont été bonnes. Les personnels et les élus doivent en être remerciés.***

***Les responsables de la conduite du projet de SNCF Réseau se sont montrés disponibles et coopératifs, ils ont répondu avec précision et sincérité à nos questions, ainsi qu'aux observations du public.***

## **B. ANALYSE DES OBSERVATIONS**

### **1.LA CONCERTATION, LE DÉBAT PUBLIC ET LES GARANTS**

#### **LES ETUDES ET CONCERTATION DE 2010 À 2011**

Lors de la première concertation post-débat public de septembre 2010 à avril 2011 (dite « Étape 1 ») des études ont été engagées pour affiner le tracé et préciser la desserte des territoires entre Montpellier et Perpignan.

Dans son rapport de juin 2011, le garant juge positif le déroulement de la concertation. Il fait des recommandations pour son amélioration et pour mieux y associer le grand public.

#### **LE PROJET DE 2012 À 2015**

**Une concertation est organisée de février à juin 2012**, avec le même garant qui note dans son rapport intermédiaire que l'information du grand public a été renforcée (communication dans les médias, réunions publiques).

**De novembre 2014 à juin 2015**, une nouvelle phase de concertation avec garant est engagée, avec des efforts de mobilisation du grand public. Les objectifs sont de préciser le tracé (emprise de 100 mètres de large) et l'implantation des gares nouvelles, valider ou invalider la création d'une gare nouvelle près de Perpignan et affiner le financement.

Le 29 janvier 2016, la décision ministérielle n°3 vient clore cette étape en fixant tracé, raccordements et lieux d'implantation des gares.

#### **SUSPENSION DE LA CONCERTATION DE 2016 À 2020**

Suit alors une période durant laquelle la concertation ouverte au public est suspendue, même si le dialogue avec les acteurs du territoire est maintenu autour de l'obtention de la qualification « Projet d'intérêt général » en janvier 2019 et de son inscription dans la loi d'orientation des mobilités.

Ces enjeux font l'objet d'une forte mobilisation des collectivités territoriales en particulier entre 2017 et 2019.

Un registre numérique est ouvert au public en 2019 mais aucun évènement public n'est organisé.

### **Les garants ont noté notamment :**

- Une lassitude, voire une exaspération, clairement ressenties dans les propos de certains acteurs du territoire, notamment parmi ceux qui sont favorables au projet et qui réclament une accélération du processus ;
- L'oubli, par certains participants, des choix effectués il y a plusieurs années et de leurs motivations ;
- La nécessité d'actualiser des études, qui n'étaient pas achevées lors de la concertation de 2020 ;
- La prise en compte d'évolutions ou d'événements survenus dans le cours du projet n'a pas été intégrée dans les réflexions précédentes (les événements climatiques d'octobre 2019 ont détruit une partie de la voie ferrée au sud de Montpellier et interrompu le trafic pendant plusieurs semaines) ;
- Une prise de conscience du changement climatique et de la fragilité de la ligne existante est apparue.

## **NOUVELLE CONCERTATION EN 2020-2021**

### **Les modalités de la concertation**

Les modalités initialement envisagées à l'été 2020 ont été adaptées en septembre 2020, dans la perspective d'une aggravation du contexte sanitaire.

Le dispositif suivant a été retenu : réunion publique et commissions consultatives avec les élus en visioconférence, débats mobiles en présentiel, recueil d'avis et de questions en ligne via le site dédié, mise en ligne d'un questionnaire.

À l'annonce d'un nouveau confinement en octobre 2020, SNCF Réseau a finalement décidé :

- de renoncer à la réunion publique d'ouverture ;
- d'organiser les deux ateliers prévus en visioconférence ;
- de remplacer les débats mobiles par des "Rendez-vous du jeudi", ouverts à tous, en visioconférence, à heure fixe et thématiques ;
- de mettre à disposition du public des cartes T (cartes préaffranchies) et une adresse postale.

### **LES CHIFFRES CLES :**

Ont été organisés :

- 3 commissions consultatives (destinées aux collectivités concernées) : 89 participants cumulés ;
- 2 ateliers (destinés aux acteurs du territoire) : 180 participants cumulés (110 participants uniques) ;

- 7 rendez-vous du jeudi (ouverts à tous) : 70 participants cumulés (49 participants uniques) ;  
*Soit un total de : 12 rencontres, 339 participants cumulés (206 participants uniques).*

Le site internet a reçu 15 394 visiteurs uniques, 52 000 pages y ont été vues et 3 400 documents y ont été téléchargés.

Trois campagnes publicitaires ont été organisées sur Facebook et Instagram du 14 novembre 2020 au 12 janvier 2021. On dénombre 17 millions de vues, 11 000 clics vers le site internet du projet, 237 commentaires, 192 partages et 787 réactions.

Les contributions reçues ont été les suivantes : le site internet (645 avis et 114 questions), par email (10 avis et 19 questions), par courrier postal (1 avis), par cartes T (105 avis), lors des ateliers et réunions (179 avis et 53 questions), sur les registres (4 avis), soit un total de 1 130 contributions, dont 944 avis et 186 questions.

#### **BILAN FINAL DES GARANTS :**

Les garants ont rédigé le 12 novembre 2021 un bilan final de la concertation 2020 – 2021.

##### Sur les modalités d'information ;

Les garants ont reconnu de la part de SNCF Réseau un important effort pour s'adapter à la situation sanitaire associée au Covid, notamment en déposant dans les boîtes à lettres 80 000 dépliants et des cartes T.

Les campagnes sur les réseaux sociaux ont été efficaces. Ils déplorent l'absence de réunions publiques et de réunions locales.

##### Sur les dispositifs de participation :

Les garants ont relevé un manque de clarté du site internet, mal organisé.

Ils ont salué le fait que la concertation ait pu se tenir malgré un contexte sanitaire difficile. Les cartes T ont permis de ne pas limiter la concertation aux seuls outils numériques.

Un large public s'est mobilisé sur le site internet et sur les réseaux sociaux.

Les participants en visioconférence ont fait une évaluation positive du dispositif. Par contre, le manque d'ateliers en présentiel a rendu les échanges moins constructifs.

Les débats mobiles ont été abandonnés, les gares étaient pratiquement vides.

Ils ont noté un défaut de participation du citoyen individuel au profit des associations et des organisations professionnelles. Le grand public a été absent. Les autres absents de la concertation ont été les élus du territoire. Ils ont travaillé ensemble au sein des commissions consultatives. Les associations et les organisations professionnelles ont participé aux ateliers et aux « rendez-vous du jeudi ». Le grand public a été touché par internet et les réseaux sociaux. Tout cela a cloisonné la réflexion et a limité les échanges.

#### Sur les études :

Les garants ont regretté que toutes les études n'aient pas été actualisées, ce qui a été regrettable pour nourrir les échanges.

Ils ont recommandé de présenter au public l'actualisation des études le plus vite possible, et noté l'importance de maintenir une continuité dans les échanges lors des phases ultérieures.

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous considérons que la concertation a été bien organisée, que le maître d'ouvrage a mis les moyens nécessaires pour qu'elle soit efficace. Le contexte sanitaire n'a malheureusement pas permis d'organiser de réunions en présentiel. Les outils tels que dépliants et cartes T ont néanmoins permis de toucher un public plus large.

## **2. LES AVIS OBLIGATOIRES AVANT L'ENQUÊTE :**

### **Avis de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable (AE-CGEDD) sur l'étude d'impact du projet**

#### **Recommandation n°1 (r1) : prise en compte des dernières cartes d'aléas et de risques des territoires**

L'AE-CGEDD recommande de prendre en compte les dernières cartes d'aléas et de risques des territoires à risques d'inondation présents sur le périmètre du projet.

**Extrait de réponse de SNCF Réseau :**

*La comparaison entre les cartes de TRI et les zones inondables prises en compte dans l'étude d'impact (voir annexe) ne met pas en évidence de différence sensible. Globalement les zones inondables prises en compte dans l'étude d'impact sont plus étendues que celle du TRI, notamment dans le secteur de Poussan.*

*Globalement le risque inondation a donc été pris en compte de manière cohérente avec les derniers documents disponibles.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous considérons que la réponse du maître d'ouvrage est satisfaisante : les zones inondables prises en compte sont plus étendues que celles du Territoire à Risque important d'Inondation.

**Recommandation n°2 (r2) : analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu**

**L'AE-CGEDD recommande d'évaluer précisément les nuisances associées à l'augmentation du fret en centre-ville. Elle recommande également de décrire précisément la vulnérabilité de la ligne actuelle aux perturbations climatiques et d'inclure au projet son devenir (infrastructure, exploitation, usages) – en se rapprochant de la maîtrise d'ouvrage concernée le cas échéant-, de clarifier et d'actualiser les besoins de mobilité et de fret ferroviaire entre Montpellier et Perpignan ainsi que les objectifs du projet, de produire un retour d'expérience de la réalisation de lignes et gares nouvelles, d'éclairer les choix retenus au regard de ces éléments et si nécessaire de les reconsidérer**

*Devenir et vulnérabilité de la ligne existante*

*- Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne nécessite pas d'aménagements complémentaires sur la ligne classique. La ligne actuelle fait ainsi l'objet d'opérations de maintenance et de modernisation appropriées qui ne sont pas liées à la création de la ligne nouvelle. Elles permettent de maintenir un haut niveau de qualité des infrastructures et de l'exploitation en intégrant, selon le niveau de connaissance, les spécificités du territoire.*

*- Dans le cadre de la mise en place d'une démarche d'adaptation du réseau ferré au changement climatique, SNCF Réseau engage l'étude de la vulnérabilité des composantes des infrastructures ferroviaires aux évolutions climatiques, selon deux trajectoires définies par le GIEC (tendance +2°C voulue par l'accord de Paris et tendance > +4°) et selon deux horizons de temps (moitié et fin de siècle). Par ailleurs, SNCF Réseau cherche à améliorer l'intégration des conséquences du changement climatique dans la conception et le dimensionnement des nouvelles infrastructures, comme LNMP ou GPSO (Grand Projet du Sud Ouest) par exemple, afin de garantir la résilience du réseau.*

*Mixité totale : intérêts et coûts*

*- La mixité totale n'est donc pas synonyme de capacité ferroviaire fret significativement plus élevée, et ce faisant ne constitue pas une solution nettement plus efficace pour accompagner le développement du fret ferroviaire.*

- En définitive, le surplus de capacité généré par la mixité totale a été jugé insuffisant pour justifier ce surcoût d'investissement.

#### Circulations fret en zones urbanisées

- En préambule, il convient de rappeler que LNMP ne sera à l'origine d'aucune augmentation significative des circulations de fret.

- La mise en service de la première phase du projet LNMP permettrait de faire basculer une partie des trains de fret sur la ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers, ce qui serait synonyme d'une réduction significative des nuisances liées aux trains de marchandises par rapport à une situation où LNMP n'existerait pas.

- La mise en service de LNMP devrait donc induire une réduction d'environ 2/3 des circulations de fret sur la ligne existante entre Montpellier et Béziers et entraînera des réductions sensibles des nuisances liées aux circulations fret au sein des communes traversées par la ligne existante.

- De plus, SNCF Réseau investit dans la recherche pour trouver des solutions innovantes : absorbeurs sur rails, traitement de ponts métalliques, expérimentations pour atténuer les vibrations, installations de murs anti-bruit de faible hauteur et remplacement des semelles de freins en fonte par des matériaux composites.

- Des variantes de contournement fret ont été envisagées avant le stade débat public dès 2007-2008 et proposées lors des COTECH du 29 novembre 2007 et du 6 mars 2008 mais rapidement écartées car elles ne répondaient pas aux attentes des territoires en termes de difficultés d'exploitation et du nombre nécessaire de raccordements (impact environnemental et coût).

Les fonctionnalités du projet ont été confirmées par les différentes décisions ministérielles de 2011 à 2021.

#### Amélioration de la desserte TER

- La première phase du projet LNMP offrirait donc bien les conditions nécessaires pour faciliter les déplacements intrarégionaux (via la densification de la desserte TER), tout en améliorant la qualité du rabattement ferroviaire vers les gares où les dessertes grandes lignes sont les plus denses (notamment Béziers, qui verrait son accès à la grande vitesse renforcé avec la première phase de LNMP).

#### Conséquences en termes de flux routiers de rabattement

- Si les gares nouvelles peuvent générer de nouveaux flux routiers courtes distances, elles facilitent l'accessibilité à la grande vitesse pour les territoires au sud de Montpellier. Ainsi, une fois la phase 2 du projet LNMP mise en service, les déplacements de rabattement pour accéder à la grande vitesse depuis ces territoires seraient ce faisant raccourcis par rapport à aujourd'hui ou à une situation prospective sans LNMP.

#### Besoins de mobilité et de fret

- Les modélisations de trafic développées tant sur l'aspect voyageurs que fret ont été mises à jour au cours des années 2020 et 2021. Elles s'appuient sur les toutes dernières recommandations figurant dans les documents de cadrage nationaux définis par le ministère en charge des transports (la DGITM). Ces derniers incluent bien des approches de référence pour tenir compte :

- des impacts de la crise sanitaire sur la demande de transport,
- de la stratégie nationale bas carbone (scénarios AMS et AME explicités ci-avant au § 2.4).

- SNCF Réseau considère que la crise sanitaire n'est pas encore achevée (pass sanitaire, variant Delta faisant craindre une 4ème vague de restrictions, etc...), il est donc très difficile de prendre de la hauteur et d'analyser les conséquences de cette crise sur les mobilités à court, moyen et long terme. Par ailleurs, SNCF Réseau n'a accès qu'à peu de données récentes à la date d'édition du présent document.

#### Retour d'expérience infrastructures ferroviaires nouvelles

- Après analyse des premiers bilans environnementaux intermédiaires sur les 4 LGV (CNM, LGV SEA, LGV BPL et LGV Est Européenne), les principales conclusions sont les suivantes :

- Sur les eaux superficielles : peu voire aucune dégradation de la qualité des eaux superficielles n'a été constatée pendant les travaux : les suivis se poursuivent donc en vue du bilan final pendant 5 ans,
- Sur les eaux souterraines : pas d'effet quantitatif ou qualitatif constaté pendant les travaux,
- Concernant la faune et la flore :
  - L'ensemble des ouvrages de transparence (mammifères, amphibiens, chiroptères, etc...) montre une bonne fréquentation,
  - Tous les suivis des populations montrent une dynamique positive,
  - Concernant la flore : les transplantations se sont avérées efficaces avec une bonne dynamique de reprise,
- Sur la sylviculture, les boisements compensateurs font état d'un très bon taux de reprise,
- Sur l'acoustique et les vibrations : les résultats au bout d'un an montrent que les niveaux sonores restent inférieurs aux seuils réglementaires,
- Sur le paysage : les plantations montrent un bon taux de reprise même si des mesures correctives ont dû être mises en place (remplacement des végétaux malades et gestion des espèces invasives).

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Le maître d'ouvrage a répondu de façon détaillée et satisfaisante à la recommandation R2 qui aborde de nombreux points de façon globale.

#### **Recommandation n°3 (r3) : analyse des incidences du projet et mesures prises**

##### Actualisation des études successives

L'AE-CGEDD recommande d'assurer tout au long de l'actualisation de l'étude d'impact la cohérence, la lisibilité et la fiabilité des évaluations produites.

##### **Extrait de réponse de SNCF Réseau :**

SNCF Réseau confirme que dans le cadre de la demande d'Autorisation environnementale (phase 1 et phase 2), l'ensemble des études spécifiques seront mises à jour et réalisées sur la base de l'avant-projet détaillé. Les hypothèses, méthodologies et résultats seront clairement précisées et présentées dans le dossier de demande d'autorisation environnementale et ses différentes pièces.

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous considérons que l'engagement du maître d'ouvrage répond à la demande de façon satisfaisante

**LNMP / A9 / CNM : retours d'expérience et mesures mutualisées : MUTUALISATION DES MESURES**

L'AE-CGEDD recommande à l'État de piloter la mise en place de mesures mutualisées ou coordonnées de réduction de la fragmentation générée par l'A9, le CNM et la LNMP afin d'en limiter les incidences environnementales et notamment de réduire la vulnérabilité de la ligne aux intempéries et plus largement celle du territoire au changement climatique.

***Extrait de réponse de SNCF Réseau :***

*L'État a pris en compte les recommandations qui lui sont adressés par l'AE-CGEDD.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous considérons que cette recommandation, aussi intéressante soit-elle, en mutualisant les effets de plusieurs projets, sort du périmètre de l'enquête.

L'AE-CGEDD recommande à l'État, ayant autorisé le projet de CNM et ses gares attenantes, d'organiser avec le concours des maîtres d'ouvrage et exploitants, le retour d'expérience en matière d'efficacité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) et sa mutualisation auprès de l'ensemble des maîtres d'ouvrage ferroviaires et services instructeurs concernés.

***Extrait de réponse de SNCF Réseau :***

*Les éléments de réponses ont été apportés au paragraphe 4.2. du chapitre 4 page 19*

*L'État a pris en compte les recommandations qui lui sont adressés par l'AE-CGEDD.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Les éléments de réponse contenus dans la Pièce I § 4.2 chapitre 4 sont aussi repris ci-dessus dans la réponse à la recommandation r2.

**Ce constat surprend au vu du nombre de dossiers de lignes ferroviaires à grande vitesse déjà en service dont certains ont été l'objet d'avis de l'AE-CGEDD. Elle réitère sa recommandation émise au § 2.3.1 du présent avis quant aux retours d'expérience de projets ferroviaires.**

***Extrait de réponse de SNCF Réseau :***

*- .... Comme détaillé dans le chapitre de chapitre 3.6.3 du présent document, les suivis réalisés pour les aménagements ferroviaires d'ampleur similaire au projet LNMP mettent quand même en évidence une bonne fréquentation et fonctionnalité des ouvrages de transparence pour les chiroptères (notamment projet LGV SEA Tours-Bordeaux).*

*Toutefois, l'efficacité de ces ouvrages (vis-à-vis du risque de collision des chiroptères) est fortement dépendante du contexte local (situation des axes de déplacements, proximité de gîtes, densité des populations, espèces concernées...). C'est pourquoi, il est nécessaire d'effectuer « des suivis scientifiques [...] pré-travaux et post-travaux pour optimiser au besoin les mesures de réduction proposées », conformément au dernier guide THEMA du CGEDD sur l'élaboration des mesures ERC de janvier 2018.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Les éléments de réponse sont contenus ci-dessus dans les commentaires sur la recommandation r 2.

**Stratégie des matériaux, approvisionnement et dépôt – Sites de dépôts**

**L'AE-CGEDD recommande de mieux décrire et évaluer les incidences de la mise en dépôt des matériaux excédentaires, préciser les critères retenus pour définir « l'absence de sensibilité environnementale » des sites de stockage et de les localiser.**

***Extrait de réponse de SNCF Réseau :***

*- Ces « zones de dépôts » constituent - à ce stade des études - des secteurs d'implantation potentielle, leurs localisations et leurs emprises définitives pouvant être soumises à des ajustements au regard :*

- de la poursuite des études de conception du projet et de la finalisation de la stratégie des matériaux,*
- des enjeux / sensibilités ponctuels à éviter,*
- de la disponibilité foncière et sous réserve des accords préalables qui pourront être passés avec les propriétaires.*

*La définition plus précise de la localisation des sites fera l'objet, lors des phases d'études ultérieures, d'une concertation avec les communes, les exploitants agricoles et les riverains. Les secteurs pré-identifiés pourront ainsi, en fonction de cette concertation, évoluer afin de prendre en compte de manière plus précise l'ensemble des enjeux et des contraintes.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous considérons que le maître d'ouvrage devra répondre précisément lors d'études ultérieures (APD, autorisation environnementale, ...).

**Incidences prévisibles des sites de dépôts définitifs**

***Extrait de réponse de SNCF Réseau :***

*Eaux souterraines et superficielles : les matériaux qui seront mis en site de dépôt définitifs seront des matériaux non pollués.*

*Milieu naturel : il n'est attendu aucune incidence significative sur le milieu naturel.*

*Paysage : Les sites de dépôts définitifs non restitués à l'agriculture feront l'objet, dans le cadre de leur aménagement paysager, d'un suivi des plantations et de la croissance des végétaux qui sera réalisé durant au minimum les 5 premières années sous la responsabilité de l'exploitant de la ligne ; le cas échéant les plans défectueux seront remplacés.*

*Agriculture et viticulture : En cas d'implantation sur des terres agricoles (hors parcelle AOC/AOP), le risque consiste en une baisse de la qualité agronomique des sols, du fait des remaniements des terrains. En effet, les matériaux à mettre en dépôt se composent, pour l'essentiel, de roches ou de matériaux pas forcément adaptés, par leurs caractéristiques physiques, à des utilisations agricoles.*

*- Il sera recherché, autant que possible, la restitution d'une valeur agronomique équivalente à celle existant avant travaux.*

*Environnement humain : Le principe est l'évitement des bâtis et jardins attenants, des infrastructures en place (routes et chemins d'accès, réseau gaz (même enterré) et réseau électrique aérien, des enjeux ponctuels du petit patrimoine local recensé au PLU. Il convient par ailleurs d'indiquer que l'implantation sur un site se fera dans le cadre de négociations avec le propriétaire donnant lieu à des indemnités foncières du propriétaire.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous considérons que la réponse du maître d'ouvrage est satisfaisante.

### **Approvisionnement et incidences sur l'activité des carrières**

**L'AE-CGEDD recommande d'évaluer les incidences du projet sur l'activité des carrières auprès desquelles il est prévu de s'approvisionner, de mieux décrire et évaluer les incidences de la mise en dépôt des matériaux excédentaires, préciser les critères retenus pour définir « l'absence de sensibilité environnementale » des sites de stockage et de les localiser**

#### ***Extrait de réponse de SNCF Réseau :***

##### ***Incidence du projet sur l'activité des carrières :***

*Les sites d'approvisionnement du projet seront confirmés lors des études de conception détaillées. L'ensemble des carrières seront réinterrogées, en particulier sur leur capacité d'approvisionnement de LNMP et sur quelle durée. L'UNICEM (fédération qui rassemble les producteurs de matériaux) sera associée à ces travaux.*

##### ***Positionnement vis-à-vis du schéma régional des carrières d'Occitanie :***

*Les carrières du territoire permettront de satisfaire les besoins du projet de Ligne nouvelle avec des distances de transport des matériaux raisonnables et sans induire de tension notable quant à la disponibilité en matériaux à l'échelle du territoire pour d'autres projets.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous considérons que la réponse du maître d'ouvrage est satisfaisante.

### **Contribution du projet à la Stratégie Nationale Bas Carbone**

**L'AE-CGEDD recommande d'expliquer en quoi le projet contribue à l'atteinte des objectifs de la stratégie nationale bas carbone.**

#### ***Extrait de réponse de SNCF Réseau :***

*Un bilan carbone phase construction et phase exploitation sur les deux scénarii AMS et AME a été réalisé et est présenté dans la pièce F5, volume 2 « effets globaux du projet ».*

....

*De plus le maître d'ouvrage s'engage à étudier tout au long des études de détails des alternatives susceptibles de réduire l'empreinte carbone de la phase construction afin de diminuer les émissions de GES pendant la phase chantier.*

*Les principaux leviers d'action d'ores et déjà identifiés sont les suivants :*

- Utilisation de matériaux recyclés (ballasts et voies) et optimisation des mouvements de terres ;
- Réduction des émissions de GES dues au transport de matériaux en optant pour des modes de transports moins émetteurs et en limitant les distances d'approvisionnement ;
- Limitation au strict minimum des emprises au sol (limitation du changement d'occupation des sols / artificialisation des sols).

#### COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Nous considérons que la réponse du maître d'ouvrage est suffisamment argumentée.

#### Eaux superficielles et souterraines

L'AE-CGEDD recommande de finaliser l'analyse de faisabilité des compensations hydrauliques, et si nécessaire de faire évoluer le projet en conséquence, et de mettre en place un dispositif de suivi de la qualité des eaux dont la réactivité serait adaptée à la vulnérabilité des milieux au niveau de chacun des ouvrages hydrauliques. Elle recommande également d'étendre la technique de désherbage sans pesticide à l'ensemble des zones présentant une sensibilité environnementale et de santé humaine voire à l'ensemble de la ligne.

#### *Extrait de réponse de SNCF Réseau :*

##### Faisabilité des compensations hydrauliques :

- Ces critères ont permis de cartographier les secteurs potentiellement favorables. Il convient toutefois d'indiquer qu'il s'agit de secteurs pressentis qui feront l'objet, lors des phases d'études ultérieures, d'une concertation avec les Services de l'Etat, les gestionnaires, les propriétaires et les collectivités concernées, en vue de l'autorisation environnementale. Les secteurs pré-identifiés pourront ainsi, en fonction de cette concertation, être optimisés afin de prendre en compte de manière plus précise l'ensemble des enjeux et des contraintes, tant humains qu'écologiques.

##### Dispositif de suivi de la qualité des eaux

- Le suivi de la qualité de l'eau est nécessaire en phase travaux s'agissant de la phase présentant le plus de risque de pollution. En phase exploitation, le suivi conduit en phase travaux sera prolongé sur 5 ans. A terme, un suivi ne sera nécessaire qu'en cas de pollution accidentelle afin de vérifier l'absence d'incidence sur le milieu récepteur (ressource en eau souterraine et/ou superficielle).

##### Désherbage sans pesticide

- SNCF Réseau prend note de la recommandation de l'AE-CGEDD quant à l'extension de la technique de désherbage sans pesticide à l'ensemble des zones présentant une sensibilité environnementale et de santé humaine, avec des techniques mécaniques, en remplacement de l'usage des produits phytosanitaires, et notamment du glyphosate.

## COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Nous considérons que la réponse du maître d'ouvrage est satisfaisante.

### Recommandation n°4 (r4) : patrimoine naturel

L'AE-CGEDD recommande de documenter l'efficacité supposée de la densité, de la localisation et de la typologie des points de franchissements de la ligne, ainsi que des mesures de lutte contre les espèces invasives.

Elle recommande également d'évaluer la capacité du territoire accueillir les mesures compensatoires requises et, si elle n'était pas avérée, de reprendre l'analyse de substitution et potentiellement de les faire évoluer.

#### *Extrait de réponse de SNCF Réseau :*

##### *- Efficacité des mesures de franchissement de la ligne :*

*- Le cheminement préférentiel de la faune est présenté dans le chapitre « continuités écologiques », au niveau du § 3.6 de la pièce F3 à l'échelle régionale et § 3.2.14 des pièces F7A1 et F7B1 à une échelle plus fine.*

*- Concernant le projet LNMP, il est prévu en moyenne une possibilité de passage pour la petite et grande faune tous les 370 m. Ce dimensionnement est en cohérence avec les recommandations techniques du Sétra et avec les aménagements réalisés dans la cadre d'autres lignes ferroviaires de nature similaire décrits ci-dessous.*

##### *Efficacité des mesures de lutte contre les espèces invasives :*

La fiche de mesure R6 - Lutter contre les espèces invasives, en phase travaux au § 4.4.3. de la pièce F5 « effets globaux du projet » traite de la lutte des espèces invasives.

Cette mesure pourra être complétée dans les phases ultérieures du projet sur la base d'un inventaire dédié aux espèces envahissantes exotiques sur l'ensemble de la zone d'inventaire, et en renforçant les modalités de traitement pour chacune des espèces identifiées.

##### *Capacité du territoire à accueillir les mesures compensatoires :*

*- À ce stade du projet, des secteurs de recherche préférentielle ont été définis pour la prospection foncière.*

*- Le territoire prospecté répond au besoin compensatoire en termes de grands milieux recherchés.*

*- Une analyse croisée des secteurs de recherches avec l'occupation des sols Corine Land Cover 2018 montre que Les surfaces prospectées sont largement supérieures au besoin (entre 2 et 18 fois) afin de prendre en compte*

*Le taux variable de contractualisation ou d'acquisition.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous considérons que la réponse du maître d'ouvrage est satisfaisante.

**Recommandation n°5 (r5) : environnement humain**

**Nuisances sonores :**

**L'AE-CGEDD recommande d'évaluer la répétitivité et le niveau des émergences sonores aux différents horizons de mise en service de la future ligne et si nécessaire de faire évoluer les mesures d'évitement et de réduction en conséquence.**

***Extrait de réponse de SNCF Réseau :***

*... La prise en compte dans les tests de sensibilité de l'indicateur LAmax a mis en évidence un niveau de 80 dB(A) atteint ou dépassé au passage d'un train sur 16 bâtiments dont 6 ont déjà été identifiés comme devant bénéficier d'un isolement de façade afin de respecter les objectifs réglementaires « classiques ».*

*- Les 10 bâtiments n'étant pas initialement traités au titre de la réglementation classique « Laeq » font d'ores et déjà l'objet d'une prévision de protection complémentaire par isolement de façade au titre des impacts acoustiques liés au LAmax.*

*- A noter que sur la phase 1, seuls 10 bâtiments sont concernés sur les 708 bâtiments ayant été pris en compte dans le modèle acoustique, soit moins de 2 % des bâtiments de la phase 1.*

*Néanmoins, ces résultats sont basés sur la prise en compte d'un seul type d'indicateur, sans préjuger de l'indicateur qui sera finalement retenu par le groupe d'experts acoustiques : LAmax, SEL ou LAeq-sp.*

*- Dès que la réglementation définira les conditions précises de la prise en compte des indicateurs évènementiels, SNCF s'engage à prendre en compte la réglementation qui sera applicable dans le cadre des études acoustiques du projet LNMP en appliquant l'indicateur retenu.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous retenons l'engagement de la SNCF d'appliquer l'indicateur qui sera proposé par les experts.

## **Incidences du projet sur l'urbanisation autour des gares nouvelles, effets sur les déplacements et consommation des terres agricoles**

L'AE-CGEDD recommande d'évaluer précisément les incidences du projet sur le développement de l'urbanisation induit par la localisation des gares nouvelles, leur effet sur les déplacements, et la consommation d'espaces accompagnée de l'artificialisation de terres qu'elles provoqueront.

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Cette recommandation se trouve hors du périmètre de l'enquête.

### **Recommandation n°6 (r6) : hypothèses, méthodes et bilan socio-économique**

#### **Bilan socio-économique :**

L'AE-CGEDD recommande d'intégrer au bilan socio-économique : - les pertes de temps liées au caractère excentré des gares nouvelles en unifiant la référence pour les apprécier ; - l'artificialisation induite par cette localisation ; - la consommation énergétique et les gaz à effet de serre occasionnés par ces déplacements vers les gares nouvelles ; - les nuisances accrues (bruit, vibrations) pour les riverains par l'augmentation des trains de fret dans les gares centres.

L'AE-CGEDD relève cependant que le fait que les émissions de gaz à effet de serre de la phase travaux du projet ne soient pas prises en compte dans son bilan socio-économique, quoique conforme au cahier des charges de ce type de bilan, reste critiquable.

#### ***Extrait de réponse de SNCF Réseau :***

*... Le bilan socio-économique présenté dans le dossier d'enquête publique intègre d'ores et déjà (dans le test de sensibilité ad hoc) les nuisances sonores pour les riverains émises par les trains de fret additionnels, différenciées selon le milieu (urbain mais aussi rase-campagne...) que traversent ces trains.*

*- Les conséquences du projet LNMP en termes d'artificialisation induite sont en revanche bien analysées dans le cadre de l'étude d'impact environnementale, en pièce F5 du dossier d'enquête. Enfin, il convient rappeler que les gares nouvelles sont envisagées seulement pour la phase 2 du projet LNMP.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous considérons que cette recommandation qui concerne les gares nouvelles est hors du périmètre de l'enquête.  
Concernant la prise en compte des nuisances sonores et vibrations accrues dans le bilan socio-économique, le maître d'ouvrage a répondu à la question.

***Recommandation n°7 (r7) : suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets***

**L'AE-CGEDD recommande de caractériser et d'objectiver les mesures de suivi projetées au regard de la sensibilité des enjeux concernés et de les compléter par un suivi de l'efficacité des mesures en rapport avec celle de l'infrastructure, de l'ordre du siècle.**

***Extrait de réponse de SNCF Réseau :***

- *Concernant le milieu naturel, les suivis d'efficacité des mesures compensatoires seront réalisés sur une période de 30 ans, selon la fréquence suivante : · Année N à N+5 : tous les ans · Année N+5 à N+30 : tous les 5 ans.*
- *SNCF Réseau s'engage à appliquer les règles de l'art et les retours d'expérience réalisés sur les récents projets ferroviaires tels que le CNM, la LGV SEA, la LGV BPL et la LGV Est Européenne.*
- *Entre d'autres termes, l'objet du bilan LOTI est de comparer la réalité après la mise en service avec l'évaluation initiale qui a conditionné la décision de réalisation du projet. Il constituera le recueil de l'ensemble des données relatives à la caractérisation de la situation précédant la mise en service (état-zéro) complété par des données caractérisant le fonctionnement de la LGV au moment de la mise en service de la ligne.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous considérons que cette réponse est satisfaisante.

**Recommandation n°8 (r8) : résumé non technique**

**L'AE-CGEDD recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.**

**Extrait de réponse de SNCF Réseau :**

*La pièce F1 « résumé non technique » a été reprise pour la version définitive du dossier d'enquête publique en intégrant les compléments apportés suite à la version du dossier remise à l'AE-CGEDD. Elle intègre notamment les éléments suivants :*

- Les compléments liés à la thématique milieu naturel, en particulier les campagnes de printemps et d'été,*
- La mise à jour des documents de planification du territoire,*
- Les compléments socio-économiques tels que les tests de sensibilité et la prise en compte du scénario AME (bilan carbone, coûts collectifs, etc...).*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous constatons que la recommandation a été satisfaite.

**Recommandation n°9 (r9) : mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

**L'AE-CGEDD recommande d'expliciter les conséquences en termes d'urbanisation de la création de la gare nouvelle de Béziers.**

**Extrait de réponse de SNCF Réseau :**

- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme a pour objet d'assurer la compatibilité de ces documents avec le projet déclaré d'utilité publique. La DUP emporte cette mise en compatibilité. **A ce stade, seule la phase 1 du projet est soumise à enquête publique préalable à la DUP, nonobstant une évaluation environnementale menée à l'échelle globale du projet (phases 1 et 2).***
- A noter que la zone d'implantation de la gare se situe en zone Agricole (A). La gare nouvelle de Béziers concerne la seule phase 2 du projet, qui fera l'objet d'une enquête publique préalable à la DUP ultérieure. En conséquence, il ne relève pas de l'objet de la mise en compatibilité actuelle (phase 1) de prendre en compte l'urbanisation autour de la gare.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous constatons que la recommandation se situe hors du domaine de l'enquête.

**COMMENTAIRE GÉNÉRAL DE LA COMMISSION D'ENQUETE :**

**Globalement, nous considérons que le maître d'ouvrage a tenu compte des recommandations de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable (AE-CGEDD) sur l'étude d'impact du projet.**

### **Avis du Ministre de la transition écologique – Bureau des sites et espaces protégés :**

Avis favorable assorti de recommandations notamment sur le site d'Issanka, le massif de la Gardiole et sur le tunnel du Mont-Royal s'appuyant sur les observations suivantes du rapport de M. Brentrup, inspecteur général du développement durable, ci-après :

OBSERVATIONS PRESENTEES	REPONSES DE SNCF Réseau
- Abaissement du profil en long, (Mont Royal) pour optimiser l'insertion paysagère	- Baisse entre 7 et 9 mètres au niveau du tunnel de la Gardiole
- Raidissement des pentes de déblais	- Met en place des fronts de taille verticaux et réguliers
- Limiter l'impact des bassins de rétention des eaux pluviales	- Traitement paysager des bassins
- Garantir le traitement des espaces interstitiels LNMP et autoroute A.9	- Traitement paysager
- Franchissement de la Vène	- Pas de modification de tracé possible.

#### **COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous notons que les recommandations sont prises en compte par le maître d'ouvrage, à l'exception du franchissement de la Vène.

### **Avis du Secrétariat Général Pour l'Investissement – SGPI**

Ce projet a un quadruple objectif :

- Apporter des gains à la collectivité au niveau national et européen ;
- Apporter de la valeur au plan territorial ;
- Participer aux enjeux climatiques ;
- Réduire la vulnérabilité environnementale des transports dans la région.

**Le SGPI donne un avis favorable.**

Il fait siennes les recommandations des contre-experts et, en particulier :

Au porteur de projet :

D'améliorer le dossier présenté au débat public sur différents aspects, notamment la clarification des objectifs et des chiffres concernant la seule phase 1, souvent masqué par la présentation du projet global qui n'est pas celui soumis à enquête publique ;

De sécuriser le financement et les contributions cibles des différentes parties prenantes, de façon à ce que le projet présenté soit le plus proche possible de celui qui verra le jour ; par ailleurs, le niveau des provisions pour risque est jugé insuffisant ;

De travailler avec la Région les offres ferroviaires envisageables pour irriguer au mieux le territoire dans son ensemble et réduire les disparités observées selon les communes.

À l'État, en vue des futurs projets de ligne nouvelle grande vitesse :

De normer l'analyse des effets redistributifs de ces projets ainsi que leurs effets en termes d'aménagement du territoire ;

D'intégrer la phase chantier dans le bilan socioéconomique des projets de transport ;

D'aligner les valeurs monétaires des externalités retenues par le Ministère à celles recommandées.

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous considérons que le maître d'ouvrage a pris en compte les recommandations du SGPI qui étaient de sa compétence.

**Avis des autorités consultées et reçus avant l'enquête publique – Phase 1.**

<b>AUTORITES COMPETENTES</b>	<b>AVIS, RÉSERVES ET OBSERVATIONS</b>
Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) de l'Hérault,	<b>Avis favorable.</b> Demande au porteur de projet de veiller à la prise en compte de l'ensemble des observations formalisées pour améliorer le projet et éviter, réduire ou compenser l'ensemble des incidences mentionnées, tant agricoles qu'environnementales, ...

<b>AUTORITES COMPETENTES</b>	<b>AVIS, RÉSERVES ET OBSERVATIONS</b>
Commission Départementale de la nature, des Paysages et des Sites (CDNPS) de l'Hérault	<b>Avis favorable.</b>
Procès-verbal de l'examen conjoint	<b>Avis favorable.</b>
Commune de BESSAN	<b>Avis favorable</b> , conditionné au respect les réserves ou exigences liées au rétablissement de la voie ferrée pour alimenter la base de travaux, aux modalités de fonctionnement de cette base, et au maintien des de ses activités actuelles, aux mesures compensatoires écologiques et financières.
Commune de BOUZIGUES	<b>Avis favorable</b>
Commune de CASTELNAU DE GUERS	<b>Pas d'avis explicite</b> , courrier assorti des remarques relatives à l'état des lieux des chemins communaux et de leur remise en état après travaux, aux actions liées au vignoble PICPOUL de PINET et à la préservation de l'appellation, et à la protection de la voie Domitienne
Commune de FLORENSAC	<b>Pas d'avis explicite</b> , assorti des remarques liées à prise en compte des nuisances sonores, à la réalisation d'un état des lieux des chemins communaux et de leur remise en état après travaux ; et l'obtention de compensations pour les atteintes aux vignobles PICPOUL de PINET
Commune de LATTES	<b>Avis favorable</b> sous les réserves liées au respect de la transparence hydraulique (viaduc Mosson), aux mesures environnementales (bois de Maurin), au respect du paysage (agrandissement de la station de la Castelle), et à la prise en compte des observations techniques sur le dossier du MECDU.
Commune de MONTPELLIER	<b>Avis favorable</b> sous les réserves liées à la prise en compte des observations techniques sur le dossier du MECDU,
Commune de PINET	<b>Avis défavorable</b> aux motifs des impacts sur la production AOP, sur les nuisances sonores, sur le paysage, sur les chemins communaux, et tous les impacts écologiques.
Commune de POUSSAN	<b>Pas d'avis explicite</b> , mais fortes inquiétudes pour le respect de la transparence hydraulique et protection de la ressource en eau (ISSANKA), la gestion des eaux de surface pendant les travaux, les risques technologiques en phase d'exploitation, les impacts écologiques, et sur le paysage (Viaducs).
Commune de SAINT JEAN DE VEDAS	<b>Avis favorable</b> , sous réserve la prise en considération des remarques faites sur le dossier du MECDU.

<b>AUTORITES COMPETENTES</b>	<b>AVIS, RÉSERVES ET OBSERVATIONS</b>
Commune de SAINT THIBERY	<b>Avis favorable</b>
Commune de VILLENEUVE LES BEZIERS	<b>Pas d'avis explicite</b> , mais des demandes pour les rétablissements du réseau routier, les protections phoniques, le maintien des transparences hydrauliques, la prise en compte du préjudice aux activités agricoles, et une bonne politique foncière.
Communauté d'agglomération de Béziers-Méditerranée	<b>Pas d'avis explicite</b> , mais des demandes de rétablissements du réseau routier, de construction d'un ouvrage supplémentaire, de réduction de l'impact social et environnemental.
Montpellier-Méditerranée- Métropole	<b>Avis favorable</b> sous réserve de prise en compte des observations techniques faites sur le dossier du MECDU.
Conseil Départemental de l'Hérault	<b>Avis favorable</b> sous réserve : De la prise en compte de la modernisation du réseau routier, des projets du département et des rétablissements du réseau, de la sécurité de usagers en phase travaux. Pour l'agriculture : de clarifier la problématique des prélèvements fonciers, Pour les espaces naturels : de faire attention aux rétablissements écologiques, et de clarifier les mesures proposées, Pour l'hydraulique : préciser les études et les suivis prévus.
Communauté d'agglomération Sète Agglopôle Méditerranée	<b>Pas d'avis explicite</b> , mais des demandes de mesures compensatoires induites par l'impact sur la biodiversité, et pour la préservation de la ressource en eau (nappes souterraines).
Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée	<b>Avis favorable</b> , avec réserves sur les aménagements urbains, les nuisances sonores et visuelles, l'impact sur l'activité économique, et sur la desserte du territoire.

#### COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Nous notons 11 avis favorables, 1 avis défavorable et 6 avis non exprimés.

Elles sont toutes favorables à la réalisation d'une ligne à grande vitesse.

Leurs avis sont assortis d'observations et de préoccupations liées notamment à :

- La prise en compte des recommandations techniques concernant la mise en conformité des documents d'urbanisme ;
- Au rétablissement des voiries ;
- La localisation des surfaces compensatoires sur le territoire des communes ;

- Un traitement des nuisances phoniques ;

- ...

Nous constatons que les remarques et avis ne remettent pas en question le projet de ligne nouvelle.

Les aménagements demandés sont globalement raisonnables.

Nous pensons que le maître d’ouvrage doit tenir compte de ces observations et avis.

### **Rencontre avec les collectivités territoriales pendant l’enquête :**

À notre demande, nous avons été reçus par :

Le Conseil départemental de l’Hérault le 18 janvier 2022 ;

La Communauté d’agglomération Béziers Méditerranée le 18 janvier 2022 ;

La Communauté d’agglomération « Sète Agglopôle Méditerranée » le 25 janvier 2022 ;

La Communauté d’agglomération Hérault Méditerranée le 26 janvier 2022.

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D’ENQUETE**

Les quatre collectivités se sont exprimées de façon favorable à la réalisation d’une ligne à grande vitesse. Leurs avis sont assortis de demandes, d’observations et de préoccupations qui sont traitées ci-après, car elles ont déposé leurs contributions sur le registre numérique.

## **3. LES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC**

Trente-cinq contributions, défavorables et sans argumentaire, n’ont pas été insérées dans le procès-verbal de synthèse. Elles ne nécessitent pas de réponse du maître d’ouvrage.

Quarante et une observations ont été classées « Hors périmètre de l’enquête ».

Elles concernent essentiellement la phase 2 du projet : les gares nouvelles, le tunnel des Corbières, ..., ou le réseau ferré Sud-ouest, ...

Onze observations ont été classées « Divers ».

De teneurs très variées, parfois sans lien précis avec l'enquête publique, parfois polémiques Nous avons considéré qu'elles ne demandaient ni réponse du maître d'ouvrage, ni de notre part.

Quatre contributions ou observations, n'ont pas été soumises au maître d'ouvrage.

Leur réponse ne relevait pas de sa compétence. Il s'agissait :

- De la demande de prolongation de l'enquête de 15 jours, présentée par M. Commeinhes, président de Sète Agglopolé Méditerranée, relayée aussi par des contributeurs.

Par courrier du 03 février 2022<sup>1</sup>, Monsieur le Préfet de l'Hérault a répondu qu'il ne lui apparaissait pas nécessaire de prévoir une prolongation au motif que la collectivité avait été saisie du dossier le 22 juillet 2021 et que le dossier d'enquête ne différait pas de celui de la consultation au regard des éléments techniques. Consultés, nous avons soulevé l'importante mobilisation du public autour du bassin de Thau (70 % des contributions), et l'organisation de réunions publiques qui ont accueilli de nombreux participants, élus, associations et habitants et que de ce fait l'expression du public était normale et suffisante.

- De la demande de suspension de l'enquête de 3 à 6 mois, présentée par Monsieur Morgo, maire de Villeveyrac. La délibération du Conseil municipal du 18 janvier 2022 a été postée sur le registre électronique (@669) le 22 janvier et déposée par courrier le 27 janvier, dernier jour de l'enquête (C 1208).

Il n'a pas été donné suite à cette demande, les critères de suspension de l'enquête n'étant pas réunis.

- De la demande de la commune de Montbazin qui se plaignait que la pièce jointe n'était pas visible du public. (E1010). La pièce jointe a été bloquée par le logiciel de lutte contre les pièces indésirables. Ce n'est que le lendemain que le gestionnaire du site a trouvé quels étaient les éléments de blocage. Après concertation, les éléments incriminés ne nous étant pas apparus illicites, nous avons publié la pièce qui a été prise en compte dans le registre numérique.
- Le dépôt, par Monsieur Lucas, le 27 janvier lors de la permanence tenue à Gigean, du document intitulé « NON au tracé du TGV Montpellier Béziers » - « adressé à Jean Castex et Carole Delga ». Ce document (C1215) a recueilli 5 180 contributions entre le 23 décembre 2021 le 26 janvier 2022, elles sont toutes défavorables au projet.

---

<sup>1</sup> Annexé au rapport d'enquête

Nous avons remarqué que les arguments ne différaient pas de ceux émis pendant l'enquête et que nous avons reproduits dans le procès-verbal de synthèse.

Quarante-neuf contributeurs ont donné un avis favorable (sans réserve).

Les arguments développés à l'appui de ces avis favorables sont notamment (verbatim) :

- *Le projet complète le réseau transeuropéen. Il fait partie du corridor européen n°6, chaînon manquant de l'axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe qui permettra une continuité ferroviaire entre l'Espagne et le nord de l'Europe ;*
- *Il s'intègre dans un projet à long terme de réalisation de liaisons transversales efficaces entre Bordeaux-Toulouse-Marseille et l'Italie..*
- *Il s'inscrit dans une démarche de développement durable et de protection de l'environnement :*
  - Il offrirait une alternative à la route et à l'aérien ;*
  - Il permettrait une réduction importante de l'empreinte carbone (diminution du nombre de poids-lourds qui circulent sur l'autoroute A9, ...)* ;
- *Il apporterait une solution adaptée et durable aux enjeux d'urgence climatique et de santé publique liés au transport ;*
- *Il renforcerait la capacité de la région à faire face aux impacts climatiques de plus en plus violents qui fragilisent le réseau d'infrastructures et aux défis environnementaux, et amorcer une véritable transition écologique et énergétique positive du territoire ;*
- *Il permettrait d'améliorer les mobilités du quotidien, en favorisant le report modal voyageurs et fret. La disponibilité de la voie actuelle libèrera des sillons pour le trafic voyageurs (TER et Intercités). Ceci devrait assurer des cadences plus élevées en liaison avec la volonté de réduire le trafic routier quotidien domicile -travail ;*
- *Par sa mixité voyageurs-fret, il pourrait contribuer au développement de la desserte du port de Sète et de Port-La-nouvelle, à l'amélioration de la qualité, de la régularité et de la compétitivité du service ferroviaire pour les marchandises et au renforcement du potentiel logistique régional pour les chargeurs et entreprises ferroviaires ;*
- *Son évaluation économique, sociale et environnementale serait positive. À l'avenir les évolutions des matériels de transport et des conditions d'exploitation (comme dans le passé la mise en service de TGV à étage) ou de fortes hausses du prix des carburants (impactant les trafics routiers et aériens) amélioreraient encore ce bilan.*

## 4. LE MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Nota : Le lecteur trouvera les réponses du maître d'ouvrage et nos commentaires au § « C.5 MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE » du rapport volume 2.

Dans le présent chapitre, nous reprenons, par thème la synthèse des préoccupations du public (police droite) et une synthèse des réponses du maître d'ouvrage (*police italique*). Nos commentaires sur la réponse du maître d'ouvrage sont en (police droite encadrée).

### 4.1. Information du public

Les observations relevées expriment essentiellement :

- Un déficit de démocratie participative, un manque de concertation, une concertation trop courte (pandémie), un manque de présence sur le terrain, ... ;
- Une mauvaise information du public et des élus ;
- Une enquête précipitée, trop courte, manque de temps pour étudier le dossier, avec en plus la période des fêtes de fin d'année ;
- Un problème d'accès au dossier numérique, ...

#### *Synthèse de la réponse de SNCF Réseau :*

*Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage retrace les différentes étapes de la concertation engagée depuis les années 2000 et rappelle les nombreuses actions d'information qui ont été menées depuis le début du projet (commissions consultatives organisées avec les élus, ateliers thématiques organisés avec la participation d'associations environnementales, de syndicats, de scientifiques..., comités partenariaux, réunions bilatérales, rendez-vous particuliers avec les élus, envoi de dépliants, réunions publiques, articles publiés dans la Presse Quotidienne Régionale, mise en place d'un site internet dédié, visioconférences, campagnes sur les réseaux sociaux,...). Il insiste plus particulièrement sur celles qui concernent la période 2020-2021 et sur l'importance des interactions avec le public :*

3. **15 550** visiteurs sur le site internet qui ont consulté plus de 52 000 pages, plus de 9 400 documents téléchargés avec en tête les plans du tracé mis à disposition.
4. **80 000 dépliants** postés dans toutes les boîtes aux lettres des communes de la phase 1. La carte T intégrée au dépliant a été retournée complétée à 105 reprises. Elle représente ainsi 5,58% des expressions.
5. **759 avis** ou questions via le formulaire en ligne, **29 emails**, **515 questionnaires** remplis sur le site internet
6. **3 campagnes** sur les réseaux sociaux Instagram® et Facebook® : **1,7 millions de vues**, **11 000 clics** vers le site internet, **237 commentaires**, **787 réactions** (likes...) et **192 partages** soit 12,59% des expressions.

7. **12 visioconférences** (RDV Visio, ateliers, commissions consultatives : 309 personnes (soit 206 participants uniques) durant près de 17h d'échanges : avec la présence d'acteurs importants du territoire tels que l'Observatoire du Pays de Thau ou encore France Nature Environnement qui ont également bénéficié de rendez vous dédiés avec la mission LNMP (comptes rendus disponibles sur le site internet de SNCF Réseau). **Tout au long de la concertation, 1 367 contributions (avis ou questions, écrites ou orales) ont été formulées.**

Depuis 2020, la concertation et la communication du projet LNMP c'est également **68 rendez-vous** avec les maires des communes concernées, les associations, les entreprises...

#### COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

**Nous notons la réponse du maître d'ouvrage et considérons que le dossier de réalisation de la ligne nouvelle LNMP a fait l'objet d'une large concertation et d'une importante information du public, des élus et des partenaires sociaux, préalablement à l'enquête publique.**

Par ailleurs, au regard de la durée de l'enquête publique (45 jours, dont 25 jours consécutifs hors période de fêtes et/ou vacances), de l'importance de la publicité (affichage de l'avis d'enquête dans chaque commune concernée, implantation de 127 avis d'enquête aux intersections du projet avec la voirie existante, publication de l'avis dans deux journaux nationaux et deux quotidiens locaux, 15 jours avant le début de l'enquête et rappelé dans la première semaine de l'enquête, campagne d'information sur les réseaux sociaux), ainsi que du nombre d'accès au dossier sur le site dématérialisé (3 064 visualisations et 4 524 téléchargements) et du nombre de contributions (1 272).

**Nous considérons que le public a montré un intérêt certain pour ce projet, qu'il a eu le temps et la possibilité de prendre connaissance du dossier et de transmettre ses observations.**

## 4.2. Milieu naturel

### - 4.2.1 Biodiversité - écosystème

#### Biodiversité :

Des contributeurs notent que la capacité à répondre au déclin de la biodiversité par un « zéro perte nette de biodiversité » n'est pas avérée. Ils considèrent que des incertitudes demeurent sur le dimensionnement des impacts réels sur la biodiversité.

#### *Synthèse de la réponse de SNCF Réseau*

*Le maître d'ouvrage indique que les mesures Éviter Réduire Compenser (ERC) prendront en compte les différents bilans environnementaux finaux disponibles sur des projets autoroutiers récents et les derniers projets de LGV (CNM, LGV SEA, LGV BPL et LGV Est Européenne).*

*Pour ces premiers bilans environnementaux intermédiaires les principales conclusions sont :*

- *Sur les eaux superficielles : peu voire aucune dégradation de la qualité des eaux superficielles n'a été constatée pendant les travaux ;*
- *Sur les eaux souterraines : pas d'effet quantitatif ou qualitatif constaté pendant les travaux ;*
- *Concernant la faune et la flore :*
  - *L'ensemble des ouvrages de transparence (mammifères, amphibiens, chiroptères, etc...) montre une bonne fréquentation ;*
  - *Tous les suivis des populations montrent une dynamique positive ;*
  - *Concernant la flore : les transplantations se sont avérées efficaces avec une bonne dynamique de reprise ;*
- *Sur la sylviculture, les boisements compensateurs font état d'un très bon taux de reprise ;*
- *Sur l'acoustique et les vibrations : les résultats au bout d'un an montrent que les niveaux sonores restent inférieurs aux seuils réglementaires ;*
- *Sur le paysage : les plantations montrent un bon taux de reprise même si des mesures correctives ont dû être mises en place.*

*L'objectif est l'absence de perte nette de biodiversité.*

*Le maître d'ouvrage s'engage à prendre en compte, en vue du dossier de demande d'autorisation environnementale de la phase 1, les retours d'expérience issus des bilans environnementaux finaux des dernières infrastructures ferroviaires dès qu'ils seront disponibles.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous observons que ce contexte d'analyse de retours d'expériences, semble cohérent et positif en vue d'atteindre l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité.

Par ailleurs, au vu du contenu du dossier<sup>2</sup>, nous notons que le maître d'ouvrage s'est engagé à :

- Procéder, en phase travaux, à une optimisation des emprises ainsi qu'à un balisage général du chantier pour circonscrire au mieux leur étendue. Certains secteurs seront balisés plus finement pour garantir la préservation des enjeux présents, (au droit des stations végétales à enjeu : ripisylve de l'Hérault et prairies humides méditerranéennes observées à hauteur de l'Hérault, mosaïques des milieux ouverts au nord de Pinet, à l'ouest et au nord de Mèze) ;

- Adapter le calendrier des travaux de manière à permettre d'éviter les destructions d'individus, en particulier les oiseaux, et des mesures d'évitement des pollutions et de développement d'espèces invasives seront prises (ruisseaux de Soupié, de Nègue-Vaques, Font Frats, du

<sup>2</sup> voir § 8.2. Enjeux, effets et mesures concernant le patrimoine naturel et biologique

Pallas et de la Vène, ...) ;

- Mettre en œuvre, en phase d'exploitation, les principales mesures compensatoires consistant en la réhabilitation et la gestion de quatre types d'habitats : Les ripisylves et milieux rivulaires, les mares, les milieux ouverts, les boisements et matorraux méditerranéens.

**En conclusion**, nous considérons que si le projet est perturbant pour la biodiversité et l'écosystème, l'application de la méthodologie ERC concourt à maintenir les spécificités biologiques des milieux naturels traversés.

#### Continuité écologique :

Les incidences du projet sur les zonages de protection et d'inventaires et en particulier sur les continuités écologiques sont fortes malgré les mesures d'évitement et de réduction engagées. La fragmentation des milieux, par les ouvrages existants et la ligne à venir, pénaliserait les continuités écologiques et le déplacement des espèces.

Il est noté, que la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques identifiées dans le Schéma régional de cohérence écologique, ne pourront être assurées.

#### Extrait de réponse de SNCF Réseau :

*Le maître d'ouvrage indique que le projet évite globalement les zones d'inventaire et de protection mais s'inscrit entre des entités à fortes sensibilités écologiques.*

*La transparence écologique du projet est assurée par la mise en place d'ouvrages spécifiques de rétablissement des continuités écologiques (tous les 370m). Le positionnement de ces ouvrages a été établi en intégrant les ouvrages de transparence écologique présents sur l'autoroute A9.*

*Le maître d'ouvrage assure que les retours d'expérience sur les autres lignes TGV, ne mettent pas en lumière des ruptures de transparence dans les déplacements de la faune.*

*Il conclut que l'importance du nombre et la taille des ouvrages garantira une transparence importante et un faible risque de collision.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous constatons que les mesures prises, par le maître d'ouvrage, pour assurer les continuités écologiques sont favorables et quelles sont confortées par l'intégration des retours d'expériences sur d'autres infrastructures similaires.

Par ailleurs, nous pensons que :

- Si le maître d'ouvrage a pris en compte le schéma régional de cohérence écologique, une mise en cohérence avec les objectifs du futur SRADDET sera aussi nécessaire ;
- La réalisation du projet de la Ligne nouvelle sera à l'origine de l'altération par coupure et fragmentation des milieux naturels (trame verte et trame bleue), notamment des zones de passage de la faune sauvage et des réservoirs biologiques associés à cette faune ;
- La fragmentation sera atténuée par des ouvrages (crapauducs, « hop-over », écopont, ...) et aménagements (plantation de haies, ...) rétablissant les continuités<sup>3</sup>. Le suivi prévu de ces structures permettra de les valider et de les améliorer ; le retour d'expérience par rapport à d'autres infrastructures similaires confortera ces analyses ;
- Ces aménagements œuvrent utilement pour un rétablissement des continuités écologiques déjà mises à mal par l'autoroute A9.

#### Natura 2000 et les ZNIEFF :

La plupart des contributeurs considèrent que les zones protégées, Natura 2000 et ZNIEFF, ne sont pas respectées dans leur intégrité et leurs aspects réglementaires, notamment pour le massif de la Gardiole et les abords de l'étang de Thau.

Ils craignent un effondrement de la biodiversité dans ces secteurs perçus comme fragiles et très fortement impactés voire détruits.

#### Extrait de réponse de SNCF Réseau :

*Le maître d'ouvrage souligne que s'agissant de la phase 1 du projet, aucun site Natura 2000 n'est impacté par les emprises. L'analyse des incidences de la phase 1 sur les sites Natura 2000 présents à proximité, a permis de conclure que la section Montpellier – Béziers ne génèrera d'incidence résiduelle notable dommageable que sur la ZPS « Est et Sud de Béziers » (notamment sur l'espèce de l'Outarde canepetière). Le maître d'ouvrage rajoute que la mise en place des mesures de compensation garantira l'intégrité et la cohérence de la ZPS, et du réseau Natura 2000 national et européen.*

*Le maître d'ouvrage signale que l'emprise du projet impacte 9 ZNIEFF qui sont impactées pour 1,2% de leur surface. De nombreuses mesures prévues et explicitées dans l'étude d'impact, permettront de réduire les impacts du projet sur ces sites.*

*Le maître d'ouvrage en déduit que l'absence d'emprise du projet sur les zones de protection et les faibles emprises sur les zones d'inventaire,*

---

<sup>3</sup> § 8.2. Enjeux, effets et mesures concernant le patrimoine naturel et biologique

*associées à la mise en œuvre de mesures ERC ont pour objectif de se prémunir de tout effondrement de la biodiversité.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous constatons que :

- Le projet génère des impacts et a une incidence résiduelle notable dommageable sur la ZPS « Est et Sud de Béziers » et notamment pour l'espèce de l'Outarde canepetière ;
- L'impact sur les ZNIEFF est limité à 1,2 % de la surface totale ;
- De nombreuses mesures compensatoires seront misent en place.

Par ailleurs : Le maître d'ouvrage indique<sup>4</sup> que la totalité des sites Natura 2000 présents sur le territoire traversé par la phase 1 du projet LNMP, ont pu être évités, exception faite de la ZSC « Cours inférieur de l'Hérault ». Les mesures ERC seront complétées par des mesures d'accompagnement et de suivi (sur 5 à 10 ans) de l'efficacité de celles-ci.

#### **En conclusion :**

Dans ce contexte, la ZPS « Est et Sud de Béziers » et le réseau européen Natura 2000 ne devraient pas perdre leur cohérence et leur intégrité.

L'absence d'emprise du projet sur les zones de protection et les faibles emprises sur les zones d'inventaire, associées à la mise en œuvre de mesures ERC devrait prémunir de tout effondrement de la biodiversité.

#### Les mesures Éviter Réduire Compenser ERC :

Des contributeurs jugent que les mesures compensatoires sont insuffisantes au regard des enjeux de biodiversité et d'environnement.

Ils souhaitent de nouvelles mesures soient étudiées. Ils soulignent que l'Ae indique que les surfaces nécessaires à ces mesures compensatoires risquent de ne pas pouvoir être « accueillies » par le territoire et demande à ce que ces mesures soient, à nouveau, analysées.

Ils souhaitent des d'études comparatives de variantes techniques sur le tracé retenu et de leurs éventuels effets sur la biodiversité.

<sup>4</sup> voir § 9. INCIDENCES NATURA 2000

**Extrait de réponse de SNCF Réseau :**

*Le maître d'ouvrage précise que les études de conception détaillées permettront vraisemblablement d'optimiser les emprises du projet et d'en réduire les incidences. La démarche ERC sera alors approfondie et les moyens et méthodes associés précisés. Les calculs de besoins compensatoires ont été volontairement réalisés dans une configuration maximaliste n'intégrant pas ces futures optimisations (par exemple pour l'habitat des plaines agricoles l'estimation du besoin compensatoire est de 1015 ha et la surface prévue est de 2075 ha).*

*Des secteurs de recherche préférentielle ont été définis pour la prospection foncière : le territoire prospecté répond au besoin compensatoire en termes de grands milieux recherchés et permet d'intégrer les objectifs d'une compensation au plus près de l'impact envisagé et d'une cohérence biogéographique des mesures (même entité biologique, même bassin versant, etc).*

*La majorité des zones humides impactées sont de type alluvial, la compensation pourra s'envisager dans le cadre de plan de restauration des nombreux bassins versant interceptés par le projet.*

*Le maître d'ouvrage indique qu'au regard de certains enjeux très spécifiques et en concertation avec la DREAL, il envisage de mettre en œuvre des démarches expérimentales de compensation écologique. Il mettra aussi en place des groupes de travail pour développer des mesures compensatoires complémentaires ou mutualisées pour le milieu naturel et le monde agricole.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous notons que :

- L'optimisation de l'emprise lors des études APD va diminuer mécaniquement les impacts ;
- Les surfaces compensatoires disponibles (11 616 ha) sont supérieures à celles nécessaires (1 730 ha) ;
- Des mesures compensatoires complémentaires ou mutualisées pour le milieu naturel et le monde agricole, seront mises en place ;
- Les incidences seront affinées et des propositions ERC plus détaillées lors des étapes d'avancement du projet (APD).

Cet ensemble de mesures devrait concourir à limiter les effets sur la biodiversité de la zone d'implantation de la Ligne nouvelle et de ses abords.

Par ailleurs, l'écoconception du projet met en place les mesures ERC qui seront complétées, selon le maître d'ouvrage, par des mesures d'accompagnement et de suivi. Les enjeux principaux ont pu être évités. L'équilibre nous semble atteint entre inconvénients et avantages notamment grâce aux surfaces compensatoires étendues.

### Le micro climat du terroir Picpoul de Pinet :

Le syndicat de l'AOP Picpoul de Pinet et le syndicat AOP Languedoc, indiquent qu'il existerait un risque de modification préjudiciable du micro climat du terroir du Picpoul de Pinet. Ceci mettrait en danger les caractéristiques de l'AOP.

### Extrait de réponse de SNCF Réseau

*Le maître d'ouvrage répond que les effets sur les microclimats seront pris en compte dans le cadre des études détaillées, sur la base de la mise à jour des états des lieux, avec établissement des sensibilités en fonction des types de cultures et en tenant compte des retours d'expérience des grands projets d'infrastructure réalisés sur le même territoire (CNM, A9, ...) ou sur des problématiques similaires (vignobles du Sauternes dans le cadre des études du GPSO). Le maître d'ouvrage s'engage, en cas d'effet avéré, à mettre en place des mesures correctives.*

*Le maître d'ouvrage souhaite mettre au point des dispositions spécifiques dans les protocoles à élaborer entre le maître d'ouvrage et les organisations professionnelles afin de fixer un cadre homogène pour l'indemnisation des préjudices pouvant être causés aux viticulteurs.*

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous constatons la nécessité d'études complémentaires pour valider les effets sur le micro climat du territoire du Picpoul de Pinet. Ces études nécessitent une mise à jour des états des lieux.

Nous demandons au maître d'ouvrage de préciser un calendrier pour ces études complémentaires et ces mises à jour.

Nous constatons la volonté du maître d'ouvrage d'associer les organisations professionnelles viticole à l'élaboration de protocole d'indemnisation des nuisances causées.

Le maître d'ouvrage précise<sup>5</sup> que des effets concernent la perturbation des écoulements d'air et des cultures, la création potentielle de microclimats, la qualité des sols des parcelles utilisées pour la mise en dépôt provisoire de matériaux, ainsi que l'augmentation du ruissellement des eaux et l'érosion des terres au droit des remblais les plus importants.

<sup>5</sup> voir § 8.3. Enjeux, effets et mesures concernant l'agriculture, la viticulture et la sylviculture

Ces effets devraient pouvoir être en partie évités par une importante transparence de l'infrastructure et la prise de mesures préventives (réalisation d'études pédologiques, mise en place de haies brise-vent, fossés collecteurs, bassins de rétention tout le long du projet ...).

**En conclusion**, nous observons que ces démarches, envisagées par le maître d'ouvrage, tendent à réduire les effets de l'infrastructure sur le milieu agricole et à ouvrir d'autres perspectives.

#### - 4.2.2 Faune-flore

Les contributeurs craignent que les travaux de la nouvelle ligne et l'exploitation de celle-ci, nuisent gravement à la faune et à la flore, de part et d'autre et tout au long du tracé. Des espèces protégées et menacées sont évoquées : Aigle de Bonelli, Pie-grièche à Poitrine Rose, Outarde Canepetière, ... ; mais aussi des plantes patrimoniales. Il est souligné l'insuffisance des mesures compensatoires sur les zones sensibles traversées, et pour les nombreuses espèces de valeur patrimoniale et protégées.

Cette mise en danger des espèces animales et florales s'étendrait jusqu'à l'étang de Thau.

Les clôtures le long de la ligne empêcheraient le gibier de circuler librement et plus généralement la ligne constituerait un obstacle difficilement franchissable pour la faune.

Nombreux contributeurs soulignent que les zones Natura 2000 et ZNIEFF, censés protéger la faune et la flore, ne sont pas respectées par le tracé de la ligne nouvelle.

L'ENS « Bois de Maurin » abrite des espèces végétales protégées (d'Ail petit moly (*Allium chamaemoly*) et de Gagées de Lacaita (*Gagea lacaitae*). Leur habitat est difficilement compensable.

#### *Extrait de la réponse de SNCF Réseau*

*Le maître d'ouvrage souligne que concernant les enjeux relatifs à la biodiversité, les dérangements de la phase des travaux sont pris en considération dans la conception du projet et l'organisation du chantier (système de management environnemental des travaux).*

*Le calendrier des travaux sera adapté à la phénologie des espèces.*

*Il rappelle que les incidences du projet qui ne pourront être évitées ou réduites seront compensées conformément à la réglementation. Les mesures de compensation feront l'objet d'approfondissements (surfaces, durées, moyens) et de formalisations (conventionnements avec opérateurs spécialisés) lors de l'autorisation environnementale unique.*

*Le maître d'ouvrage s'engage à ce que concernant la faune et la flore, et en particulier dans le cas où ces espèces bénéficient de statut de protection, une absence de perte de biodiversité soit recherchée.*

*Le maître d'ouvrage assure que l'étang de Thau n'est à aucun moment recoupé par les emprises du projet (au plus près, à environ 800 m au niveau de la Crique de l'Angle).*

*Il confirme que, pour le bois de Maurin, la station végétale de Gagée de Lacaita sera transplantée.*

*Le maître d'ouvrage précise que les coefficients de compensation sont définis en fonction de la nature de l'effet, des notions d'équivalence écologique, d'efficacité des mesures et d'additionnalité (Unité Compensatoire), l'objectif de la compensation étant la zéro perte nette de biodiversité. Les différentes mesures seront affinées et précisées en phase ultérieure du projet, dans le cadre de l'élaboration du dossier de demande d'autorisation environnementale.*

*Il rajoute que l'évaluation des impacts est basée sur la zone d'emprise du projet correspondant aux surfaces de la largeur des déblais et des remblais, à une zone tampon de 25 m de part et d'autre de la section courante et de 15 m pour les raccordements, les bases travaux, bases maintenance et les périmètres de gares. À certains endroits, la prise en compte d'une bande tampon supérieure à la bande d'emprise directe a été appliquée pour estimer des effets indirects.*

*Le maître d'ouvrage affirme que le cloisonnement des habitats naturels entre l'autoroute A9 et la future Ligne Nouvelle a été pris en compte et que le maintien de la continuité écologique sera assuré par les ouvrages de franchissements positionnés en continuité des ouvrages de franchissement de l'A9.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous notons que :

- La démonstration de l'absence de perte de biodiversité sera nécessaire pour permettre l'obtention des autorisations environnementales et notamment permettre de déroger à la protection des espèces en question. Des suivis durant plusieurs décennies devront être mis en œuvre pour vérifier l'efficacité sur le long terme de ces mesures mises en œuvre et l'obtention des bénéfices prévus ;
- Les mesures concrètes envisagées en phase conception mais aussi en phase travaux et exploitation, sont de nature à diminuer les impacts sur la faune et la flore ;

- L'étang de Thau n'est pas dans l'emprise du projet. Néanmoins, les mesures prises par le maître d'ouvrage pour éviter les pollutions accidentelles du milieu naturel proche de l'étang de Thau, nous paraissent adaptées ;
- L'adaptation des travaux à la phénologie des espèces et les mesures ERC adoptées devraient permettre d'atténuer les effets néfastes sur la flore et la faune ;
- Les mesures envisagées par le maître d'ouvrage concernant l'ENS « Bois de Maurin » répondent à la préservation des espèces végétales, comme la Gagée de Lacaita et l'Ail petit Moly ;
- Les différentes mesures seront affinées et précisées dans le cadre de l'élaboration ultérieure du dossier d'autorisation environnementale ;
- L'évaluation des impacts du projet sur les continuités écologiques a bien été prise en compte par le maître d'ouvrage ;
- La compensation des terres agricoles devrait augmenter les surfaces, même indirectement, destinées aux espèces étudiées.

Nous demandons au maître d'ouvrage de confier les actions de sauvegarde de la Gagée de Lacaita et de l'Ail petit Moly, au Conservatoire Botanique.

**En conclusion**, l'écoconception du projet a permis de mettre en place des mesures d'évitements, de réduction, d'accompagnement et de compensation<sup>6</sup>. Ce corpus de mesure vise à maintenir la faune et la flore, tout au long du tracé de Ligne nouvelle. Il nous paraît adapté aux milieux sensibles traversés et ne pas accroître les effets négatifs dus à l'autoroute pour les sections du tracé « jumelé » avec l'A9.

#### - 4.2.3 Pollution des sols et de l'air

Lors de la phase travaux, des contributeurs, craignent une pollution atmosphérique (co<sub>2</sub>, poussières...) du fait des engins de chantier ; de même les viticulteurs craignent une pollution par les poussières générées par les travaux de remblais/déblais.

Les travaux génèreraient, selon certains contributeurs, des pollutions dues à l'excédent de granulats dégagé par les travaux en déblais.

La mixité de la nouvelle ligne engendrerait des risques de pollution accrus du fait du ferroutage et du transport de matières dangereuses (risque d'accident chimique). Ce risque serait fatal à l'écosystème du bassin de Thau, du captage d'eau potable d'Issanka et plus généralement les nappes phréatiques.

<sup>6</sup> voir § 8.2. Enjeux, effets et mesures concernant le patrimoine naturel et biologique

Il est noté aussi que le désherbage des voies, à l'aide de pesticides, polluerait les sols.

**Extrait de la réponse SNCF Réseau**

*Le maître d'ouvrage précise que le système de management environnemental de chantier qui sera mis en œuvre durant toute la durée des travaux prévoit différentes mesures pour limiter les émissions atmosphériques durant les travaux.*

*Le maître d'ouvrage fait remarquer que faire transiter les marchandises par le rail plutôt que par la route offre un bénéfice très important en termes de sécurité, pour les usagers et l'environnement.*

*Des mesures d'intervention sont définies en concertation avec les services de secours et font l'objet d'exercice périodique.*

*Par ailleurs, concernant le désherbage des voies, le maître d'ouvrage s'est engagé dans une démarche forte de réduction de l'usage de produits phytosanitaires pour l'entretien de ses voies et il complète par une démarche d'adaptation des pratiques.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous notons que les mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour :

- Limiter les nuisances et pollutions atmosphériques, lors des travaux, sont précises et adéquates, y compris pour le stockage des excédents de granulats ;
- Utiliser un désherbage respectueux de l'environnement<sup>7</sup> sont acceptables.

Nous constatons que les risques de pollution dus au fret et au transport de matières dangereuses sont strictement encadrés par la législation existante. Les mesures prises pour éviter tout déraillement par la mise en place d'un troisième rail et les modalités de contention des pollutions accidentelles, nous paraissent adaptées.

Par ailleurs :

Le maître d'ouvrage précise<sup>8</sup> que la valorisation sur la période 2035-3140 de l'émission de la pollution atmosphérique (pour la LNMP) affiche une réduction des émissions de polluants et que le bénéfice actualisé, pour la collectivité, est estimé à 35,2 millions € pour la phase 1.

Nous soulignons que cette baisse des émissions de polluants est bénéfique et milite pour ce type d'infrastructure.

<sup>7</sup> voir § 8.12. Évaluation des effets du projet sur la santé

<sup>8</sup> voir § 8.15. Coûts collectifs des pollutions et nuisances induits pour la collectivité

### Bilan carbone :

Des contributeurs relatent que l’Autorité environnementale considère que la contribution du projet à l’atteinte des objectifs de la stratégie nationale bas carbone en 2050 est non seulement limitée mais même négative. En effet, 240 ans seront nécessaires afin de compenser les gaz à effet de serre émis pendant la période de construction de la ligne (sans compter les émissions générées par les déplacements en voiture vers les gares nouvelles). Ils demandent un nouveau bilan des émissions de GES et de leur compensation.

Beaucoup s’interrogent sur la durée de la compensation. Plusieurs échelles de temps sont avancées. Certains évoquent l’impossibilité de compenser.

Certains contributeurs notent que tout nouveau projet devrait posséder une comptabilité carbone évaluée en eq CO<sub>2</sub> (équivalent dioxyde de carbone) et une comptabilité énergie évaluée en kWh, ainsi qu’une évaluation des risques encourus avec la façon dont il est prévu de les couvrir.

### Extrait de réponse de SNCF Réseau

*Le maître d’ouvrage explique que le calcul des émissions évitées grâce à l’exploitation du projet repose sur des prévisions de trafic et les études socio-économiques, selon les deux scenarii AMS (Avec Mesures Supplémentaires), c’est le scénario central, et AME (Avec Mesures Existantes).*

*En scénario AMS, il est considéré que la France sera en 2050 à l’équilibre entre les émissions et l’absorption du carbone (neutralité carbone).*

*De fait, à partir de 2050, il n’y a plus de « compensation » possible des émissions de carbone du projet LNMP. Les logiciels de bilan carbone ne peuvent donc pas modéliser les émissions (évitées ou émises) au-delà de 2050 : c’est de cet artefact que provient l’erreur d’interprétation du bilan carbone par l’Autorité environnementale et les 240 ans qui ont été artificiellement extrapolés sur la base d’un graphique, et qui ne provient pas d’un calcul de modélisation.*

*En prenant pour base le scénario AME (neutralité carbone en 2070) qui permet de poursuivre les modélisations au-delà de 2050, les résultats montrent l’atteinte de l’équilibre entre émissions du chantier et émissions évitées au bout de 35 ans d’exploitation (soit environ 1/3 de la durée de vie estimée de l’infrastructure) – et non pas 240 ans.*

*Le projet contribue pleinement à cette stratégie, notamment dans son orientation T5 qui vise à encourager le report modal en soutenant les mobilités actives et les transports massifiés et collectifs (fret et voyageurs) et en développant l’intermodalité.*

*Le maître d’ouvrage s’engage à étudier tout au long des études de détails des alternatives susceptibles de réduire l’empreinte carbone de la phase construction afin de diminuer les émissions de GES pendant la phase chantier.*

### COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Nous prenons bonne note des éclaircissements apportés pour corriger l'échelle de temps des mesures de compensations.

Nous considérons que les réponses fournies par le maître d'ouvrage sont suffisantes et argumentées.

Par ailleurs, pour les émissions de gaz à effet de serre, le maître d'ouvrage rapporte<sup>9</sup>, qu'en phase 1, il n'y a pas pour la période de construction d'émissions évitées, mais que pour la période d'exploitation, selon le scénario, les émissions évitées sont de : AMS (2050) -131 200 TeqCo<sub>2</sub> et pour AME (2050) -524 000 TeqCo<sub>2</sub> et AME (2070) - 825 000 TeqCo<sub>2</sub>.

Ces chiffres, quel que soit le scénario évoqué, nous paraissent encourageants dans l'objectif d'une décarbonation globale.

#### Le risque incendie :

Un risque d'incendie est évoqué du fait des arrêts d'urgences ou de chute de caténaires. Il est aussi évoqué le risque d'incendie qui serait dû au mitage des infrastructures (A9, LNMP...) favorisant les friches et donc le risque d'incendie de ces espaces non entretenus.

Le conseil départemental de l'Hérault indique que, dans le cadre de la lutte contre les feux de forêts, le porteur du projet devra prévoir et garantir la continuité de la fonctionnalité des équipements DFCI.

#### Extrait de la réponse SNCF Réseau

*Le maître d'ouvrage indique que les mesures relatives au risque d'incendie ont été validées en concertation avec les SDIS des départements, et seront confirmées et approfondies dans le cadre de l'autorisation environnementale du projet.*

### COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Nous prenons bonne note des mesures envisagées pour lutter contre le risque d'incendie, prises en concertation avec le SDIS et les services de l'état.

Nous demandons que soient précisées les modalités d'entretien des délaissés et des espaces interstitiels entre A9 et Ligne nouvelle.

**En conclusion :** Le projet prend place au sein de vastes massifs forestiers très sensibles en secteur méditerranéen<sup>10</sup>. La stricte application des P. R. Incendie, associée à une délimitation stricte des zones de chantier, permettra de contenir le risque.

<sup>9</sup> voir pièce F5 vol.2 « effets globaux du projet »

<sup>10</sup> voir § 8.1. Enjeux, effets et mesures concernant l'environnement physique

#### - 4.2.4. Bassin de Thau et massif de la Gardiole

Les contributeurs déplorent essentiellement le bouleversement paysager que créerait la construction du viaduc de Poussan, sur le bassin de Thau et plus précisément sur la crique de l'Angle. L'ampleur de l'ouvrage (1,4km de long et de 28m de haut), constituerait un obstacle visuel défigurant le paysage et créant des nuisances sonores. De même la Ligne nouvelle défigurerait le Massif de la Gardiole et abords de l'abbaye Saint Félix-de-Montceau (monument historique classé).

Certaines communes, souhaitent ou exigent que la construction du viaduc de Poussan, fasse l'objet d'un concours d'architecture afin d'atténuer l'impact visuel sur le paysage.

La plupart des contributeurs craignent des nuisances sur l'écosystème du Bassin, surtout par les risques de pollution liés à l'exploitation de la nouvelle ligne et pendant sa phase de travaux. Il est évoqué aussi des risques de pollution de la source d'Issanka protégée par des périmètres de protection. Il est évoqué à ce sujet que les aspects réglementaires de protection de la source (servitudes AS1), ne seraient pas respectés.

Il est fait état aussi d'une zone Natura 2000 spécifique à l'étang de Thau qui serait impactée par le tracé de la ligne nouvelle. La nouvelle ligne et son viaduc nuiraient à biodiversité spécifique et fragile de l'étang de Thau, (notamment aux oiseaux et au conchyliculteurs). De même la Ligne nouvelle nuirait à la biodiversité du massif de la Gardiole.

Enfin, certains contributeurs pensent indispensable d'éloigner le viaduc du bassin en envisageant un autre tracé, voire un viaduc beaucoup plus loin de l'étang de Thau.

#### ***Extrait de la réponse SNCF Réseau***

*Le maître d'ouvrage rappelle que parmi les 3 variantes de tracé étudiées dans ce secteur, c'est celle présentant le tracé le plus éloigné de la crique de l'Angle qui a été retenue. La solution développée au stade actuel des études est celle qui permet d'obtenir le viaduc le plus élancé et donc offrant les meilleures capacités d'intégration architecturale et paysagère.*

*Le maître d'ouvrage a bien conscience de l'incidence paysagère du viaduc de Poussan et s'est engagé à lancer un concours international d'architecture et d'ingénierie pour la réalisation et l'intégration de cet ouvrage d'art dans ce site de valeur exceptionnelle. Le cahier des charges de ce concours sera vraisemblablement co-construit avec l'ensemble des partenaires du projet et des acteurs du site. Dans la mesure du possible*

*ces acteurs seront également associés au dépouillement des offres et donc au choix des prestataires.*

*Concernant les nuisances sonores, une étude acoustique a été réalisée pour la phase 1 du projet intégrant mesures de bruits in situ (définition de l'ambiance acoustique actuelle) et modélisation acoustique du projet en phase exploitation. Ces études mettent en évidence que la contribution sonore du projet (qui intègre d'ores et déjà des protections acoustiques sur le viaduc) est faible au regard de l'ambiance acoustique induite par la circulation automobile sur l'A9.*

*Aucune emprise n'a lieu au sein du site Natura 2000 de l'Étang de Thau et lido de Sète à Agde*

*Le maître d'ouvrage précise que dans la traversée du massif de la Gardiole, le projet s'inscrit en jumelage aussi rapproché que possible de l'autoroute A9. Le projet a reçu l'avis favorable de la CDNPS (Commission départementale de la nature, des paysages et des sites). Un nouvel avis sera sollicité lors de la demande d'autorisation environnementale. Le maître d'ouvrage s'engage à réaliser une étude paysagère d'insertion approfondie du projet au sein du Massif de la Gardiole.*

*Le maître d'ouvrage s'engage au maintien des chemins de randonnés.*

*En ce qui concerne l'Abbaye de Saint Félix de Monceau, le maître d'ouvrage fait remarquer que les emprises du projet se situent en dehors du périmètre de protection. Cependant, la co-visibilité entre le projet et le monument a été étudié et fait l'objet de mesures de réduction.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous prenons note des mesures envisagées pour une étude paysagère approfondie d'accompagnement, spécifique au massif de la Gardiole, lors des prochaines étapes du projet (phase d'autorisation environnementale). Ainsi que celles envisagées pour la protection des abords de l'Abbaye de Saint Félix-de-Montceau.

Nous observons que, pour le viaduc de Poussan, le maître d'ouvrage prend l'engagement de mettre en place un concours international d'architecture. Ceci devrait garantir une bonne insertion dans le site et une qualité esthétique à l'ouvrage d'art.

L'ensemble des mesures<sup>11</sup> envisagées, concernant le patrimoine et les paysages spécifiques de la Gardiole et l'étang de Thau, nous paraissent bien ciblées et suffisantes.

<sup>11</sup> Voir § 8.5 - Enjeux, effets et mesures concernant le patrimoine historique et culturel, et le paysage

#### - 4.2.5 Eaux souterraines et superficielles

##### **Concernant ISSANKA et le viaduc de la Vène :**

- Le site d'Issanka est très sensible et suscite de nombreuses inquiétudes par les contributeurs. Ils craignent que la construction des piles du viaduc pourrait altérer la qualité de l'eau qui alimente en eau potable la ville de Sète pendant et après les travaux.

##### **Concernant les nappes phréatiques :**

- Une majorité de contributeurs indiquent que les nappes phréatiques seraient exposées à des risques de pollution liée au fret, au risque d'accidents chimiques ainsi qu'aux opérations de désherbage des voies à l'aide de pesticide et artificialisation des sols

- Des captages ou forages pour l'alimentation en eau potable publics ou privés sont touchés par la LNMP.

Il s'agit principalement des forages du syndicat d'adduction d'eau potable du Bas-Languedoc en bordure du fleuve Hérault, des forages en fonctionnement mais aussi de forages en projet, plus le doublement d'une canalisation au pied du massif de la Gardiole..

##### **Extrait des réponses du maître d'ouvrage :**

###### ▫ Concernant ISSANKA et le viaduc de la Vène :

- *Le projet s'insère au droit des périmètres de protection rapproché et éloigné des captages d'Issanka tout en évitant le périmètre de protection immédiat. Il sera principalement en remblais, limitant de fait l'impact sur les écoulements souterrains.*

- *Une étude spécifique a été réalisée par ANTEA en partenariat avec l'ARS, le BRGM, le Bureau d'études ENTECH, Sète Agglopol, et le syndicat mixte du Bassin de Thau (SMBT). Les premières conclusions corroborent l'absence d'impact sur les fondations du viaduc. De plus, un hydrogéologue agréé, saisi par l'ARS, rendra son avis et ses préconisations après des investigations complémentaires prévues courant 2022. Ces prescriptions seront introduites dans le dossier de la DUP d'Issanka.*

###### ▫ Concernant les risques vis-à-vis des eaux souterraines durant les travaux, plusieurs mesures ont été prises au droit des zones à enjeu :

- *Adaptation du calendrier des travaux*

- *Mise en œuvre de dispositions constructives limitant les pompages en nappe,*

- *Gestion des eaux d'exhaure issues des pompages temporaires,*

- *Mise en place de dispositifs de lutte contre une pollution et d'assainissement provisoire des eaux pluviales du chantier,*

- *Stockage des produits polluants sur des aires étanches, avec rétention, et abrité de la pluie,*

- Organisation des opérations en cas de pollution accidentelle (plan de secours, kits d'intervention...),
- Accès chantier limité par des clôtures,
- Pistes et zones d'évolution des engins de chantier protégées, si besoin, par une membrane couverte d'une couche de sable de protection au-dessus desquelles la couche de roulement sera réalisée,
- Procédés de construction et d'injection de béton adaptés à la préservation de la ressource en eau (principalement pour les appuis du viaduc),
- Fondations réalisées à l'aide de pieux forés à sec à l'intérieur de tubes étanches,
- Semelles de fondation reposant sur les pieux coulées à l'abri d'une enceinte étanche de palplanches ou des batardeaux,
- Mise en place de coffrages bloquant les éventuels écoulements de laitance vers le milieu,
- Utilisation de bétons à base de ciment CLK sans adjuvants imposée,
- En zone à fort enjeu karstique, la nécessité d'étanchéifier les ouvrages d'assainissement pluvial provisoire sera étudiée,
- Dans les périmètres de protection rapprochée de captages public d'alimentation en eau potable, une zone de protection sera prévue pour éviter les risques,
- Pour les besoins du chantier le stockage de matériaux sera acheminé à flux tendu et limité au strict nécessaire à la phase de travaux en cours,
- Les engins de chantier seront garés en dehors de la limite du PPR à chaque fin de journée ou sur une installation de chantier adaptée (piste et aire de stationnement imperméabilisée),
  - Concernant les risques vis-à-vis des eaux souterraines pendant la phase exploitation
    - Sur les secteurs de circulation mixte un 3ème rail, dit « de sécurité », sera mis en place sur certaines portions « sensibles » comme les remblais de grandes hauteurs (supérieurs à 10m) ; dans les zones de vulnérabilité très forte des eaux souterraines, dans la traversée des périmètres de protection rapprochée des captages d'eau potables ; sur les ouvrages d'art d'une longueur supérieure ou égale à 50 m et les dans zones d'implantation des appareils de dilatation. Il a pour objet de limiter les conséquences d'un éventuel déraillement de train, en évitant son renversement et en le maintenant sur la plateforme ferroviaire.
  - Concernant le réseau Aqua Domitia :
    - Il a bien été prise en compte par des contacts avec le gestionnaire BRL. Et SBL. Des réunions ont eu lieu au sujet du doublement de l'usine de traitement d'eau potable de Fabrègues.
  - Concernant les captages privés :
    - Ils ont fait l'objet d'un recensement exhaustif lors des études préliminaires en 2012. Un nouveau recensement sera réalisé lors des études liées à la demande d'autorisation environnementale. Des indemnisations ou des mesures de protections seront prévues en cas d'impact sur un forage privé.

## **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

### **Concernant les risques vis à vis des eaux souterraines « pendant les travaux » :**

Nous notons la pertinence des mesures proposées au droit des zones à enjeu par le porteur de projet qui a effectivement bien pris en compte toutes les situations à risques que peut engendrer le futur chantier.

Les effets et mesures décrits par le maître d'ouvrage sont établis sur la base des éléments connus et étudiés à ce stade de la conception du projet et seront complétés et précisés dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale unique.

### **Concernant les risques vis à vis des eaux souterraines « pendant l'exploitation » :**

Nous observons avec satisfaction que le maître d'ouvrage a prévu la mise en place d'un rail de sécurité dans la traversée des zones à enjeu (les zones de PPR du forage de la Gare, des forages F1 et F2 du Pesquier et du puits du champ captant de Filliol (F0/F12), d'Issanka et Ornezon, de Flès Sud et Nord) afin d'éviter le déraillement des trains.

### **Concernant Issanka et les nappes phréatiques :**

Nous constatons que le maître d'ouvrage, conscient de la vulnérabilité du site, a engagé les études spécifiques avec les partenaires concernés (ARS, Sète Agglopolé, SMBT) afin de déterminer les compatibilités du projet avec la DUP du champ captant d'Issanka. Une procédure de révision de cette DUP est en cours, un hydrogéologue agréé par l'ARS rendra son avis et ses préconisations après les investigations complémentaires prévues courant 2022.

### **Concernant le viaduc de La Vène :**

Nous notons que les données piézométriques actuelles et les premiers sondages réalisés indiquent que les fondations de l'ouvrage, prévues jusqu'à 15 m, ne traverseraient pas la couche géologique qui protège la nappe. Cette incertitude, qui pourrait être lourde de conséquences, attire notre attention. Nous constatons à cet égard l'engagement du maître d'ouvrage à réaliser des investigations complémentaires avant l'ouverture du chantier.

### **Concernant les réseaux de distribution d'eau :**

Nous notons que des contacts sont établis depuis 2011 pour la prise en compte des réseaux Aqua Domitia (BRL) et SBL.

### **Concernant les captages privés :**

Nous observons que des procédures d'indemnisations ou des mesures de protections seront prévues en cas d'impact sur un forage privé.

**En résumé**, nous constatons que les ouvrages hydrauliques seront conçus pour rétablir les écoulements naturels sans perturbation pour les milieux humain, physique et naturel et ainsi assurer la pérennité de l'infrastructure ferroviaire, la sécurité des passagers et la sécurité des riverains.

#### - 4.2.6 Nuisances sonores, visuelles, et viaduc de Poussan

De nombreux contributeurs se sont élevés contre la construction du viaduc de Poussan notamment à la fois pour des nuisances sonores et visuelles. Afin d'atténuer l'impact visuel du viaduc de Poussan, des contributeurs proposent qu'un concours d'architecte-paysagiste soit lancé.

##### Extrait de réponses du maître d'ouvrage :

*Parmi les 3 variantes de tracé étudiées dans ce secteur, celle présentant le tracé le plus éloigné de la crique de l'Angle a été retenue. Elle permet d'obtenir le viaduc le plus élancé en offrant les meilleures capacités d'intégration architecturale et paysagère.*

*SNCF Réseau s'est engagée à lancer un concours international d'architecture et d'ingénierie pour la réalisation et l'intégration de cet ouvrage d'art dans ce site de valeur exceptionnelle.*

*Le cahier des charges de ce concours sera vraisemblablement co-construit avec l'ensemble des partenaires du projet et des acteurs du site, (la Direction de l'Aménagement et des sites de la DREAL - l'inspection générale des sites du CGEDD. Dans la mesure du possible ces acteurs seront également associés au dépouillement des offres et donc au choix des prestataires.*

D'autres contributeurs ont soulevé des nuisances liées aux travaux (poussières, vibrations, tirs de mines, ...)

##### Extrait de réponses du maître d'ouvrage :

*Concernant les nuisances sonores, une étude acoustique a été réalisée pour la phase 1 du projet intégrant mesures de bruits in situ et modélisation acoustique du projet en phase exploitation. Ces études mettent en évidence que la contribution sonore du projet LNMP (qui intègre d'ores et déjà des protections acoustiques sur le viaduc) est faible au regard de l'ambiance acoustique induite par la circulation automobile sur l'A9. Un système de management environnemental de chantier sera mis en place durant toute la durée des travaux.*

Au niveau de Poussan et de Florensac il est craint que le bruit de la LNMP s'ajoute à celui de l'autoroute A9, à Florensac par réverbération du bruit de l'autoroute sur les dispositifs de la LNMP.

**Extrait de réponses du maître d'ouvrage :**

*Les contributions concernant le risque de réverbération du bruit de l'A9 sur les écrans de LNMP seront prises en compte dans les études ultérieures. En revanche, la mise en place des écrans acoustiques au nord de l'A9 n'est pas envisageable. En effet, une protection acoustique n'est efficace que si elle se trouve à proximité immédiate de la source de bruit. Aussi, une telle mesure permettrait d'atténuer le bruit de l'A9 mais pas celui de LNMP.*

*Les mesures vis-à-vis des nuisances acoustiques sont détaillées dans la pièce F7A2, § 5.4.8. La méthodologie de réalisation des modélisations acoustiques et du dimensionnement des mesures est présentée dans la pièce F6.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous constatons que le maître d'ouvrage :

- S'est engagé à organiser un concours d'architecture en y associant les acteurs du site. Nous demandons que le public puisse y participer jusqu'au choix du concepteur ;
- A prévu de prendre en compte, sur son emprise, les problèmes de réverbération sur les murs anti-bruit des nuisances sonores générées par l'autoroute ;
- A réalisé et actualisé des études acoustiques dont le résultat préconiserait l'installation de systèmes de protection (70 isollements de façades et 49 km d'écrans pour le projet global dont 34.5 km pour la phase 1).

Nous lui demandons de s'engager à effectuer des mesures de suivi dès la mise en service de la ligne et à apporter les correctifs qui seraient nécessaires.

**En résumé**, nous relevons que le maître d'ouvrage :

- a conçu son projet en cherchant à éviter les zones bâties. Ces mesures d'évitement devraient être bénéfiques en phase travaux comme en phase exploitation ;
- s'est engagé, en phase de travaux, à respecter les prescriptions en matière de lutte contre les bruits de voisinage édictées par les arrêtés préfectoraux en respectant en particulier les horaires. Si des dépassements d'horaires venaient à être nécessaires (travaux de nuit par exemple), une demande de dérogation sera réalisée ;
- a pris les bonnes mesures techniques visant à optimiser l'intégration du projet.

### 4.3. Choix du tracé

Dans les observations enregistrées, la majeure partie des refus et des demandes de modifications formulées mettent en avant les impacts qu'aurait le tracé proposé (nuisances sonores et visuelles, patrimoine foncier, biodiversité ...), ainsi qu'un niveau de concertation insuffisant avec les élus, les acteurs économiques et les associations environnementales, et une enquête trop précipitée pour que le public puisse réellement prendre conscience de la situation. On note aussi de nombreuses propositions d'abandon ou de modifications du projet, plusieurs intervenants ayant suggéré de repousser le tracé vers le nord, comme le prévoyait un ancien projet. On note aussi de nombreuses demandes d'abandon du principe de la vitesse maximale potentielle, pour permettre plus de souplesse dans le tracé et éviter ainsi au maximum les zones sensibles et la construction d'ouvrages d'art nuisibles et onéreux.

#### 4.3.1. Abandon du projet et maintien de la ligne actuelle

##### Extrait de réponse SNCF Réseau

*Le scénario « Doublement partiel de la ligne existante » a été proposé dans le cadre du débat public. Celui-ci consiste, sans construire de ligne nouvelle, à créer des sections de 3ème et 4ème voies supplémentaires entre Montpellier et Narbonne pour écouler le trafic voyageur et marchandise.*

*Une analyse environnementale a été appliquée à ce scénario qui a permis d'évaluer des niveaux de difficultés d'aménagement de l'infrastructure au regard des contraintes présentes à proximité de celle-ci :*

- De 0 à 50 m : effets directs (emprises) d'un aménagement lourd ;*
- De 50 et 150 m : effets indirects (notamment nuisances).*

*Il ressort de cette analyse que ce scénario :*

- A une empreinte environnementale est très forte dans un milieu sensible ;*
- Ne permet pas le développement du fret et du TER en Languedoc-Roussillon ;*
- Ne répond que partiellement aux problèmes de saturation de la ligne existante ;*
- Est vulnérable au changement climatique ;*
- À un coût estimé à 2,1 milliards de d'euros dont 0,3 milliard d'euros pour les gares (valeur mai 2006),*
- Présente de grandes difficultés techniques et impose une complexité significative en termes d'exploitation ferroviaire,*
- Enfin, il n'a été que rarement évoqué au cours du débat public, les scénarios « ligne nouvelle » remportant la quasi-unanimité des intervenants (selon la Commission Particulière du Débat Public).*

*Ce scénario d'aménagement de la ligne existante n'a donc pas été retenu suite au débat public.*

...

## COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Nous notons la réponse du maître d'ouvrage et constatons que :

- Le développement du fret et du trafic des TER était difficilement envisageable sur la ligne actuelle en raison d'un risque de saturation ;
- Son doublement partiel n'a pas été retenu en raison de la vulnérabilité aux intempéries, d'une empreinte environnementale très forte dans un milieu déjà sensible, de difficultés techniques et d'un coût important.

### 4.3.2. Démarches ayant conduit au choix du tracé

#### Extrait de réponse SNCF Réseau

*Comme déjà évoqué au § e) du chapitre 2.2.1 du présent document, la détermination du tracé a fait l'objet d'une démarche itérative (études, concertations avec le territoire, décisions) dont l'objectif a été de proposer un projet privilégiant le meilleur choix environnemental, tout en garantissant la faisabilité technique et économique du projet (analyse multicritères).*

*Pour mémoire, ce processus qui a permis de mener en parallèle les études techniques et environnementales nécessaires à la définition du projet s'est déroulé en trois étapes dont les objectifs sont sommairement rappelés ci-après :*

*- La première étape a permis :*

- *D'identifier les grands principes du futur programme fonctionnel : desserte des agglomérations, niveaux de services et de performances attendus, raccordements ;*
- *De définir, sur la base des études de caractérisation de l'état initial et d'une première identification des grands enjeux, une zone de passage préférentielle (ZPP), d'une largeur comprise entre 500 et 1 500 m, issue de la comparaison de plusieurs fuseaux potentiels ;*

*- Dans le cadre de la deuxième étape, les études ont été approfondies au sein de la ZPP pour :*

- *Affiner et hiérarchiser les enjeux environnementaux, à travers la réalisation d'études spécifiques environnementales ;*
- *Définir et comparer plusieurs variantes de tracé au sein de la ZPP, avec la définition de mesures d'insertion environnementales selon la démarche ERC, puis la proposition d'une variante ;*
- *Préciser le futur programme fonctionnel de la Ligne nouvelle, de la mixité, des gares nouvelles ainsi que de l'exploitation de la ligne ;*

*C'est notamment dans le cadre de cette 2ème étape qu'a été élaboré le Schéma Directeur Architectural et Paysager du projet LNMP, qui définit les principes d'insertions architecturales et paysagères de la ligne au sein du territoire et de 18 sites identifiés comme sensibles.*

*- Enfin la troisième étape a consisté à élaborer les dossiers réglementaires (dont fait partie la présente étude d'impact), en vue de l'enquête publique.*

*Tout au long de ce processus l'évaluation environnementale réalisée avec une exhaustivité et une précision croissante, a permis de :*

- **Caractériser, de plus en plus finement, l'état initial de l'environnement, afin d'affiner la connaissance et la compréhension des enjeux en présence ;**
- **Évaluer, pour chaque parti d'aménagement ou variante envisagée, leurs effets potentiels sur l'environnement (milieu naturel et humain), afin de pouvoir les comparer ;**
- **Finaliser l'analyse des effets du projet retenu et proposer les mesures d'évitement (E), de réduction (R) ou de compensation (C) des incidences négatives du projet sur l'environnement.**

*Ainsi les données issues de l'évaluation environnementale, soumises aux services instructeurs de l'Etat, sont venues alimenter les phases de concertation avec le grand public et les acteurs et gestionnaires du territoire qui ont accompagné chaque grande étape de conception du projet (cf. chapitre 2.1. du présent document). Ces évaluations ont également permis d'éclairer les validations prises en comité de pilotage par tous les partenaires du projet (Collectivités territoriales, Etat, Région Occitanie) et les décisions ministérielles dont celle du 29 janvier 2016 (DM n°3) actant du tracé retenu et des gares nouvelles.*

*L'ensemble de la démarche est présenté dans la pièce F4 du dossier support à l'enquête d'utilité publique, ...  
Les méthodologies d'analyses sont détaillées en pièce F6 du dossier.*

#### Concernant le couloir nord « Collines de Biterrois »

*Une des premières étapes dans la définition du tracé d'une ligne nouvelle est l'identification de « couloirs de passage ». Larges de cinq kilomètres, ces couloirs sont la traduction de plusieurs exigences et leur nombre doit permettre d'étudier toutes les possibilités de passage d'une nouvelle infrastructure ferroviaire en couvrant suffisamment le territoire.*

*Aussi, en préparation du débat public, tenant compte des sensibilités environnementales, du choix ou non de la mixité, des dessertes (gares) et d'une analyse des coûts, SNCF Réseau a identifié 7 couloirs de passages à privilégier pour le projet (5 entre Montpellier et Narbonne, 2 entre Narbonne et Perpignan).*

*Un travail de sélection a ensuite été mené conjointement par SNCF Réseau et les représentants des collectivités partenaires, basé sur trois critères jugés essentiels :*

- *La desserte des territoires et la proximité des bassins de vie ;*
- *L'évitement des sensibilités environnementales majeures ;*
- *Le coût du projet.*

*Ainsi, sur les 7 étudiés, 3 couloirs ont été retenus et proposés au débat public : un couloir entre Narbonne et Perpignan et deux couloirs de passage entre Montpellier et Narbonne.*

*Les couloirs retenus entre Montpellier et Narbonne étaient un couloir nord « collines du Biterrois », qui s'écarte franchement du littoral pour traverser le piémont des garrigues d'Aumelas et de la Moure, ... un couloir « plaine littorale », axé sur l'autoroute A9, il se répartit entre la montagne de la Gardiole et la plaine de Fabrègues....*

*Le débat public a fait ressortir une large adhésion au couloir de passage dit « plaine littorale », notamment pour sa proximité avec l'A9 et sa compatibilité avec le Projet d'Intérêt Général (PIG) de 2000 connu et inscrit dans les PLU, tandis que le couloir « collines du Biterrois » a été très peu plébiscité.*

*C'est donc le couloir « plaine littorale » qui a été retenu suite au débat public de 2009.*

*Aujourd'hui, considérant le point de raccordement du projet LNMP au Contournement de Nîmes et Montpellier mis en service en 2018 et l'urbanisation du nord-ouest de Montpellier, la réalisation du projet LNMP au sein de ce couloir nord paraît très difficilement réalisable.*

*L'ensemble de la démarche de choix du tracé est présenté dans la pièce F4.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous constatons que le choix du tracé et le dossier de réalisation de la ligne nouvelle LNMP ont fait l'objet de nombreuses études, d'une large concertation et d'une importante information des élus, des acteurs économiques, des associations environnementales et du grand public préalablement à l'enquête publique.

Le débat public mené en 2009 a fait ressortir une large adhésion pour le couloir de passage dit « plaine littorale », notamment pour sa proximité avec l'A9 et sa compatibilité avec le Projet d'Intérêt Général (PIG) de 2000, connu et inscrit dans les PLU.

Après l'urbanisation du nord-ouest de Montpellier et la mise en service, en 2018, du Contournement de Nîmes et Montpellier, nous considérons qu'un déplacement vers le nord du projet LNMP (couloir nord « collines du Biterrois », traversant le piémont des garrigues d'Aumelas et de la Moure) serait très difficilement réalisable.

#### **4.3.3. Concernant la création de trois réseaux bien distincts : TGV voyageurs longues distances, trains omnibus, trains fret**

##### **Extrait de réponse SNCF Réseau**

*Cette solution (créer trois réseaux, donc trois lignes distinctes de voies ferrées) impliquerait une augmentation significative des impacts toutes thématiques confondues.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous notons la réponse du maître d'ouvrage et constatons que la création de trois réseaux (proposée par certains intervenants), donc de trois lignes distinctes de voies ferrées, impliquerait une augmentation significative des impacts, toutes thématiques confondues.

#### 4.3.4. Abandon du principe de vitesse maximale potentielle

Un abandon de vitesse maximale potentielle a maintes fois été suggéré comme représentant une solution susceptible de permettre plus de souplesse dans le choix du tracé.

##### Extrait de réponse SNCF Réseau

##### Concernant les demandes de jumelage plus étroit avec l'autoroute A9

*La majeure partie des zones réglementaires sensibles est évitée par le projet retenu, qui suit au plus près l'A9 dans la mesure de ce qui était techniquement possible. Une optimisation du tracé pour se rapprocher encore de l'A9 ne permettrait pas de réduire les impacts ni au niveau de Poussan et de la Gardiole, ou sur le vignoble AOP par exemple.*

*Les gains apportés se localiseraient principalement sur les secteurs de Montblanc et de Loupian.*

##### Concernant l'évitement de Gigean et Poussan par un tracé au nord

*L'évitement de Gigean et Poussan en passant par le nord, comme suggéré sur la proposition de tracé annexée à la contribution n°471, outre le fait que cette proposition de tracé implique des rayons de courbures incompatibles même avec une vitesse réduite à 220 km/h, elle aurait également les impacts suivants :*

- *Un passage au-dessus de l'A9 par un ouvrage d'art de grande hauteur, avec des remblais d'approche de part et d'autre,*
- *Un passage en remblai dans la plaine entre Gigean et Fabrègues très impactant en termes de nuisances sur le cadre de vie et le paysage,*
- *La traversée du site Natura 2000 FR9112020 Plaine de Fabrègues-Poussan ;*
- *La traversée des ZNIEFF « Causse d'Aumelas et Montagne de La Moure » et « Plaine de Fabrègues à Poussan »*
- *2 interceptions supplémentaires de la Via Domitia ;*
- *Une emprise complémentaire sur l'AOP Coteaux du Languedoc et une emprise considérable sur l'AOP Languedoc Grès de Montpellier*
- *Une forte emprise sur la zone de sauvegarde d'une ressource non exploitées actuellement (Villeveyrac zone 2) et sur la zone de sauvegarde d'une ressource actuellement exploitée (Boulidoiu/Issanka/Olivet),*
- *La destruction du monument historique inscrit « le Domaine du vieux Mujolan » ;*
- *La ZNIEFF « Montagne de la Gardiole » ne serait pas évitée,*
- *Plusieurs interceptions du réseau principal Aqua Domitia.*

*Ainsi, globalement le tracé proposé est plus impactant que le projet retenu.*

##### Concernant la demande d'éviter le vignoble de Picpoul de Pinet

*Toutes les zones de passage et tous les tracés étudiés traversent l'aire AOP du Picpoul de Pinet. Aucune enclave n'est créée par le projet, les parcelles resteront accessibles par la création d'ouvrage de rétablissement ou chemin de rabattement vers l'ouvrage de franchissement le plus proche. Ces équipements seront bien entendu compatibles avec le gabarit agricole.*

*D'autre part, dans la traversée de l'aire AOP du Picpoul de Pinet (en dehors de la zone de jumelage entre l'A9 et la LNMP de Florensac), la distance entre ces 2 infrastructures est suffisamment importante pour ne pas créer de délaissés, la distance la plus faible étant de l'ordre de 140m comme l'illustre la figure suivante.*

*Concernant la demande de ne pas faire de viaduc à Poussan*  
*Il convient de se reporter chapitre 2.4 du présent document.*

*Concernant l'allongement du tunnel prévu sous le Bois Royal de La Gardiole*

*Un tunnel sous la Gardiole est bien prévu par le projet (Tunnel du Mont Royal).*

*La question du prolongement de ce tunnel a été posée par les missions d'inspection des Sites du CGEDD (en 2015 et en 2020). L'allongement de ce tunnel a ainsi été étudié : il nécessite un abaissement du profil en long du projet sur toute la traversée du massif de la Gardiole, ce entraîne des impossibilités de rétablissement de cours d'eau (grandes problématiques hydrauliques avec risques pour les zones bâties), un déséquilibre du mouvement des terres, l'implantation de bassins hydrauliques (confinement et tamponnage) surdimensionnés...*

*Ainsi, s'il permet de rendre moins visibles les entrées en terre du tunnel, l'abaissement du profil en long proposé a des conséquences négatives directes sur l'équilibre « désavantages / bénéfiques » du projet qui, pour SNCF Réseau, dans cet environnement très rocailleux où tout terrassement restera visible des décennies, pénalisent l'insertion paysagère du projet :*

- Il accroît la construction d'ouvrages lourds et les concentre dans un relief chahuté, dans un site naturel,*
- Il augmente la quantité de matériaux à mettre en dépôts,*
- Il complexifie le rétablissement des écoulements naturels, à l'encontre de la topographie locale et des directives des autres services instructeurs, et accroît potentiellement les risques sur les zones bâties en aval,*
- Il augmente le nombre et / ou les emprises des dispositifs hydrauliques (bassins de compensation à l'imperméabilisation) et donc leur visibilité,*
- Il complexifie les végétalisations post chantier sur les tranchées couvertes qui resteront visibles sur un temps long.*

*La note de réponse de SNCF Réseau à l'inspection des sites jointe en pièce I chapitre 6.3 du dossier d'enquête présente l'analyse complète de cette solution et les raisons pour lesquelles elle n'a pas été retenue.*

*Concernant la demande de recul de la ligne vers le bois de Bourbaki et le raccordement à la ligne existante en amont du projet sur la RD 612*

*Cette proposition de tracé, qui a été étudiée lors de la concertation de 2015, si elle réduit l'impact sur la commune de Villeneuve les Béziers, augmente considérablement celui sur la commune de Cers dont l'urbanisation s'est depuis développée sans contrainte au PLU. Une partie importante des nouveaux lotissements serait touchée.*

### COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Nous notons que le maître d'ouvrage répond aux remarques exprimées.

Nous considérons effectivement que l'évitement des villes de Gigan et de Poussan, ou une optimisation du tracé pour se rapprocher encore de l'autoroute A9, ne feraient que déplacer les zones de nuisances, sans diminuer pour autant l'importance des impacts de la ligne au niveau de Poussan, de la Gardiole ou du vignoble AOP.

De la même façon, nous considérons que si la proposition de recul de la ligne vers le bois de Bourbaki et de raccordement à la ligne existante en amont du projet sur la RD 612 pouvait permettre de réduire l'impact sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, elle pourrait considérablement augmenter les nuisances sur la commune de Cers dont l'urbanisation s'est développée et sur laquelle une partie importante des nouveaux lotissements serait touchée.

## 4.4. Technique et conception

Pour le viaduc de Poussan, il est demandé que le maître d'ouvrage s'engage à organiser un concours d'architecte-paysagistes de manière à concevoir un ouvrage de qualité minimisant les impacts visuels et phoniques.

Des contributeurs proposent la réduction des vitesses de référence afin de permettre de nouvelles options de tracés ayant des rayons de courbure plus petits et de limiter les impacts néfastes qui sont associés au tracé actuellement prévu.

D'autres préconisent l'installation de plus de murs anti-bruit. Il a même été demandé un tunnel plus long sous la Gardiole.

La commune de Villeneuve-lès-Béziers demande de nombreux ouvrages : l'élargissement de ponts, la création d'une passerelle, une liaison de désenclavement, ....

### Extrait de réponse SNCF Réseau

#### Concernant le viaduc de Poussan

*SNCF Réseau s'est engagé, lors de la concertation de 2020, à réaliser un concours d'architecture pour la réalisation du viaduc de Poussan. Il convient de se reporter au chapitre 2.4 du présent document.*

### Concernant la réduction des vitesses de référence

Pour rappel, lors du débat public, outre les couloirs de passage, trois scénarios de Ligne Nouvelle ont été proposés :

Le scénario « LGV voyageurs à 320 km/h ;

Le scénario « Ligne Nouvelle voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h ;

Le scénario « LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h ».

S'en est suivi une longue démarche itérative de définition du projet en 3 étapes menées en concertation avec les acteurs du territoire concerné et le grand public, assorties d'analyses multicritères comme explicité au chapitre précédent et qui ont conduit au choix du projet proposé à l'enquête publique « LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h ». Cette démarche est présentée au chapitre précédent du présent document et dans la pièce F4 du dossier support à l'enquête publique.

Par ailleurs, un abaissement de la vitesse ne permettrait pas d'éviter les impacts du projet sur l'aire d'AOP de Picpoul de Pinet (l'aire de l'AOP est en effet transversale à l'ensemble de la ZPP et donc traversée par l'ensemble des variantes de tracé), ni sur la Gardiole ou Poussan, pour lesquels le tracé est dicté par plusieurs points durs d'insertion (franchissement de l'A9, éloignement des zones bâties de Gigean et Fabrègues, jumelage recherché avec l'A9).

### Concernant l'installation de murs anti bruit et l'allongement du tunnel de la Gardiole

Ces deux sujets sont traités aux chapitres 2.5 et 2.7 du présent document.

### Concernant les ouvrages demandés par la commune de Villeneuve-les-Béziers

Concernant les rétablissements routiers et autres ouvrages de franchissement de la ligne actuelle demandés par la commune : les passages actuels sont conservés mais il n'est pas envisagé d'en créer de nouveaux au droit des lieux-dits Pech Auriol et Le Cros (à noter néanmoins la proximité immédiate du franchissement de la RD612 et du franchissement prévu au droit du domaine de Chazottes). Ce type de travaux, sous une infrastructure en exploitation (ligne classique), ne rentrent pas dans le cadre du projet LNMP. Ils sont par ailleurs très, complexes, coûteux, avec des conséquences importantes sur les circulations.

Ainsi, la largeur des passages existants (rue des Gloriettes, avenue de la Gare / avenue du Romarin) ne sera pas modifiée par les travaux.

Concernant le franchissement de la RD612 (proposition de la commune figurée sur le plan annexé à l'avis), celui-ci est hors périmètre de la LNMP : les modalités d'accès à la gare nouvelle via la RD612 seront étudiées et concertées par les gestionnaires d'infrastructures. A noter enfin que la construction de la ligne nouvelle ne viendra pas modifier le franchissement existant de la RD612.

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE :**

Nous considérons que les ouvrages demandés sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers sont hors du périmètre de la présente enquête publique.

Nous constatons que le maître d'ouvrage a répondu aux remarques concernant « Technique et conception » en faisant référence aux autres chapitres de son mémoire en réponse (§2.4, §2.5, §2.7, §3).

Nos conclusions se trouvent dans ces chapitres.

## 4.5. Travaux

Les contributeurs déplorent que les travaux vont provoquer des nuisances et des dégâts à la nature, flore, faune, au vignoble, au patrimoine historique et archéologique, et à la santé des humains lors des excavations, remblais, déblais, circulation des engins, approvisionnement des matériaux,

### Extrait de réponse SNCF Réseau

*Le maître d'ouvrage élaborera un cahier des charges renfermant les prescriptions relatives à l'environnement que devront respecter les entreprises pendant le chantier. Ce cahier des charges fera l'objet d'une NRE (Notice de Respect de l'Environnement) ou document équivalent, et sera intégrée au DCE (Dossier de Consultation des Entreprises).*

*Les prescriptions environnementales fixées dans le cadre du DCE seront traduites au sein d'un système de management de l'environnement (SME) par l'entreprise adjudicataire des travaux (ou son groupement). Ce système sera décrit dans un PRE (Plan de Respect de l'Environnement) ou document équivalent, et devra être appliqué à toutes les phases du projet et par tous les intervenants. Les sous-traitants de l'entreprise titulaire devront établir leur propre PRE, sur la base du PRE général et adapté à leurs activités spécifiques.*

*Le PRE constituera un document contractuel, mis en œuvre et suivi par le responsable environnement de l'entreprise titulaire.*

*Le PRE devra décrire les responsabilités en matière d'environnement à tous les niveaux hiérarchiques du chantier (directeur de projet, conducteurs de travaux, chefs de chantier, ouvriers...). Il explicitera également toutes les dispositions mises en place en matière de protection de l'environnement pour répondre aux mesures définies dans la présente étude d'impact et dans le futur dossier de demande d'autorisation environnementale, au travers de procédures, consignes ou mode opératoires.*

*Le chantier sera jalonné par différentes étapes de contrôle environnemental :*

*Mise en place d'un contrôle extérieur chargé de veiller au respect du cahier des charges, des normes environnementales et des engagements de l'entreprise au travers de son PRE. Le cas échéant des pénalités pourront être appliquées. Pour cela, le maître d'ouvrage missionnera un spécialiste environnement (ou AMO environnemental) qui effectuera des visites périodiques de contrôle durant toute la durée du chantier. Durant ces visites, le responsable environnement et/ou les assistants environnement des entreprises seront présents. Ces visites feront l'objet de comptes rendus et en cas de non-conformité, l'entreprise devra proposer et soumettre pour validation à SNCF Réseau les mesures correctives envisagées. L'objectif de la mission de l'AMO environnemental sera donc de conseiller le maître d'ouvrage, notamment en cas d'imprévus sur le chantier.*

*Contrôle par la Maitrise d'Œuvre : il consiste en la désignation au sein de la maîtrise d'œuvre de responsables « environnement » chargés du contrôle de l'exécution des travaux dans le respect des prescriptions environnementales prévues par les différentes autorisations réglementaires ou rendues contractuelles avec les entreprises de travaux. Ces contrôles ont pour vocation à alerter le Maître d'Ouvrage en cas de difficultés sur le chantier ou d'écart constaté par rapport au PRE.*

*Contrôle interne à chaque entreprise : au sein de chaque entreprise ou groupement d'entreprises, il sera désigné un responsable environnement chargé de l'élaboration du plan de respect de l'environnement (PRE) et de la mise en œuvre des prescriptions environnementales sur le chantier.*

*En plus des visites de contrôle, un accompagnement des entreprises par des spécialistes sera nécessaire (experts spécialisés ou écologues) pour certaines interventions comme pour la réalisation de pêches de sauvetage avant les travaux de rescindement ou déviation de cours d'eau, ou le suivi en phase chantier des mesures en faveur de la faune.*

*À la fin des travaux, les entreprises devront organiser le repli de leur matériel, le démontage des baraquements provisoires ainsi que le nettoyage de l'ensemble des zones impactées par le chantier.*

*Les impacts liés aux travaux et les mesures prévues sont développés dans les pièces F5, F7A2 et F7B2 de l'étude d'impact. Tous les thèmes sont étudiés (flore, faune, vignoble, patrimoine historique et archéologique, la santé des humains lors des excavations, remblais, déblais, circulation des engins, approvisionnement des matériaux, ...).*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE :**

Nous constatons que le dispositif prévu par le maître d'ouvrage répond aux réglementations.

Nous considérons que ce dispositif permettra de limiter les impacts des travaux sur l'environnement s'il est correctement mis en œuvre par toute la chaîne d'intervenants.

## 4.6. Intermodalité

Ce chapitre résume les principaux motifs d'intervention ayant trait à l'intermodalité et répertoriés dans le tableau ci-dessus.

Parmi les contributions qui font référence à la durée des parcours et à l'intermodalité, une vingtaine sont plutôt favorables au projet, avec parfois certaines réserves, et plus de 400 indiquent une opposition, le plus souvent très marquée.

Pour la majorité des opposants au projet il serait absurde de dépenser autant d'argent et/ou de perturber à ce point la nature .... pour gagner quelques minutes sur un trajet Paris - Barcelone qui, le plus souvent, ne les concerne pas. Plusieurs observations questionnent l'intérêt de construire une ligne à grande vitesse sur une portion où les trains ne pourront pas rouler à pleine vitesse car les gares (Narbonne, Béziers, Montpellier et Nîmes) sont trop proches les unes des autres et ne permettront ainsi qu'un gain de temps très limité.

Les observations et demandes de modifications formulées sur la thématique intermodalité se répartissent en deux catégories principales : d'une part, les solutions alternatives au projet LNMP et, d'autre part, la mise en place d'aménagements associés au mode d'exploitation de la ligne nouvelle.

### 4.6.1. Un réseau aux échelles européenne, nationale et régionale

#### Extrait de réponse SNCF Réseau

*Si le gain de temps constitue un des objectifs du projet, il est important de souligner qu'il ne s'agit ni du seul objectif ni du premier recherché. Ainsi les grands objectifs du projet s'expriment au travers des trois axes prioritaires, qui guident la conception du projet, tels qu'illustrés par les axes prioritaires du projet : haute qualité, haute capacité et haute vitesse, comme l'illustre la figure suivante*

*Le projet ferroviaire de Ligne Nouvelle entre Montpellier et Perpignan revêt donc un caractère stratégique pour la région Occitanie et le territoire du Languedoc-Roussillon, mais aussi pour la France et l'Europe. En permettant de nouvelles possibilités de mobilité, la ligne nouvelle, complémentaire de la ligne existante, permettrait d'améliorer de manière significative la qualité, la performance et la fiabilité du réseau ferré en Occitanie et prioritairement sur sa façade méditerranéenne.*

*Ce projet constitue le trait d'union entre les lignes nouvelles du sud de l'Europe : la LGV Méditerranée mise en service en 2001, la ligne Perpignan-Figueras mise en service en 2009, le contournement Nîmes-Montpellier (CNM) mis en service en 2017, ainsi que les lignes Provence-Côte d'Azur (LNPCA) et Bordeaux-Toulouse du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), aujourd'hui à l'étude.*

*À travers ce schéma cohérent de lignes nouvelles ferroviaires, une nouvelle offre de mobilité attractive, compétitive et à plus faible empreinte écologique que les modes routiers et aériens, est proposée sur le pourtour méditerranéen et à l'échelle européenne. L'offre de sillons se verra ainsi améliorée et diversifiée pour répondre de manière adaptée et progressive aux différents usages et demandes de mobilités.*

*Le projet ferroviaire entre Montpellier et Perpignan, accompagné d'une législation et d'un cadre social harmonisés au niveau européen, pourra tout particulièrement favoriser le report modal, notamment pour le transport de marchandises : moins de marchandises transportées par les camions, plus par les trains.*

*L'objectif du projet est également d'assurer une desserte équilibrée des territoires, renforçant leur cohésion régionale, et de proposer une gamme complète de services de haute qualité adaptée à l'évolution des mobilités : grande vitesse et harmonisation européenne sur longue distance, cadencement et fréquence pour le transport de proximité, accessibilité et intermodalité pour tous.*

*Pour renforcer la légitimité territoriale et la pertinence fonctionnelle de ce projet, SNCF Réseau a fondé son élaboration sur la participation continue de l'ensemble des partenaires, acteurs institutionnels et populations concernées, afin de susciter une réflexion collective, et de favoriser la construction d'un projet partagé et accepté.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous notons la réponse du maître d'ouvrage et nous pensons qu'il serait réducteur de limiter à un simple gain de temps les objectifs d'un projet destiné à :

- Assurer le lien entre les nouvelles lignes ferroviaires du sud de l'Europe ;
- Améliorer la qualité, la performance et la fiabilité du réseau ferré en Occitanie ;
- Offrir un mode de transport attractif, compétitif et à plus faible empreinte écologique que les modes routiers et aériens.

#### **4.6.2. Compatibilité de la grande vitesse vis-à-vis de la distance entre gares**

##### **Extrait de réponse SNCF Réseau**

*Si la LNMP permettra de gagner 18 minutes entre les gares centres de Montpellier et de Béziers, le gain de temps sera plus important pour les voyageurs en provenance de Paris, Lyon ou Marseille empruntant le contournement de Nîmes-Montpellier.*

*Par ailleurs, une partie des TGV seront sans arrêt à Béziers et à Narbonne (conformément à la desserte actuelle) afin d'améliorer les temps de parcours entre les principales métropoles d'Occitanie Nîmes, Montpellier, Toulouse et Perpignan. Ces TGV profitent au maximum des effets de la grande vitesse.*

*Le scénario de Ligne Nouvelle à V220 avait été étudié et écarté suite au débat public en raison de la très forte adhésion à un scénario de Ligne à Grande Vitesse sur l'ensemble du linéaire*

### COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Nous prenons note de la réponse du maître d'ouvrage et nous estimons que l'organisation du trafic ferroviaire n'étant pas contraint par un arrêt systématique des TGV à l'ensemble des gares situées sur leur parcours, la distance qui sépare les gares de Narbonne, Béziers, Montpellier et Nîmes n'est pas incompatible avec un scénario de ligne à grande vitesse.

#### 4.6.3 - Financement et exploitation du réseau actuel

De nombreuses contributions considèrent que les budgets prévus dans le projet LNMP seraient mieux utilisés s'ils servaient à améliorer, voire doubler, la ligne actuelle et développer et/ou réhabiliter les lignes secondaires afin d'augmenter le trafic, d'améliorer le réseau régional et de désenclaver certaines zones reculées.

#### Extrait de réponse SNCF Réseau

*La réalisation de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne s'oppose ni à la maintenance et la régénération de la ligne classique (réseau structurant), ni au développement des lignes de desserte fines du territoire (LDFT) : ces trois infrastructures/réseaux sont complémentaires et financés par des budgets différents dont les protocoles et/ou conventions sont d'ores et déjà signés avec les différents partenaires. Ainsi :*

- La maintenance et les travaux de régénération de la ligne classique sont financés par le contrat de performance renouvelé récemment pour la période 2022-2030 ;*
- La maintenance et le développement (réouverture de petites lignes) des LDFT sont financées par le « protocole LDFT » conclu en décembre 2021 pour un montant de 1,6Md€*
- La réalisation de la phase 1 de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan fait l'objet d'un protocole de financement signé par tous les partenaires cofinanceurs fin 2021*

*Ces trois grands programmes d'investissements sont complémentaires et contribuent conjointement à l'amélioration de la qualité d'exploitation du réseau (fiabilité, régularité) et au développement de l'offre ferroviaire.*

*A ce titre, la contribution de la LNMP à l'atteinte de ces objectifs est essentielle : le basculement des TAGV et de nombreux trains de Fret sur cette nouvelle infrastructure libérera de la capacité sur la ligne classique permettant ainsi d'améliorer les dessertes Fret de proximité (port de Sète), mais également à la Région, autorité organisatrice des mobilités, d'augmenter l'offre TER.*

### COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Nous notons la réponse du maître d'ouvrage et nous estimons que la réalisation de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne s'oppose ni à la maintenance et à la réhabilitation de la ligne classique, ni au développement des lignes de desserte du territoire dont le financement fait l'objet de budgets différents.

Par ailleurs, en libérant de la capacité sur la ligne classique, cette nouvelle infrastructure devrait participer à l'amélioration des dessertes fret de proximité (port de Sète), et de l'offre TER.

#### 4.6.4. Propositions de modifications et/ou d'adaptation du projet LNMP

##### Extrait de réponse SNCF Réseau

*Pour rappel et comme déjà explicité aux chapitres 1 et 3 le choix du tracé a fait l'objet d'un long processus de concertation assorti d'analyses multicritères sur le choix des variantes de tracé.*

*De même, toutes les options de haltes (gare bassin de Thau) et phasage (phasage à Nissan) ont fait l'objet d'études, de concertations, qui ont menées aux décisions ministérielles n°2 du 15/12/2012, n°3 du 29/01/2016 et n°4 du 01/02/2017.*

#### COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Nous notons la réponse du maître d'ouvrage et nous reconnaissons que les nouvelles infrastructures et modifications et/ou adaptations du projet, proposées ici, ne paraissent pas susceptibles d'améliorer de façon significative la qualité du projet, les inconvénients résultant de telles options pouvant parfois se montrer nettement supérieurs aux avantages envisageables.

#### 4.6.5. Aménagements à mettre en place en phase d'exploitation de la ligne nouvelle

Dans la perspective de réalisation de la ligne nouvelle, on enregistre de nombreuses observations concernant la perte de temps qui résultera des difficultés de connexions avec les gares nouvelles et de la réduction du nombre de TGV prévus en gares de Sète et d'Agde, ainsi qu'en gares de Montpellier Saint-Roch et de Béziers, situées en centres-villes. Les voyageurs se trouvant alors obligés d'emprunter plusieurs moyens de transport pour se rendre aux gares nouvelles excentrées. Certaines observations regrettent la non-prise en compte dans le projet du temps perdu pour se rendre dans les gares excentrées au regard des quelques minutes gagnées sur le trajet entre deux gares.

##### Extrait de réponse SNCF Réseau

*Les temps de rabattement / diffusion entre les gares et les différentes zones du territoire ont été pris en compte et modélisés dans l'étude de trafics voyageurs. Le raisonnement s'effectue bien, pour une relation donnée, sur des flux de bout en bout avec une description des déplacements entre une commune d'origine et une commune de destination tenant compte des différents modes du parcours d'approche (rabattement) et de ceux utilisés pour le dernier kilomètre (diffusion).*

*Par ailleurs, les principaux échanges correspondent à des flux entre les principales agglomérations de la côté languedocienne et d'autres régions françaises ou étrangères (Ile de France, notamment). Aussi, en cas de doublet de gare (gare centre et gare nouvelle excentrée), comme Montpellier St-Roch et Montpellier Sud de France, les missions « terminus » sont associés à la gare du centre-ville tandis que les missions en*

*transit desservent la gare excentrée. Cette configuration permet ainsi de maintenir une offre de centre-ville adaptée aux relations centre à centre (Paris – Montpellier St-Roch), mais également de permettre des gains de temps importants pour les usagers situés plus loin sur la ligne en privilégiant la desserte de Montpellier Sud de France qui optimise l'utilisation de la ligne nouvelle. La desserte est ainsi plus attractive pour Béziers, Narbonne ou encore Perpignan, avec des temps de parcours à bord diminués (de 22 à 34 minutes en moyenne et en fonction des relations avec la phase 1), ce qui favorise le report modal.*

*En l'absence de gares nouvelles, et compte tenu d'une desserte encore modeste des gares centre de Béziers et Narbonne par les TGV (variable en fonction des destinations), les usagers utilisent de manière importante les gares de Montpellier St-Roch ou Montpellier Sud de France, plus densément desservies, comme gare TGV de rabattement. La mise en service des gares nouvelles de Béziers Est et Narbonne Ouest génère certes des rabattements d'usagers (y compris en mode routier), mais dont certains sont raccourcis par rapport à ceux effectués sans le projet pour « aller chercher le TGV à Montpellier ».*

*Enfin, desservir les gares centre de Béziers et Narbonne oblige à utiliser la ligne existante et limite ainsi fortement l'intérêt de la ligne nouvelle. Un compromis dans la construction de l'offre ferroviaire doit donc être trouvé.*

*En définitive, le projet LNMP, outre ces questions de rabattement sur les gares qui peuvent effectivement générer des flux routiers de courte distance et parfois allonger le temps de trajet total, contribue globalement à améliorer l'attractivité du mode ferroviaire et donc à augmenter sa part de marché. Le projet LNMP permet ainsi à horizon 2035 de réduire d'un peu plus de 0,4 million de voyageurs le trafic routier grâce à la phase 1. Le projet complet permet de réduire de plus de 1,6 million le nombre de voyageurs routiers en 2045.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous observons que les temps, indiqués dans le dossier d'enquête pour les déplacements des voyageurs, prennent en compte les temps d'approche, tous modes de transport utilisés entre le domicile et la destination.

Bien que soit prévu le maintien d'une desserte importante des gares situées en centres-villes, si des mesures d'ajustement ne sont pas mises en place, nous considérons qu'il existe un risque important de voir les futurs exploitants du réseau ignorer ces gares au profit des gares excentrées.

#### **4.6.6. Dessertes TGV en gares de Sète, Agde, Montpellier Saint-Roch et Béziers-centre-ville**

On enregistre de nombreuses demandes pour le maintien d'un minimum de TGV (au moins huit par jour) sur la ligne actuelle. À ce sujet, on trouve aussi plusieurs demandes de garanties, car un des soucis plusieurs fois exprimés concerne l'absence d'assurance que les promesses faites par le maître d'ouvrage seront ensuite tenues par les futurs opérateurs de la ligne.

#### **Extrait de réponse SNCF Réseau**

*En 2019, en gare de Sète, on dénombrait 11 allers-retours journaliers de trains Grandes Lignes (Trains aptes à la Grande Vitesse (TGV) et Trains d'Equilibre du Territoire (TET)), dont 6 en lien avec Paris. En gare d'Agde, on dénombrait uniquement 6 allers-retours en lien avec Paris.*

*En Phase 1 du projet LNMP (horizon 2035), les études de trafic réalisées par le Maître d’Ouvrage montrent que le potentiel commercial (attractivité du bassin de vie sétois) est suffisant pour que les entreprises ferroviaires soient intéressées par le maintien de liaisons TaGV directes en lien avec Paris (3 allers-retours quotidiens en phase 1 du projet en lieu et place de 6 actuellement). Les dessertes sur la ligne classique ne seraient donc pas abandonnées en présence du projet. Mais comme évoqué ci-avant, la desserte des trains Grandes Lignes obéit à un arbitrage délicat entre desserte fine des territoires et temps de parcours optimisé pour les trajets les plus longs. Enfin, les propositions du Maître d’Ouvrage en termes de dessertes ferroviaires **conventionnées** ont été concertées avec les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM : la région Occitanie pour les TER et l’Etat pour les TET). En ce qui concerne les dessertes **non conventionnées** (type « TGV »), elles ont été jugées suffisamment crédibles par les experts mandatés par le Secrétariat Général pour l’Investissement (SGPI). Néanmoins, **le Maître d’Ouvrage ne saurait s’engager fermement sur le niveau de desserte à l’horizon 2035, dans la mesure où la formulation de l’offre ferroviaire n’est pas de son ressort**. Les services conventionnés sont organisés par les AOM, tandis que les services non conventionnés (ou « librement organisés ») sont construits par les opérateurs ferroviaires, qui sont susceptibles d’être plus nombreux demain compte-tenu de l’ouverture à la concurrence progressive du transport ferroviaire de voyageurs.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D’ENQUÊTE**

Nous considérons que le niveau de desserte de la ligne classique ne s’inscrit pas dans le cadre de la présente enquête publique, et que le Maître d’Ouvrage ne saurait s’engager sur ce niveau à l’horizon 2035, dans la mesure où la formulation de l’offre ferroviaire n’est pas de son ressort.

Nous observons toutefois qu’une analyse de l’usage de cette ligne, avec et sans LNMP, a été menée par le maître d’ouvrage<sup>12</sup>, montrant qu’il sera nécessaire de préserver un haut niveau de service (qualité d’exploitation, sécurité) et une circulation fret et voyageurs longues distances suffisante pour maintenir un lien entre le bassin de vie économique de l’étang de Thau et le reste du territoire.

#### **4.6.7. Accessibilité aux personnes à mobilité réduite**

Plusieurs demandes concernent une amélioration de l’accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

##### **Extrait de réponse SNCF Réseau**

*Les gares nouvelles de LNMP (phase 2) seront accessibles aux PMR.*

*La mise en accessibilité des gares de la ligne classique est hors périmètre LNMP. Elle fait l’objet de travaux et financements autres (loi ADAP, en cours, financement pas l’État pour les gares nationales, par la Région pour les gares régionales)*

<sup>12</sup> §3.1.4 de la pièce G du dossier d’enquête

## COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Nous notons que les gares nouvelles seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Les gares de la ligne classique se trouvent hors périmètre LNMP, leur mise en accessibilité fait par ailleurs l'objet de travaux et financements (loi ADAP, financement pas l'État pour les gares nationales, par la Région pour les gares régionales).

### 4.6.8 - Connexion avec les gares nouvelles

On enregistre de nombreuses demandes regrettant les difficultés d'accès aux gares nouvelles et souhaitant le développement des interconnexions :

- Moyens de transport rapides et fréquents permettant de relier les gares situées en centres-villes de Montpellier Saint-Roch et de Béziers, aux nouvelles gares TGV ;
- TER fréquents permettant de relier Sète à Montpellier Sud de France, et Agde à la gare TGV prévue à Villeneuve-lès-Béziers.

#### Extrait de réponse SNCF Réseau

*Les accès aux gares et le développement des interconnexions ne relèvent pas de la compétence de SNCF Réseau mais de celle des collectivités. Pour autant, il est à noter que le positionnement des gares nouvelles de LNMP a été fait en concertation avec les territoires et notamment la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée et la Communauté d'agglomération du Grand Narbonne, ces positionnements étant par ailleurs pris en compte dans les Schémas de Cohérence Territoriales et dans les Schémas de développement des mobilités (PDU) des collectivités concernées.*

*Enfin si l'offre de transport est du ressort de l'AOM Régionale, un des objectifs du projet est bien de permettre l'amélioration de la desserte TER (en fréquence et en qualité/punctualité) par la libération de capacité sur la ligne classique.*

## COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Nous notons que l'offre de transport pour accéder aux gares et le développement des interconnexions ne relève pas de SNCF Réseau mais des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) régionale et locales.

Le positionnement des gares nouvelles de la LNMP a été intégré dans les Schémas de Cohérence Territoriales et dans les Schémas de développement des mobilités (PDU) des collectivités concernées.

En prenant en charge une partie du trafic, la ligne nouvelle pourrait être accompagnée d'une nette amélioration de la desserte TER (en fréquence et en qualité/punctualité) sur la ligne classique.

#### 4.6.9. Réouverture de la ligne de chemin de fer entre Vias et Bessan

##### Extrait de réponse SNCF Réseau

*La remise en service de la section de ligne ferroviaire entre Vias et Saint-Thibéry pour l'alimentation de la base travaux fera l'objet d'une étude approfondie lors des phases ultérieures du projet. La sécurité, premier des fondamentaux de l'entreprise, en constituera un élément essentiel. A ce titre une attention particulière sera portée à la remise en service des passages à niveau, en collaboration avec l'ensemble des acteurs territoriaux concernés et sous le contrôle de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), organisme indépendant.*

*Outre la phase travaux, l'exploitation de cette ligne sera assortie de toutes les dispositions nécessaires en vue de limiter les nuisances et particulièrement pendant les périodes estivales.*

*Enfin, si SNCF Réseau souhaite privilégier d'alimentation de la base travaux par le ferroviaire pour minimiser les nuisances (bruits, émission GES, dégradation des voiries) induites par une desserte routière, le choix entre les deux modes d'approvisionnement est à la main du futur attributaire du marché de construction.*

*Enfin, les études spécifiques détermineront la nature des travaux nécessaires pour la remise en service de cette section de ligne*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous notons que la ligne ferroviaire entre Vias et Saint-Thibéry se trouve en dehors du cadre de la présente enquête publique et que sa remise en service, pour alimenter la base travaux prévue, fera l'objet d'une étude approfondie lors des phases ultérieures du projet.

Nous souhaitons recommander qu'une attention particulière soit portée à la remise en service et à la sécurisation des passages à niveau, ainsi qu'au mode d'alimentation de la base travaux ferroviaire pour minimiser les nuisances (bruits, émission GES, dégradation des voiries...)

## 4.7. Fret et ferroutage

De nombreuses contributions reconnaissent l'intérêt de développer le fret et le ferroutage. Une accélération des délais de réalisation du projet est parfois souhaitée en vue de limiter le trafic sans cesse croissant de camions sur l'autoroute, mais la plupart d'entre-elles émettent de fortes réserves, en particulier sur un manque d'analyse de l'évolution de la demande en fret et sur la non prise en compte du port de Sète. On rencontre aussi des oppositions très nettes en raison du coût du projet. Par ailleurs, plusieurs contributions considèrent que l'absence de mixité sur l'ensemble de la ligne nouvelle nuira à l'intérêt de cette dernière et pourrait remettre en cause l'intérêt même de la phase 1.

### 4.7.1. Analyse économique

Certaines remarques font part d'un manque d'analyse de la ligne ferroviaire actuelle et de l'évolution de la demande de fret.

### Extrait de réponse SNCF Réseau

*L'évaluation économique et sociale (pièce G du dossier d'enquête d'utilité publique) fournit une étude complète du transport de marchandise. Elle s'attache à analyser l'offre et la demande de transport de marchandise interne à la zone d'étude, d'échange avec la zone d'étude et qui transite par la zone d'étude ; et ce à différents horizons de temps :*

- *Le §2.2.3 détaille les caractéristiques du transport de marchandise en situation « actuelle ». Elle apporte également des éclairages sur l'évolution passée de la demande de transport de marchandise dans la zone d'étude. Le cas particulier du transport transpyrénéen via la Ligne Figueras Perpignan (LFP), qui est une ligne ferroviaire mixte à grande vitesse, nous enseigne quelques conditions nécessaires à l'attractivité du fret ferroviaire (qualité de l'interopérabilité en l'occurrence, Cf. §2.2.3.1.1) et constitue en cela un retour d'expérience dont les études de trafics ont su tirer parti.*
- *Le §2.3.6 détaille les besoins de transport de marchandise aux horizon futurs (2035, 2045) en absence de réalisation du projet LNMP ;*
- *Le §3.1.3 aborde les besoins de transports de marchandise aux horizons futurs (2035, 2045) avec la réalisation du projet LNMP. Le §3.2.2 décrit quant à lui les avantages apportés par le projet LNMP au transport de marchandise.*

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

La réponse du maître d'ouvrage nous paraît satisfaisante.

Nous considérons que l'évaluation économique et sociale<sup>13</sup>, s'appuie sur une étude détaillée du transport de marchandise, et met en évidence les caractéristiques actuelles au regard des besoins futurs (horizons 2035 et 2045) avec ou sans la réalisation du projet LNMP.

#### **4.7.2. Concernant le Port de Sète**

### Extrait de réponse SNCF Réseau

*Le port de Sète fait l'objet de projets de développement avec la mise en place prévisionnelle de deux services d'autoroute ferroviaire, une relation Sète - Calais (4 allers-retours par semaine) et une relation Sète - Bettembourg (2 allers-retours par semaine). Les trafics seraient composés de flux rouliers maritimes (Maghreb, Turquie), consolidés à partir de flux locaux et régionaux. De plus, le développement du transport de clinker en lien avec Portes-lès-Valence et Chalon-sur-Saône est prévu pour un volume de 90 milliers de tonnes.*

*Les études d'exploitation du Maître d'Ouvrage indiquent que même dans le scénario le plus contraint en termes de saturation ferroviaire (« AME » : Avec Mesures Existantes), la phase 1 du projet LNMP permet de désaturer la ligne classique au nord de Béziers. Or, comme évoqué ci-avant, les flux de marchandises en lien avec le port de Sète sont surtout en provenance/à destination du nord de Sète. Ainsi, avec la seule phase 1 mixte la ligne classique suffirait à transporter le volume de marchandise prévu.*

<sup>13</sup> pièce G du dossier d'enquête publique

## COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Nous notons la réponse du maître d'ouvrage et nous pensons que la réalisation de la ligne nouvelle, loin de perturber la desserte du port de Sète, devrait permettre de libérer des créneaux sur la ligne classique et faciliter de ce fait la circulation des marchandises entrant ou sortant de ce port.

### 4.7.3. Mixité sur l'ensemble de la ligne nouvelle : Prise compte de la phase 2.

De nombreuses contributions considèrent que l'absence de mixité sur l'ensemble de la ligne nouvelle nuira à l'intérêt de cette dernière et pourrait remettre en cause l'intérêt même de la phase 1. Des inquiétudes sont souvent exprimées sur l'état de la ligne classique dont le tronçon, la "Ligne des Étangs", ne pourrait pas résister longtemps aux passages des trains de fret en raison de leur poids. Pour avoir une vision globale du projet et qu'il existe une réelle évaluation des impacts cumulés, certaines contributions demandent que les deux phases soient abordées en même temps. Elles considèrent que l'étude de mixité de la phase 2 devrait être incluse dans la présente enquête publique.

#### Extrait de réponse SNCF Réseau

*Compte-tenu des méthodes en vigueur, les études socio-économiques ont démontré l'intérêt collectif de la phase 1 mixte seule. Dans le scénario de référence central (« AMS » : Avec Mesure Supplémentaire), les avantages concernent essentiellement les voyageurs, dans la mesure où la saturation théorique de la ligne classique n'est pas atteinte (autrement dit, la demande de transport de marchandise par le train est globalement satisfaite sans le projet ; on constate alors peu de report modal de fret vers le train en phase 1 avec ce scénario, donc peu d'avantages hormis des gains de temps ferroviaires peu valorisables).*

*Néanmoins, le second scénario de référence (« AME » : Avec Mesures Existantes) fournit des hypothèses avec lesquelles le mode ferroviaire est plus attractif, ce qui génère une demande de déplacements ferroviaires frets et voyageurs supérieure à celle obtenue avec le scénario AMS, et par conséquent des circulations ferroviaires plus nombreuses.*

*Ce besoin de densification de l'offre ferroviaire pose inévitablement la question de la capacité de la ligne classique à absorber cette évolution. Les études d'exploitation ferroviaire conduisent à la conclusion d'une saturation limitée en option de référence en 2035 : seul le tronçon entre Narbonne et Montpellier ne pourrait pas accueillir toutes les circulations ferroviaires nécessaires (dans le sens Montpellier vers Narbonne uniquement). En revanche, à l'année 2045, l'augmentation prononcée de la demande ferroviaire et l'évolution de l'offre associée générerait une propagation de la saturation dans les deux sens de circulation entre Narbonne et Montpellier et entre Narbonne et Carcassonne. D'après les études d'exploitation ferroviaire, cette saturation disparaîtrait à l'horizon 2035 en phase 1 grâce à l'augmentation de capacité permise par la ligne nouvelle. En revanche, la première phase du projet LNMP ne serait pas en mesure de palier la saturation ferroviaire en 2045 au Sud de Béziers. Il faudrait attendre l'arrivée de la seconde phase (non mixte) du projet LNMP entre Béziers et Perpignan pour lever totalement cette contrainte capacitaire. Ce faisant, en considérant le scénario AME, et contrairement à ce que l'on constate avec le scénario AMS, le projet LNMP ne se contente pas d'améliorer la capacité du réseau ferroviaire, il apporte une solution pour désaturer la ligne classique et génère ainsi un report modal de marchandises de la route vers le fer plus conséquent. Ce serait l'équivalent de 20 trains de fret journaliers*

*supplémentaires qui pourraient circuler en 2045 en projet global.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Même s'il nous paraît important que le projet soit analysé dans son ensemble, au regard de la réponse du maître d'ouvrage et des études socio-économiques (pièce G du dossier d'enquête publique), nous considérons que l'intérêt de la phase 1 du projet peut être évalué indépendamment de l'étude de mixité de la phase 2.

## **4.8. Risques technologiques**

### **4.8.1. Risques associés aux travaux, à la présence des structures mises en place, à l'exploitation de la ligne.**

Parmi les impacts possibles du fait des travaux, de la présence des structures mises en place ou de l'exploitation de la ligne, on rencontre plus particulièrement des observations relatives aux risques d'incendies, d'inondations consécutives à l'instabilité des sols, à une perturbation de l'écoulement des eaux, mais aussi des risques d'accidents associés aux perturbations générées dans la circulation des engins agricoles.

#### Extrait de réponse SNCF Réseau

Concernant le risque d'incendie, il convient de se reporter au chapitre 2.3 du présent document.

Les risques d'inondation sont également pris en compte dans la conception du projet, tant pour la phase des travaux que pour la phase d'exploitation :

- Des fossés provisoires de collectes des eaux issues des bassins versants naturels seront réalisés, de façon concomitante avec l'avancement du chantier de terrassement.
- Les ouvrages hydrauliques de rétablissement des écoulements seront installés dès le début des opérations de terrassements, ce qui permettra d'assurer un bon écoulement des crues en cas de précipitations importantes durant les travaux.
- Un suivi météorologique sera assuré pendant toute la phase de travaux, afin de pouvoir évacuer le chantier en cours en zone inondable, et de mettre en face les mesures nécessaires pour réduire les impacts d'une éventuelle inondation. Les remblais de pré-chargement en zone inondable pourront être réalisés avec un phasage approprié, pour ne pas aggraver les effets d'une éventuelle crue durant les phases travaux.
- L'ensemble des prescriptions réglementaires énoncées dans les Plans de Prévention des Risques sera respecté dans le cadre du projet.

Les études hydrauliques menées ont démontré les points suivants :

- Les ouvrages hydrauliques permettront d'assurer la transparence hydraulique de la Ligne Nouvelle et de ne pas modifier les périmètres exposés au risque inondation, conformément aux plans de prévention des inondations,

- Le projet n'aura pas d'effet significatif sur les écoulements des crues (remous inférieurs aux remous objectifs) grâce au dimensionnement adapté des ouvertures hydrauliques de chaque ouvrage du projet.

Concernant les risques liés à l'instabilité des sols, une étude géotechnique, démontrant la stabilité des talus au regard de la construction projetée sera réalisée dans le cadre des études détaillées du projet dans son ensemble.

Concernant les voies interceptées par le projet, il est rappelé qu'elles seront toutes rétablies : soit par un ouvrage spécifique (routier, agricole, mixte...) soit par un rabattement vers une voie elle-même rétablie à proximité. Les ouvrages de franchissements de la Ligne Nouvelle et les chemins de rétablissement seront dimensionnés au gabarit adéquat (<4 m 50) pour le rétablissement des voies circulées par des engins agricoles. Les mesures relatives aux risques naturels sont présentées dans les pièces F5 § 3.6, et F7A2 et F7B2 § 5.1.6.

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous notons que le maître d'ouvrage s'engage à prendre un certain nombre de mesures relatives à la prévention des risques d'incendie (cf. chapitre 2.3 du présent document et pièce F7A2 du dossier d'enquête), des risques d'inondation (fossés de collectes des eaux, ouvrages hydrauliques de rétablissement des écoulements, suivi météorologique, remblais de pré-chargement), du risque d'instabilité des sols (étude géotechnique) et à rétablir toutes les voies interceptées par le projet, en adoptant un gabarit adéquat pour les voies circulées par des engins agricoles.

#### **4.8.2. Risques de déraillement ou de fausses manœuvres**

Plusieurs observations font état de risques de déraillement, de fausses manœuvres, de feu dans un container, de collision avec un élément extérieur, de sabotage, d'attentat, ... Les conséquences économiques et écologiques pourraient être particulièrement graves en cas d'accident de fret transportant des matières dangereuses (chimiques, nucléaires . . . etc.) entraînant une pollution des sols, du bassin versant de l'étang de Thau ou du bassin d'alimentation de la source d'Issanka, l'embrasement du massif de la Gardiole, ...

En cas de pollution du bassin versant de l'Étang de Thau, il n'existe aucune garantie de la construction d'une véritable barrière étanche entre la ligne nouvelle et les abords de l'étang qui pourrait limiter les risques de pollution de l'étang et des cours d'eau qui l'alimentent. A noter aussi l'impact du ruissellement sur toutes les surfaces qui vont être bétonnées, ce qui risque de provoquer des inondations en aval. Dans ce domaine, la solution présentée par le maître d'ouvrage (« troisième rail ») est parfois contestée.

Le tracé de la ligne nouvelle passe sur le bassin d'alimentation de la source d'Issanka, au niveau d'un accident géologique drainant vers la source et qui longe le massif de la Gardiole. A cet endroit, les écoulements s'enfouissent sous terre et rejoignent la source qui alimente en eau des dizaines de milliers d'habitants du Bassin de Thau. On note aussi des risques de pollution de la source associée au désherbage des voies à l'aide

de pesticides. Par ailleurs, l'étude d'impact du projet sur cette nappe est en cours, il n'y a donc à ce jour aucune garantie d'une absence de conséquences associées à la réalisation de la ligne nouvelle.

### Extrait de réponse SNCF Réseau

*Les incidences de la vulnérabilité du projet aux risques d'accident ou de catastrophe majeurs ont été étudiées et sont prises en compte. Cette analyse fait l'objet du chapitre 17 de la pièce F5 de l'étude d'impact. Elle prend en compte les risques naturels, les risques technologiques et les risques de transport. Ainsi, le dossier présente :*

- *Les types d'évènements pouvant occasionner un accident : inondation, mouvement de terrain, tempête, feu de forêt, installations industrielles et au transport de matières dangereuses, dysfonctionnements de l'infrastructure ou erreurs humaines*
- *Les conséquences de ces évènements sur l'exploitation ferroviaire, les usagers, l'infrastructure en elle-même.*

*Les mesures prévues sont notamment (liste non exhaustive) :*

- *La vigilance météorologique ;*
- *Le système de gestion de la sécurité interne à SNCF ;*
- *Les plans saisonniers (fortes chaleurs, grand froid) ;*
- *Le rail de sécurité ;*
- *La gestion intégrée des circulations ;*
- *Les ouvrages anti-pénétration ;*
- *Le système d'assainissement (imperméabilisation de la plateforme, collecte des eaux dans un réseau étanche, bassins de confinement....) ;*
- *La mise en œuvre de Plans d'Intervention et de Secours avec les SDIS et les services de la préfecture,*

*Concernant la gestion des pollutions accidentelles, il convient de se reporter au chapitre 2.2 du présent document.*

*Sur le sujet de la source d'Issanka, il convient de se reporter au chapitre 2.6 du présent document.*

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

À la lecture des documents relatifs aux incidences de la vulnérabilité du projet aux risques d'accident ou de catastrophe majeurs<sup>14</sup> et des engagements pris par le maître d'ouvrage dans les différents chapitres de son mémoire en réponse, nous considérons que le projet comporte une analyse sérieuse des risques naturels et technologiques, associée à une série de mesures préventives adaptées.

<sup>14</sup> *Chapitre 17 de la pièce F5 du dossier soumis à la présente enquête publique*

## 4.9. Agriculture et viticulture

Pour ce qui concerne l'agriculture en général, les contributeurs s'inquiètent des éventuelles pollutions de leurs terres et les conditions d'accès futur à leurs parcelles (rétablissement des voies, allongements de parcours), ainsi que des pertes financières.

### Extrait des réponses de SNCF Réseau :

#### ▫ Concernant la compensation des impacts du projet

*Une convention de partenariat a été signée avec SNCF Réseau et les Chambres d'Agriculture de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, visant à réaliser un diagnostic des enjeux agricoles. SNCF Réseau mène également avec la SAFER et les cofinanceurs du projet, des ateliers de travail et d'études autour des enjeux agricoles et des mesures de réduction et de compensation des impacts du projet.*

#### ▫ Concernant la consommation de Surface Agricole Utile

*1905 ha de SAU vont être consommées pour l'ensemble du projet (phases 1 et 2) concernant 564 exploitations. Les surfaces consommées et l'impact induit sur les exploitations seront compensés par le biais de plusieurs types de mesures dont notamment :*

- Réserves foncières permettant de faire des échanges fonciers avec les exploitants concernés par le prélèvement et d'optimiser les aménagements fonciers. Elles permettent par ailleurs de réduire les perturbations du marché foncier ;*
- Opérations d'aménagement foncier*
- Indemnisation selon un protocole d'accord défini en collaboration avec les organisations professionnelles agricoles et s'appuyant sur les accords au niveau national.*

### **Viticulture :**

Les viticulteurs exploitant le vignoble classé « AOP Picpoul » de PINET considèrent majoritairement que l'emprise de la ligne nouvelle, estimée à 10 % constituera une atteinte catastrophique et irréversible de leur production. Cette situation générera des préjudices financiers et pourrait mettre en péril certaines exploitations.

### Extrait des réponses du maître d'ouvrage :

*Selon le site officiel de l'AOP Picpoul de Pinet, l'aire en production est de 1550 hectares sur les 2400 ha comptabilisés au total. L'aire AOP est traversée par la zone d'étude rapprochée de la LNMP (soit les emprises estimées) sur 72 ha représentant ainsi 3% de l'aire AOP totale. Sur ces 72 ha, 56 ha sont effectivement plantés en vignes AOP Picpoul de Pinet (soit 3.6% de l'aire en production) et 6 ha supplémentaires sont plantés en vignes non déclarées AOP Picpoul.*

*Les 150 ha évoqués englobent les délaissés pressentis par les agriculteurs. Cette estimation est faite sans la prise en compte de la mise en œuvre d’outil d’aménagement foncier. SNCF Réseau a d’ailleurs participé à la première Commission Départementale d’Aménagement Foncier du 25 novembre 2021, qui a listé les communes susceptibles de faire partie de cette procédure. La démarche est donc déjà initiée. D’autre part, SNCF Réseau a déjà engagé des démarches d’anticipation en constituant des réserves foncières (procédure en cours avec la SAFER) au sein du territoire AOP pour compensation directe.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D’ENQUETE**

Nous prenons acte des démarches d’anticipation engagées par le maître d’ouvrage concernant :

- La constitution de réserves foncières avec la SAFER au sein du territoire AOP pour une compensation directe ;
- L’étude de faisabilité de l’optimisation de l’aire AOP sur les communes déjà dans le périmètre AOP – en lien avec l’INAO ;
- L’étude parcellaire à venir en collaboration avec l’Organisme de Défense et de Gestion ;
- La poursuite et l’actualisation de l’Étude Préalable Agricole qui doit fixer une enveloppe financière dédiée à des projets locaux ;
- Les mesures de compensation collectives sur l’économie agricole ;
- Une étude paysagère spécifique visant à préciser les mesures d’insertion de la LNMP notamment sur les zones stratégiques du territoire telles que celle de l’AOP Picpoul de Pinet ;
- La mise en place d’un système de management environnemental de chantier durant toute la durée des travaux.

Nous considérons que ces démarches sont cohérentes pour le maintien et le développement des AOP Picpoul de Pinet et Languedoc.

En résumé, pour limiter les effets négatifs, au-delà des évitements qui ont pu être opérés lors de sa conception, nous notons que le maître d’ouvrage a prévu de prendre des mesures appropriées en étroite concertation avec la profession et le plus en amont possible (constitution de réserves foncières, procédures AFAFe, ...).

## 4.10. Patrimoine foncier

La plupart des contributeurs s'inquiètent de l'emprise de la nouvelle ligne sur leurs parcelles (bâties ou non bâties).

Ils soulignent que parfois les documents fournis ne sont pas à une échelle assez précise pour bien identifier l'impact sur leurs biens.

Les contributeurs s'interrogent sur les procédures d'indemnisation prévues ; que ce soit en termes de délais et de montant.

Plusieurs contributeurs dont les propriétés sont situées dans et en dehors des ZPP initialement prévue, souhaitent la levée du périmètre.

Le contributeur du Domaine de Chazottes exprime ses craintes de voir ses biens dévalorisés du fait de l'impact de la ligne nouvelle sur une partie de sa propriété.

Le contributeur « Les Roches Bleue » s'interroge sur le bienfondé de l'implantation de la base de travaux sur ses parcelles où plusieurs activités se concentrent. Il indique que la surface expropriable est excessive et qu'elle ne laisse qu'une surface difficilement exploitable pour pouvoir continuer son activité sur place.

Pour le secteur Picpoul de Pinet, la plupart des contributeurs et les viticulteurs concernés, soulignent que la perte de parcelles classées en AOP Picpoul de Pinet et AOP Languedoc, ne peut être compensée. Ils soulignent, que les surfaces perdues sont plus importantes que celles prévues car il y aurait de nombreux délaissés du fait du morcellement du territoire.

Certains souhaitent que les biens partiellement impactés, soient expropriés en totalité.

Les contributeurs dans leur grande majorité souhaitent que le tracé soit modifié pour ne pas impacter le territoire de l'AOP Picpoul de Pinet.

Les collectivités impactées et le conseil départemental de l'Hérault, souhaitent que soient maintenues et améliorées les liaisons de l'ensemble des voies. Certaines communes souhaitent aussi que les compensations environnementales soient faites sur leur territoire.

Pour Villeneuve-lès-Béziers, la commune déplore l'impact trop important pour son territoire.

### Extrait de la réponse de SNCF Réseau

*Le maître d'ouvrage s'engage à répondre de façon individualisée à chaque contributeur de l'enquête publique sur le sujet foncier, sous réserve qu'ils aient bien communiqué leurs coordonnées au registre numérique et/ou papier. Il souligne que les accords amiables sont recherchés en priorité.*

*Pour la ZPP, le maître d'ouvrage précise que l'instruction des dossiers d'urbanisme ne se fera plus sur la base du périmètre de 1000 m mais sur une bande de 500 m centrée sur l'axe du tracé.*

*Le maître d'ouvrage affirme que le maintien des liaisons des voies du territoire est un engagement fort.*

*Il prend bonne note des demandes de certaines communes d'accueillir sur leur territoire les mesures compensatoires environnementales qui doivent être réalisées au plus près du lieu d'impact pressenti.*

*Concernant la commune de Villeneuve-lès-Béziers, la zone d'étude rapprochée (ZER) transmise à la chambre d'agriculture pour évaluer l'impact de la LNMP sur le territoire est au plus proche des besoins fonciers estimés à ce jour pour la réalisation de la ligne. Alors que la superficie de la commune de Villeneuve-Les-Béziers est de 1734 ha, la ZER (phase 1 et 2) totalise 130 ha, ce qui représente 7,5% du territoire communal.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous notons que :

- Des précisions sont apportées au déroulement des mutations foncières ; elles sont destinées aux particuliers ;
- Les démarches pour des réponses individualisées et la prévalence des approches à l'amiable y compris pour les Roches Bleues, le domaine de Chazotte ou les viticulteurs de l'aire de l'AOP Picpoul de Pinet, nous paraissent convenables ;
- Sur la problématique de la perte de valeur des biens par proximité avec la Ligne nouvelle notamment évoquée pour le domaine de Chazotte, le maître d'ouvrage ne s'engage pas. Néanmoins, il doit exister des retours sur les autres infrastructures similaires (par exemple CNM). Nous demandons au maître d'ouvrage d'intégrer ces retours dans les approches de négociation à l'amiable ;
- Le périmètre de la ZPP est ramené de 1 000m à 500m ce qui diminue le nombre de parcelles impactées ;
- Le maître d'ouvrage s'engage à ce que les mesures compensatoires soient faites, dans la mesure du possible, sur le territoire des communes concernées par l'implantation de la Ligne nouvelle ;
- La zone d'étude rapprochée (ZER) pour évaluer l'impact de la LNMP sur le territoire de la commune de Villeneuve-lès-Béziers est au plus proche des besoins fonciers estimés à ce jour, soit 7,5 % du territoire municipal.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage prévoit la mise en place de mesures compensatoires<sup>15</sup> dédiées aux agriculteurs. Elles portent aussi bien sur la phase de travaux que sur la phase d'exploitation de la Ligne nouvelle. Les effets pérennes liés au fonctionnement (axes de communication, réseaux d'irrigation, structure des exploitations) devraient être réduits par des opérations d'aménagement foncier, en concertation avec la profession agricole.

<sup>15</sup> voir § 8.3. Enjeux, effets et mesures concernant l'agriculture, la viticulture et la sylviculture

En conclusion, nous relevons que l'écoconception<sup>16</sup> du projet évite les principaux secteurs urbanisés et permet de limiter son emprise foncière. Ainsi les effets liés à l'occupation temporaire de terrains pour les besoins du chantier seront limités au strict nécessaire. Les incidences pour les particuliers seront amoindries ; pour les agriculteurs et viticulteurs une réorganisation du parcellaire viendra atténuer les effets négatifs du morcellement du territoire.

#### 4.11. Patrimoine historique et archéologique

La plupart des contributeurs affirment qu'une partie de la voie Domitienne, sur le tronçon Mèze Pinet, sera ensevelie et détruite malgré son classement comme monument historique.

Des craintes s'expriment aussi concernant la proximité de la ligne nouvelle avec le site de Marinesque à Loupian et l'abbaye Saint-Félix de Montceau sur la commune de Gigean. Cette proximité serait préjudiciable à l'intégrité des sites, visuellement et par les nuisances sonores lors de l'exploitation de la ligne et les nuisances lors des travaux.

De même, il y aurait un impact sur le domaine de Chazotte présentant un intérêt historique et architectural.

L'association Pierre d'Iris demande qu'un relevé systématique de l'architecture vernaculaire, le long du tracé, soit réalisé.

##### Extrait de réponse SNCF Réseau

*Le maître d'ouvrage note que l'éloignement de la ligne par rapport à la via Domitia, ainsi que l'insertion du projet en déblais ont été, dans la mesure du possible privilégiés. Il précise que la portion de Via Domitia, monument historique inscrit, n'est pas impactée par le projet même si celui-ci traverse son périmètre de protection sur Mèze, Pomérols et Pinet par une succession de déblais-remblais. Des mesures particulières d'insertion paysagère du projet sont prévues.*

*Le site à forte sensibilité archéologique de Marinesque n'est pas impacté par le projet. La ZPPA (zone de présomption de prescription archéologique) est interceptée pas les emprises du projet sans toutefois être directement impactée par l'infrastructure en elle-même.*

*Concernant l'Abbaye Saint-Félix de Montceau et son périmètre de protection : aucun des deux n'est directement impacté par les emprises du projet.*

---

<sup>16</sup> voir § 8.4 . Enjeux, effets et mesures concernant l'environnement humain.

*Le domaine de Chazottes est identifié comme éléments significatifs du paysage dans le PADD du PLU de la commune de Cers. Il ne fait en revanche l'objet d'aucune protection réglementaire.*

*Un recensement de l'architecture vernaculaire sera réalisé. Concernant les éléments qui seront impactés par le projet, il sera procédé, si cela est techniquement possible, à leur déplacement. Pour les éléments non impactés mais situés à proximité des travaux, une mise en défens sera réalisée afin d'assurer leur protection pendant les travaux.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous prenons note des mesures envisagées pour la protection des abords de l'Abbaye de Saint Félix-de-Montceau et pour l'architecture vernaculaire. Elles nous paraissent bien ciblées et suffisantes.

Nous notons que le site de Marinesque n'est pas impacté par le tracé de la Ligne nouvelle.

Nous demandons que le maître d'ouvrage s'engage sur le maintien d'une continuité de la voie Domitienne qui devrait être assurée sur la portion concernée par le chevauchement avec la Ligne nouvelle (communes de Pinet, Pomérols, Mèze) y compris dans les secteurs non protégés (le tracé des remblais et déblais figurant sur les documents graphiques étant indicatif).

Nous demandons, concernant le Domaine de Chazotte, que s'appliquent les mesures de protections établies sur les autres secteurs protégés (Abbaye de St Félix-de-Monceau, voie Domitienne, Domaine du Vieux Mujolan...).

Par ailleurs, nous notons que l'impact visuel du projet pendant les travaux sera atténué par la mise en place de masques visuels aux caractéristiques naturelles pour se fondre dans le paysage aux abords des sites et monuments sensibles.

Avant les travaux, des campagnes préventives archéologiques seront effectuées pour éviter toute destruction de site (voie Domitienne).

Le maître d'ouvrage prévoit une concertation forte et constructive pour mettre en place ces mesures.

En conclusion, nous pensons que l'ensemble de ces travaux et mesures <sup>17</sup> permettront de réussir l'intégration de la Ligne nouvelle au sein du paysage et notamment aux alentours des monuments historiques, en concertation avec les acteurs locaux. Cette implication des riverains nous paraît très pertinente et positive, l'insertion étant non seulement physique mais aussi sociale.

## 4.12. Socio-économie du projet et du territoire

### Pertes pour l'économie locale

Certains contributeurs déplorent l'enclavement économique de SETE, de la station thermale de BALARUC, l'impact sur le tourisme et sur toutes les activités locales, notamment la conchyliculture, la viticulture (picpoul de PINET déjà plus développé dans le chapitre « Agriculture – viticulture »

Pour la phase de travaux, une majorité de contributeurs s'interroge sur les dommages inévitables (excavation - déblais, remblais, terrassement, transport de matériaux, etc. ....).

### Extrait de réponse SNCF Réseau

*L'enclavement de Sète en projet évoqué par les contributeurs est relatif, car les études de trafic réalisées par le Maître d'Ouvrage montrent que le potentiel commercial (attractivité du bassin de vie sétois) est suffisant pour que les entreprises ferroviaires soient intéressées par le maintien de liaisons TaGV directes en lien avec Paris (3 allers-retours quotidiens en phase 1 du projet en lieu et place de 6 actuellement).*

*Par ailleurs, la libération de capacité sur la ligne classique permise par le projet LNMP offrirait les conditions d'une hausse de l'offre TER (que le Maître d'Ouvrage évalue jusqu'à 10 allers-retours quotidiens entre Montpellier et Narbonne en phase 1), ce qui renforcerait la cohésion sociale et la coopération économique des territoires de l'ex-Région Languedoc-Roussillon (meilleure accessibilité des bassins d'emplois et autres aménités, notamment pour les personnes économiquement fragiles).*

*Malgré les efforts de réduction et d'évitement, le projet induit indéniablement des impacts économiques résiduels directs (notamment au travers de l'emprise au sol de l'infrastructure nouvelle). Ces impacts économiques ont été estimés indirectement au travers des montants de compensation.*

---

<sup>17</sup> Voir § 8.5 - Enjeux, effets et mesures concernant le patrimoine historique et culturel, et le paysage

*Ces derniers figurent dans le montant d'investissement initial du projet, qui est retenu dans les coûts du bilan socio-économique. Les avantages économiques locaux liés au chantier de la phase 1 ont été évalués en première approche (sous la forme d'un test de sensibilité) à environ 90 M€<sub>2019</sub> actualisés. Les effets liés à la cohésion sociale et à la coopération économique des territoires locaux n'ont quant à eux pas été quantifiés.*

*Enfin, le chantier de la ligne nouvelle représentera une opportunité économique (nouveau marché de construction) pour les entreprises et travailleurs de la région ;*

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Les études de trafic réalisées par le maître d'ouvrage montrent que l'attractivité du bassin sétois serait suffisante pour que les entreprises ferroviaires soient intéressées par le maintien de liaisons TaGV directes en lien avec Paris (3 AR /jour en phase 1).

Nous souhaitons que le nombre de dessertes journalières de TaGV ne soit pas inférieur à 3 AR/jour comme indiqué dans le dossier d'enquête.

Nous souhaitons que les montants de compensation des impacts économiques soient appréciés à leur juste valeur pour les biens touchés par le projet, mais aussi pour ceux situés aux abords.

#### Pression sur la fiscalité

Une majorité de contributeurs indiquent que les travaux de la LGV devraient générer un coût de 5,5 milliards d'euros pour le tronçon MONTPELLIER/BEZIERS et une hausse de la fiscalité locale, voire nationale, (Europe 20% - État 20% - Collectivités locales 40%), tout en ayant à leurs yeux insuffisamment de retombées pour leur territoire.

#### Extrait de la réponse SNCF Réseau

*Le coût de la phase 1 du projet de Ligne Nouvelle est estimé à 2,04Md€<sub>2020</sub>. S'il n'est pas prévu une hausse de fiscalité nationale fléchée vers ce grand projet d'infrastructure, une fiscalité locale devrait être mise en place dans le cadre de la société de projet dont l'ordonnance a été signée le 2 mars 2022 en Conseil de Ministres. La nature de cette fiscalité (taxes), son assiette et son niveau seront fixés prochainement après échanges entre les partenaires cofinanceurs et l'Etat.*

*Concernant les impacts, malgré les efforts de réduction et d'évitement, le projet induit indéniablement des atteintes économiques et environnementales résiduelles directes (en particulier à l'égard des riverains de l'infrastructure nouvelle). Ces atteintes ont été estimées indirectement au travers des montants de compensation.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous notons que maître d'ouvrage précise qu'il n'est pas prévu de hausse de la fiscalité nationale fléchée vers la LNMP.

Il indique que la société de projet « Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan » se réunira prochainement pour fixer la nature de cette fiscalité, son assiette et son niveau, après échanges entre les partenaires cofinanceurs et l'État.

En conclusion nous souhaitons que le financement manquant (20 %), soit obtenu :

- Sans mettre à contribution les collectivités locales ;
- Avant la déclaration d'utilité publique.

#### Concernant la rentabilité

Des contributeurs ont remis en cause la rentabilité socio-économique du projet, et que seul le scénario AMS a été pris en compte.

Ils souhaitent que le maître d'ouvrage réalise une enquête dans les trains pour savoir si les voyageurs sont d'accord avec une LGV qui ne s'arrêtera pas dans la gare centre en précisant le nombre de minutes gagnées de gare à gare.

#### Extrait de la réponse SNCF Réseau

*Le Maître d'Ouvrage tient à souligner que la contribution définit tout à fait correctement le principe de la rentabilité socio-économique. Pour autant, les précisions suivantes se doivent d'être apportées :*

- *Le second scénario de référence (AME), plus favorable au projet, a bien été considéré en test de sensibilité En AME, les VAN-SE sont de +4 080 Mds€<sub>2019</sub> pour la phase 1 du projet et de +6 298 Mds€<sub>2019</sub> pour le projet complet. Les VAN-SE du scénario AMS, bien que positives, sont significativement inférieures. Le Maître d'Ouvrage a donc adopté **une attitude prudente** en retenant le scénario AMS comme le scénario central de l'étude.*
- *L'évaluation du projet complet (avec le scénario de référence AMS) montre bien qu'une part significative des bénéficiaires du projet revient aux voyageurs (environ +11 Mds€<sub>2019</sub>, dont 71% lié aux anciens usagers). Mais cela ne représente pas 90% des avantages, mais 72%*
- *Les temps de rabattement / diffusion entre les gares et les différentes zones du territoire ont bien été prises en compte et modélisées dans l'étude de trafics voyageurs.*
- *Si en AMS la contribution du transport de fret au bilan du projet est relativement faible, elle est bien **globalement positive**,*

*Concernant la proposition d'enquête, la sensibilité des voyageurs aux temps de rabattement/diffusion et de correspondance a été intégrée à la modélisation de trafics.*

*En définitive, l'évaluation socio-économique réalisée par le Maître d'Ouvrage, dont la rigueur et la robustesse ont été confirmées par les experts indépendants mandatés par le Secrétariat Pour l'Investissement (SGPI), avance que le projet LNMP est créateur de valeur pour la collectivité, que ce soit en phase 1 ou avec le projet global, peu importe le scénario de référence retenu (AME ou AMS).*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous notons que l'étude socio-économique a été faite selon deux scénarii :

- Le scénario « Avec Mesures Supplémentaires » (AMS), préconisé par les services de l'État, dont les hypothèses d'atteinte de la neutralité carbone en 2050 (Stratégie Nationale Bas Carbone) ;
- Le scénario « Avec Mesures Existantes » (AME), repoussant la neutralité carbone à l'horizon 2070.

Nous constatons que, quel que soit le scénario étudié, la valeur Actualisée Nette (VAN) est positive tant pour la phase 1 que pour le projet global.

En conclusion, nous considérons que le maître d'ouvrage a adopté une démarche prudente en retenant le scénario AMS en central dont les résultats ont été confirmée par les experts indépendants mandatés par le Secrétariat Pour l'Investissement (SGPI).

D'autres contributeurs ont évoqué de nombreuses études démontrant l'inutilité et l'absurdité coût/rentabilité de ce projet en comparaison à une rénovation sérieuse de la ligne actuelle.

#### **Extrait de la réponse SNCF Réseau**

*Même optimisés et concertés, le montant d'investissement de la ligne nouvelle ainsi que son impact sur l'environnement naturel et humain constituent des « coûts » non négligeables que le Maître d'Ouvrage s'évertue à apprécier au mieux.*

*La phase 1 du projet LNMP, contrairement à une rénovation aussi « sérieuse » soit-elle de la ligne classique, apporterait également des bénéfices économiques et sociaux aux habitants de la région :*

- *La meilleure accessibilité de la région améliorerait le rayonnement régional...*
- *L'amélioration de la desserte ferroviaire locale serait de nature à renforcer la cohésion sociale et la coopération économique des territoires de la région, ....*

*Enfin, il convient de noter que le projet de ligne nouvelle n'affranchit pas le Maître d'Ouvrage de ses obligations d'entretien et de renouvellement de la ligne classique...*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous notons que la rénovation de la ligne classique ne répondrait pas aux bénéfices attendus de la LNMP :

- La ligne classique est pratiquement saturée. Sans la LNMP, le trafic du fret ne pourra pas évoluer, il continuera à bloquer des sillons qui auraient pu profiter à l'augmentation du trafic TER ;
- Ne pas construire la LNMP consisterait à se priver du doublon de voies, essentiel en cas d'aléas climatiques pour ne pas interrompre le trafic comme en 2019.

En conclusion, nous considérons que la seule rénovation de la ligne actuelle ne serait pas suffisante.

### **4.13. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

Sept observations ont été relevées concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme :

- Contestant la modification prévue pour l'emplacement réservé N1 sur la commune de Lattes ;
- Questionnant l'absence de la commune de Loupian dans la liste des communes soumises à une mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la 1ère phase du projet ;
- Considérant qu'il est indispensable qu'une modification des PLU de Cers et Villeneuve les Béziers prenne en compte les contraintes géographiques de la gare A75 position haute dès la phase 1 du projet ;
- Indique que, sauf révision des prescriptions de l'hydrogéologue agréé, le projet LNMP ne sera pas compatible avec la DUP des captages d'Issanka qui interdit toutes nouvelles constructions (ligne de train, routes ou autres) au sein du PPR au droit des calcaires jurassiques affleurants ;
- Demandant la réduction de la surface expropriée de 15 ha sur le territoire de la commune de Saint-Thibéry ;
- Demandant la sortie d'emprise de la rue du lieutenant Rodgers à Villeneuve-les -Béziers ;
- Proposant de modifier le PLU de Vias, dans la perspective d'une délocalisation, sur la commune de Vias, de la gare TGV actuellement prévue à Villeneuve-lès-Béziers.

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous notons que :

- Sur la commune de Lattes, l'emplacement réservé n° R305 a été modifié en 2018 suite à la finalisation des études de jonction du raccordement de LNMP au réseau classique. Le maître d'ouvrage indique par ailleurs que des discussions sont en cours, avec la commune et les propriétaires d'une maison impactée par ce changement, pour procéder à un découpage qui rendrait possible un permis de construire ;
- La réalisation et l'exploitation du projet LNMP est déjà compatible avec les dispositions du PLU de la commune de Loupian et qu'aucune procédure supplémentaire de mise en compatibilité n'est donc nécessaire ;
- La future gare de Béziers concernant la phase 2 du projet LNMP, la demande de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, relative à son installation, ne peut donc pas être traitée dans le cadre de la présente enquête publique ;
- Le Cahier des Clauses Techniques et Particulières relatif à l'étude complémentaire spécifique sur le site de captage d'Issanka a été élaboré en collaboration avec Sète Agglopolité Méditerranée, l'ARS, le SMBT et SNCF Réseau. Nous tenons cependant à rappeler que si l'étude spécifique sur le site de captage d'Issanka est terminée, l'hydrogéologue agréé ne rendra son avis et ses préconisations qu'après des investigations complémentaires prévues courant 2022 ;
- Le maître d'ouvrage envisage la possibilité de minimiser les emprises de cette base de travaux/maintenance de Bessan-Saint-Thibéry en accolant les voies et équipements à la voie ferrée existante et à l'autoroute A9, mais qu'il n'est, pour l'instant, pas en mesure de prendre le moindre engagement dans ce sens ;
- La commune de Vias n'est concernée ni par le tracé LNMP, ni par des aménagements liés au projet : elle ne fait donc pas partie du périmètre de la demande de DUP. La modification de son PLU ne relève pas de la présente procédure.

En conclusion, nous considérons que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes impliquées est justifiée.

Nous considérons par ailleurs que, dans la commune de Villeneuve-lès-Béziers, le maximum doit être fait pour que la rue du Lieutenant Rodgers, qui permet l'accès à un forage d'eau potable et à une résidence senior, soit sortie de l'emprise de la LGV.

## C. CONCLUSIONS ET AVIS RELATIF À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a pour objet de :

- Définir si le projet de la première phase de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan doit être déclarée d'utilité publique, l'intérêt général l'emportant sur l'intérêt particulier,
- Fournir à l'autorité décisionnelle les informations nécessaires pour prendre un arrêté de Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Nous devons prendre en compte la jurisprudence du Conseil d'État : Ville nouvelle Lille Est du 28 mai 1971, en développant la « Théorie du bilan ».

À ce titre il convient :

D'examiner l'intérêt général de l'opération projetée qui doit être réel, précis et permanent ;

D'examiner le choix du terrain ;

De procéder à l'étude bilancielle des avantages et inconvénients de l'ensemble de l'opération et examiner :

- Les atteintes à la propriété privée ;
- Le coût financier de l'opération ;
- Les atteintes à l'environnement ;
- Les effets d'ordre social ;
- Les effets sur la santé publique ;

D'examiner la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme.

### 1. Intérêt général du projet

Nous rappelons que dans sa traversée du département de l'Hérault, par arrêté préfectoral n° 2019-I-097 du 30 janvier 2019, la ligne nouvelle Montpellier Perpignan a été qualifiée de projet d'intérêt général (PIG), sur la base du fuseau acté par décision ministérielle du 29 janvier 2016.

Nous reproduisons ci-après les objectifs et les enjeux du projet définis par le maître d'ouvrage :

*Le projet ferroviaire de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan revêt un caractère stratégique pour l'Europe, la France, la région Occitanie et le territoire du Languedoc-Roussillon.*

*Il permettra de nouvelles possibilités de mobilité : la ligne nouvelle, complémentaire de la ligne existante, permettra **d'améliorer de manière significative la qualité, la performance et la fiabilité du réseau ferré prioritairement sur sa façade méditerranéenne.***

*Le projet constituera le **trait d'union entre les lignes nouvelles du sud de l'Europe** : la LGV Méditerranée mise en service en 2001, la ligne Perpignan-Figueras mise en service en 2009, le contournement Nîmes- Montpellier (CNM) mis en service en 2017, ainsi que les lignes Provence-Côte d'Azur (LNPCA) et Bordeaux-Toulouse du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO).*

*Il apportera **une nouvelle offre de mobilité attractive, compétitive et à plus faible empreinte écologique que les modes routiers et aériens.** L'offre de sillons sera améliorée et diversifiée pour répondre de manière adaptée et progressive aux différents usages et demandes de mobilités.*

*Le projet ferroviaire **favorisera le report modal** pour le transport de marchandises : moins de marchandises transportées par les camions, plus par les trains.*

*Le projet assurera **une desserte équilibrée des territoires**, renforçant leur cohésion régionale, et proposer une gamme complète de services de haute qualité adaptée à l'évolution des mobilités : grande vitesse et harmonisation européenne sur longue distance, cadencement et fréquence pour le transport de proximité, accessibilité et intermodalité pour tous.*

*Les grands objectifs du projet s'expriment au travers des trois axes prioritaires, qui guident la conception du projet, tels qu'illustrés par les axes prioritaires du projet : **haute qualité, haute capacité et haute vitesse.***

Au cours de l'enquête, nous avons constaté que :

- Les contributeurs qui se sont exprimés favorablement au projet ont souligné le respect des objectifs et enjeux portés par le maître d'ouvrage ;
- La quasi-totalité des élus se sont prononcés favorablement au principe de création d'une ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan ;
- Les collectivités territoriales (région, départements et EPCI), devant l'intérêt du projet, ont signé avec l'État un protocole de financement ;
- Des contributeurs, qui se sont exprimés avec réserve ou défavorablement, ont souvent souligné qu'ils ne remettaient pas en cause le principe, entérinant le besoin d'une ligne à grande vitesse ;
- Des contributeurs trouvent que le projet a pris beaucoup de retard et souhaiteraient une réalisation rapide ;
- Parmi les 69 % de contributeurs ayant émis un avis défavorable, 54 % environ sont localisés autour du bassin de Thau et s'opposent majoritairement au tracé en raison d'atteintes à leur cadre de vie.

**La loi d'orientation des mobilités (LOM) fixe quatre objectifs :**

1. Réduire les inégalités territoriales et contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra- marins, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;
2. Renforcer les offres de déplacement du quotidien, améliorer la qualité et la sécurité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité, remédier à la saturation des villes et de leurs accès et améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;
3. Accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par les modes individuels, collectifs et de transport de marchandises les moins polluants, tels que le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun ou les modes actifs, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel et en facilitant les déplacements multimodaux ;
4. Améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports, accélérer le report modal et diminuer l'impact environnemental des transports de marchandises.

Nous constatons que les objectifs de la ligne nouvelle répondent globalement aux objectifs de la LOM en rajoutant une dimension européenne. Cette ligne :

- Revêt un caractère stratégique pour l'Europe, la France, la Région Occitanie et les départements du pourtour méditerranéen ;
- Constituera le trait d'union entre les lignes nouvelles du sud de l'Europe : la LGV Méditerranée, la ligne Perpignan-Figueras, le contournement Nîmes- Montpellier (CNM), ainsi que les lignes Provence- Côte d'Azur (LNPCA) et Bordeaux-Toulouse du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) ;
- Permettra d'améliorer de manière significative la qualité, la performance et la fiabilité du réseau ferré, prioritairement sur sa façade méditerranéenne ;
- Apportera une nouvelle offre de mobilité à plus faible empreinte écologique que les modes routiers et aériens ;
- Permettra, grâce à la réalisation d'un doublon, au fret d'éviter les gares centres et les nuisances associées ;

- Favorisera le report modal pour le transport de marchandises (moins de marchandises transportées par les camions, plus par les trains) ;
- Offrira une solution pérenne de déplacements et transports face aux incidents dus aux aléas climatiques ;
- Permettra de développer l'offre TER en libérant des sillons sur la ligne classique.

### **Le bilan Carbone - Lutte contre les gaz à effet de serre.**

L'objectif de décarbonation des transports retenu dans la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) impose aux transports terrestres de ne plus émettre de gaz à effet de serre en France en 2050.

Selon le scénario AMS, en phase 1 en 2035, les émissions évitées lors de l'exploitation de la ligne sont évaluées à 15 000 tonnes de CO<sub>2</sub>eq grâce aux reports liés aux voyageurs et aux marchandises. Sur une période de 15 ans (2035/2050), la phase 1 permet d'éviter 131 000 tonnes de CO<sub>2</sub>eq.

Selon le scénario AME, en phase 1 en 2035, les émissions évitées de la phase exploitation sont évaluées à 31 000 tonnes de CO<sub>2</sub>eq grâce aux reports liés aux voyageurs et aux marchandises. Sur une période de 35 ans (2035/2070), la phase 1 permet d'éviter 825 000 tonnes de CO<sub>2</sub>eq

Nous notons qu'avec le projet phase 1, et quel que soit le scénario retenu AMS ou AME, les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports terrestres devraient baisser et atteindre la non émission en 2050 (AMS) ou en 2070 (AME).

Le bilan énergétique différentiel du projet se traduirait par un gain de près de 22 000 tep (tonne équivalent pétrole) lors de sa mise en service en 2035. Les consommations énergétiques liées au projet seraient plus que compensées par le report d'utilisateurs d'autres modes vers le ferroviaire.

En 2055, l'exploitation de la Ligne nouvelle (phase 1) se traduirait par un gain énergétique annuel d'environ 24 000 tep.

Par rapport à la situation de référence, l'exploitation entre 2035 et 2070 correspondrait à un gain énergétique d'environ 860 000 tep (tonne équivalent pétrole).

Nous considérons que le projet répond à la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC).

## Le bilan socio-économique du projet

La synthèse du bilan socio-économique est la suivante :

Indicateurs	Phase 1	Projet global
Valeur Actualisée Nette Socio-Économique (VAN-SE) avec Coût d'Opportunité des Fonds Publics (COFP)	+1971 M€	+2 598 M€
VAN-SE par euro investi avec COFP	0,5	0,3
VAN-SE par euro public investi avec COFP	0,5	0,3
VAN-SE par euro public dépensé avec COFP	0,5	0,3
Taux de rentabilité interne	6,3 %	5.5%

Le projet, que l'on considère la phase 1 ou le projet global, présente une valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) positive, respectivement à 1.971 Md€ et 2.598 Md€, cumulée à l'échéance 2070.

Le taux de rentabilité interne du projet s'établit respectivement à 6.3 % et 5.5 %, soit une valeur supérieure au taux d'actualisation de 4,5 %.

Ces indicateurs attestent de l'intérêt global du projet car les avantages socio- économiques apportés compensent les coûts générés.

**En conclusion, nous considérons que le projet de la phase 1 présente un intérêt général.**

## 2. Choix du terrain

### Concernant le tracé :

À la suite de l'enquête :

Nous constatons que le dossier de réalisation de la ligne nouvelle LNMP a fait l'objet de nombreuses études, d'une large concertation et d'une importante information des élus, des acteurs économiques, des associations environnementales et du grand public préalablement à l'enquête publique. Le débat public mené en 2009 a fait ressortir une large adhésion pour le couloir de passage dit « plaine littorale », notamment pour sa proximité avec l'A9 et sa compatibilité avec le Projet d'Intérêt Général (PIG) de 2000, connu et inscrit dans les PLU.

Après l'urbanisation du nord-ouest de Montpellier et la mise en service, en 2018, du Contournement de Nîmes et Montpellier, nous considérons qu'un déplacement vers le nord du projet LNMP (couloir nord « collines du Biterrois », traversant le piémont des garrigues d'Aumelas et de la Moure) serait très difficilement réalisable.

Nous considérons que l'évitement des villes de Gigean et de Poussan, ou une optimisation du tracé pour se rapprocher encore de l'autoroute A9, impliqueraient des rayons de courbures incompatibles même avec une vitesse réduite à 220 km/h et ne feraient que déplacer les zones de nuisances, sans diminuer pour autant l'importance des impacts de la ligne au niveau de Poussan, de la Gardiole ou du vignoble AOP.

De la même façon, nous considérons que si la proposition de recul de la ligne vers le bois de Bourbaki et de raccordement à la ligne existante en amont du projet sur la RD 612 pouvait permettre de réduire l'impact sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, elle augmenterait considérablement les nuisances sur la commune de Cers dont l'urbanisation s'est développée et sur laquelle une partie importante des nouveaux lotissements serait touchée.

Nous constatons que le développement du fret et du trafic des TER était difficilement envisageable sur la ligne actuelle en raison d'un risque de saturation. Son doublement partiel n'a pas été retenu en raison de la vulnérabilité aux intempéries, d'une empreinte environnementale très forte dans un milieu déjà sensible, de difficultés techniques et d'un coût important

Nous considérons que la création de trois réseaux (proposée par certains intervenants), donc de trois lignes distinctes de voies ferrées, impliquerait une augmentation significative des impacts, toutes thématiques confondues.

En résumé, nous considérons que les tracés alternatifs proposés, pendant l'enquête, par des contributeurs ne sont pas acceptables, et que de ce fait seul le tracé mis à l'enquête doit être retenu.

#### Concernant le terrain d'assiette :

Nous considérons que, grâce à l'écoconception, le projet a permis de trouver un point d'équilibre entre les contraintes techniques et environnementales afin d'éviter au maximum les zones les plus urbanisées et les plus sensibles.

**En conclusion, nous considérons que le choix de la localisation du projet et de son terrain d'assiette est justifié.**

### **3. Étude bilantielle des avantages et inconvénients de l'opération**

Il convient d'examiner :

- Les atteintes à la propriété privée ;
- Le coût réel financier de l'opération ;
- Les atteintes à l'environnement ;
- Les atteintes à la santé publique ;
- Les effets d'ordre social ;
- La compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme existants.

#### **3.1. Atteintes à la propriété privée :**

Le projet aura pour conséquence l'expropriation de foncier et des occupations temporaires, ainsi qu'une perte de valeur difficilement quantifiable.

Nous observons que les terrains d'assiette du projet sont déjà identifiés en emplacements réservés dans les documents d'urbanisme de la plupart des communes concernées et que peu de propriétaires ont utilisé leur droit de délaissement.

Nous notons que l'objectif du maître d'ouvrage est de minimiser au maximum l'impact sur le parcellaire. Il s'engage en particulier à :

- Ajuster et affiner les emprises lors des études ultérieures (avant-projet détaillé, dossier d'autorisation environnementale, ...) ;
- Privilégier les accords à l'amiable ;
- Établir, en coopération avec les organisations professionnelles, des protocoles d'indemnisation pour les acquisitions et les occupations temporaires (phase chantier).

En conclusion, nous considérons que les mesures prises par le maître d'ouvrage permettront de limiter les atteintes à la propriété privée et que celles-ci ne sont pas excessives, au regard de l'espace nécessaire à la réalisation du projet.

### 3.2. Coût financier réel de l'opération

Le coût de la première phase : Montpellier – Béziers, arrêté par décision ministérielle n°4 du 1<sup>er</sup> février 2017, a été estimé à 1 855 millions d'euros aux conditions économiques de juillet 2014.

Ce coût a fait l'objet d'une actualisation en janvier 2020, et d'une prise en compte des modifications réglementaires intervenues depuis 2014.

Le coût actualisé de la première phase du projet s'élève à 2 040 M€ HT (valeur 01/2020).

Sa décomposition par poste est la suivante :

Postes	M€ HT
Études (y compris les phases d'études et dossiers d'autorisations réglementaires) et direction des travaux	261
Libération des emprises et réaménagements fonciers	258
Génie civil	952
Équipements ferroviaires	319
Travaux de jonction sur lignes existantes	82
<b>Estimation brute du projet</b>	<b>1 872</b>
Provisions pour risques (environ 9%)	168
<b>Estimation nette du projet</b>	<b>2 040</b>

Nous considérons que le coût des travaux de la LNMP n'est pas excessif au regard de celui de lignes ferroviaires présentant des dispositions constructives similaires.

### 3.3. Atteintes à l'environnement :

#### - Sur le milieu physique :

Le milieu physique se caractérise par une topographie non contraignante à l'ouest, puis par l'alternance de vallées (Libron, Hérault, Vène et Moisson) et de collines (collines de la Moure et massif de La Gardiole) conférant un caractère contraignant pour l'insertion géométrique du projet.

Les collines de la Moure et le massif de La Gardiole abritent des zones karstiques avec risques d'effondrements.

On trouve des sols compressibles au franchissement des cours d'eau.

Dix masses d'eau concernent le secteur dont certaines présentent des enjeux forts en lien avec de nombreux captages AEP

En ce qui concerne la qualité de la ressource en eau, le projet de Ligne Nouvelle traverse certains périmètres de protection de captages pour l'alimentation en eau potable (AEP) à enjeux majeurs, mais aussi de nombreux cours d'eau en relation avec les nappes souterraines : le Libron, l'Hérault et la Vène qui présentent des enjeux, règlementaires et de conservation, modérés.

Le projet prévoit que :

Les caractéristiques des ouvrages hydrauliques maintiendront la transparence hydraulique et limiteront les impacts lors de l'écoulement des crues.

Pour gérer les écoulements vers les nappes souterraines et le traitement des eaux de ruissellement, il est prévu l'implantation de bassins de confinement auxquels s'ajouteront des bassins multifonctions faisant également office de bassins de confinement en cas de pollution accidentelle.

Au droit des secteurs les plus sensibles, la préservation de la ressource en eau sera assurée par un système d'assainissement étanche, la mise en place d'un rail de sécurité anti-déversement et l'interdiction de traitement phytosanitaire dans la traversée des périmètres de protection rapprochés des captages AEP.

Des masques de protection et des masques drainants limiteront les risques de glissement de terrain et/ou de retrait/gonflement lors de la réalisation de déblais en sol meuble à rocheux entre Pinet, Pomérols et Mèze.

La planification des travaux prendra en compte les périodes les plus sensibles et des moyens d'extinction de feu au droit de certains boisements (Bois de Montblanc, Bois de Bourbaki, Montagne de la Moure et massif de la Gardiole).

Les pistes DFCI impactées seront rétablies et d'autres seront créées. Tous les cheminements forestiers seront rétablis

Nous notons que le maître d'ouvrage affinera le projet lors des études d'avant-projet détaillé.

À ce stade, nous considérons que les dispositions prévues sont satisfaisantes et auront un effet limité sur le milieu physique.

### - Sur le patrimoine naturel et biologique

*(Dossier d'enquête - Pièce F7A.2 - Effets et mesures - § 5.2 Synthèse des effets et mesures sur le patrimoine naturel et biologique, et Pièce F8A – Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000)*

Le projet est concerné par des effets sur des sites Natura 2000. Il prend en compte les effets sur les continuités écologiques, les zones humides, les ripisylves, les emprises sur les habitats naturels et/ou les habitats d'espèces, la destruction d'individus et d'espèces, la fragmentation des habitats.

En appliquant l'écoconception, le maître d'ouvrage a développé la méthode ERC (Éviter-Réduire-Compenser) lors de la définition du tracé.

Il a évité les enjeux principaux : lit mineur de l'Hérault, mare temporaire de Roumège Cabrau, pelouses sud Jasse de Maurin, ...

Il a prévu notamment :

- D'atténuer la fragmentation du territoire par des ouvrages ou aménagements de rétablissement des continuités, notamment quatre crapauducs (Montblanc, Mèze, ...), quatre « hop-over » pour faciliter le déplacement des chauves-souris (l'Ardailou, ruisseaux de Laval, des barbières, ...), un écopont (Poussan), ... ;
- De prendre des mesures compensatoires dont les principales consisteront en la réhabilitation et la gestion notamment des ripisylves et milieux rivulaires des cours d'eau, des mares et leurs milieux connexes, des milieux ouverts et des boisements et matorrals méditerranéens. Les mesures de gestion bénéficieront à la Pie-grièche à poitrine rose, à l'Ædicnème criard, au Busard cendré, au Lézard ocellé, au Seps strié ...  
Quatre espèces « parapluies » sont associées à ces types d'habitats : le Pélobate cultripède pour les mares, la Diane pour les milieux rivulaires, l'Aigle de Bonelli et le Busard cendré pour les milieux ouverts ;
- De transplanter des stations végétales telles que celles de la Gagée de Lacaita et d'Ail petit Moly (ENS Bois de Maurin), ...

Après la mise en œuvre de la méthode ERC, nous constatons que :

Le projet présentera une incidence résiduelle notable dommageable pour la population de l'Outarde canepetière, sur le site Natura 2000 de la ZPS « Est et sud de Béziers », et une incidence non notable dommageable sur les autres sites recensés.

L'application de cette méthode permet de préserver de nombreuses espèces végétales, animales et ainsi que leurs habitats.

Le maître d'ouvrage s'est engagé à affiner et à détailler les propositions ERC lors des étapes d'avancement du dossier au stade de l'avant-projet détaillé, et des futures autorisations environnementales.

En conclusion, nous considérons qu'après mise en œuvre de la méthode ERC et de son suivi, et avec les engagements pris par le maître d'ouvrage pour limiter les impacts pendant les travaux, le projet aura un impact globalement modéré sur l'environnement naturel et biologique.

#### - **Sur l'agriculture, la viticulture et la sylviculture**

*(Dossier d'enquête - Pièce F7A.2 - Effets et mesures - § 5.3 Synthèse des effets et mesures sur l'agriculture, la viticulture et la sylviculture)*

Le secteur est concerné par des enjeux agricoles, viticoles et sylvicoles forts.

Des nombreuses forêts ou entités forestières jalonnent le tracé (Grand Bois, Coussergues, Font-Mars, Mujolan, Bois Royal, ...) représentant environ 160 ha.

L'aire d'appellation de Picpoul de Pinet concentre un nombre important de producteurs sur un espace contraint.

Les effets principaux sur le milieu agricole et viticole sont :

- Le prélèvement foncier : la Surface Agricole Utile (SAU) totale perdue est de 386 ha dont 350 ha sous le projet (la différence provenant de délaissés) ;
- L'impact sur le bâti concerne sept exploitations dont quatre d'entre elles subissent un impact majeur ;
- La déstructuration et la désorganisation des parcelles du fait de la coupure de certains axes de communication et de celle des réseaux d'irrigation ou de drainage ;
- En phase de travaux, les occupations temporaires d'espaces.

Nous notons que :

- Pour les 3 secteurs, les mesures de compensation au prélèvement foncier pourront porter sur la perte financière et la réparation des préjudices causés. L'identification précise des parcelles impactées sera réalisée dans une phase d'études ultérieure, en concertation étroite avec les exploitants du secteur ;
- Le calcul de l'indemnisation de compensation en surfaces perdues sera proposé selon les protocoles d'accord départementaux élaborés pour les ouvrages linéaires. L'application des mesures de compensation en surfaces perdues sera étudiée au cas par cas.
- D'autres mesures, dont la procédure d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier et environnemental (AFAFe), seront proposées en fonction des situations (appellation AOP, IGP, ...) ;
- La profession agricole, viticole et sylvicole bénéficiera comme tout riverain de l'ensemble des mesures de protection acoustique et d'insertion paysagère, et lorsqu'elles ne seraient pas suffisantes des mesures de compensation par indemnisation ;
- Pendant les travaux, des mesures de réduction sont prévues avec la mise en œuvre de rétablissements provisoires des axes de cheminements et de réseaux de substitution ou de drains provisoires.

En résumé, nous considérons que l'impact du projet sur les activités agricoles, viticoles et sylvicole, est important, mais que les mesures prévues par le maître d'ouvrage, en étroite concertation avec la profession (constitution de réserves foncières, procédures AFAFe, ...), devraient permettre d'en limiter les effets négatifs.

*In fine*, nous pensons que les effets du projet seront modérés.

#### - **Sur le patrimoine historique et culturel, et le paysage**

Des éléments forts sont concernés par le projet :

- Le fleuve Hérault, Les Monts Ramus, la plaine de Poussan et la vallée de la Vène ;
- Le massif classé de La Gardiole et le maintien de son intégrité boisée et patrimoniale ;
- Les sites inscrits du Parc d'Issanka ;
- Les Monuments historiques du Domaine du Vieux Mujolan, la Via Domitia (en partie), le Château de Coussergues, l'Abbaye de Saint Félix-de-Montceau ;
- Le Domaine de Chazotte est cité comme site remarquable au PLU de Cers.

**Nous notons que le maître d'ouvrage a prévu :**

- Des campagnes préventives archéologiques seront effectuées avant les travaux pour éviter toute destruction de site (voie Domitienne) ;
- Un choix du profil en long qui permettra à la Ligne Nouvelle de s'inscrire le plus discrètement possible dans les forêts lacustres et le vignoble, et de limiter les covisibilités ;
- Des aménagements paysagers et des bandes boisées accompagneront ponctuellement les séquences en remblai et compléteront les boisements existants ;
- Des franchissements en viaducs de la vallée de la Vène et de la plaine de Poussan qui permettront de préserver des ouvertures visuelles sur le Mont Saint-Clair et l'étang de Thau, et aussi de limiter les emprises sur les zones urbanisées, le vignoble et le site d'Issanka ;
- Le reboisement partiel des talus de déblais et remblais les plus importants ;
- Un traitement architectural de qualité des différents ouvrages d'art dans la traversée du massif de la Gardiole ;
- L'atténuation de l'impact visuel du projet, pendant les travaux, par la mise en place de masques visuels aux caractéristiques naturelles pour se fondre dans le paysage aux abords des sites et monuments sensibles ;
- Une concertation forte et constructive pour mettre en place ces mesures ;
- Un concours d'architecture pour l'insertion dans le paysage du viaduc de Poussan en concertation avec les acteurs du territoire.

Le maître d'ouvrage a par ailleurs, précisé que les périmètres de protection des sites de Marinesque et de l'abbaye Saint Félix-de-Montceau ne sont pas impactés.

En résumé, nous considérons que l'ensemble des travaux et des mesures prévus permettra de réussir l'intégration de la Ligne nouvelle au sein du paysage, notamment aux alentours des monuments historiques.

En conclusion, nous pensons que l'impact du projet sur le paysage et le patrimoine historique et culturel sera modéré.

Néanmoins, nous demandons que le maître d'ouvrage :

- S'engage sur le maintien d'une continuité de la voie Domitienne sur la portion concernée par son chevauchement avec la Ligne nouvelle, y compris dans les secteurs non protégés ;
- Applique au Domaine de Chazotte, les mesures de protections établies sur les autres secteurs protégés (Abbaye de St Félix-de-Monceau, voie Domitienne, Domaine du Vieux Mujolan...).

### - **Sur les risques naturels**

#### Le risque inondation :

En modifiant la nature des sols (déblais, remblais, artificialisation, ...), les travaux envisagés dans le cadre du projet et/ou les obstacles présentés par les structures qui seront mises en place, seront sources de perturbations dans l'écoulement des eaux et seront susceptibles de générer ou d'aggraver les inondations dans une région régulièrement exposée à des épisodes méditerranéens catastrophiques.

Nous notons, tant pour la phase des travaux, que pour la phase d'exploitation que le projet prévoit :

- Des fossés provisoires de collectes des eaux issues des bassins versants naturels ;
- Des ouvrages hydrauliques de rétablissement des écoulements ;
- Un suivi météorologique ;
- De réaliser des remblais de pré-chargement en zone inondable avec un phasage approprié.

Par ailleurs, les études hydrauliques menées indiquent que :

- Les ouvrages hydrauliques permettront d'assurer la transparence hydraulique de la Ligne Nouvelle et de ne pas modifier les périmètres exposés au risque inondation, conformément aux plans de prévention des inondations ;
- Le projet n'aura pas d'effet significatif sur les écoulements des crues (remous inférieurs aux remous objectifs) grâce au dimensionnement adapté des ouvertures hydrauliques de chaque ouvrage du projet.

En résumé, nous considérons que les mesures préventives prévues pour limiter les risques d'inondation, sont adaptées.

En conclusion, nous pensons que les risques d'inondation engendrés par le projet seront minimes.

### **Le risque incendie**

Dans les zones couvertes de garrigues et dans les régions boisées, le projet pourrait être à l'origine de départs de feux du fait des travaux ou de la production d'étincelles associées à la circulation des trains, aux freinages d'urgence ou à la chute de caténaires, ...

Ce risque se trouve accru dans les régions enclavées ou les espaces non entretenus. La sévérité des incendies déclenchés pourrait être particulièrement grave en cas d'accident de fret de matières inflammables.

Nous constatons que le projet prévoit de :

- Maintenir les accès aux pistes DFCl et aux parcelles forestières, tout au long de la phase travaux ;
- Prendre en compte les périodes les plus favorables pour les interventions dans les secteurs sensibles, en particulier au droit des sites classés et inscrits (Massif de la Gardiole, ...) ;
- Informer les services de l'État de la période d'intervention dans ces entités forestières ;
- Imposer aux entreprises de disposer de moyens d'extinction adaptés aux départs de feu de forêt ;
- Définir, avec les Services Départementaux d'Incendie et de Sécurité, les plans d'intervention ;
- Adopter en phase d'exploitation, des mesures de lutte contre le départ des incendies (débroussaillage régulier des abords de la ligne, des délaissés entre l'A9 et la LNMP, ...).

En résumé, nous considérons que les dispositions prévues permettront de limiter le risque incendie dans le périmètre avoisinant la ligne nouvelle.

En conclusion, nous pensons que les risques d'incendie engendrés par le projet seront minimes.

Par ailleurs, nous demandons que soient précisées les modalités d'entretien des délaissés et des espaces interstitiels entre A9 et LNMP qui sont très sensibles au risque incendie.

### **Les risques technologiques**

Les principaux risques associés au projet résultent des impacts associés aux travaux, à la présence des structures mises en place, à l'exploitation de la ligne, à de possible fausses manœuvres et/ou de déraillements ....

Ces risques peuvent être augmentés du fait d'usures ou de dysfonctionnements associés à l'utilisation de TGV et de trains de fret sur les mêmes voies ferrées, d'instabilité des sols et de glissements de terrain, de transport de matières dangereuses, ...

Nous notons que le maître d'ouvrage prévoit un certain nombre de mesures relatives à la prévention des risques d'incendie (cf. chapitre 2.3 du présent document et pièce F7A2 du dossier d'enquête), des risques d'inondation (fossés de collectes des eaux, ouvrages hydrauliques de rétablissement des écoulements, suivi météorologique, remblais de pré-chargement) et du risque d'instabilité des sols (étude géotechnique).

Par ailleurs, il s'engage à rétablir toutes les voies interceptées par le projet, en adoptant un gabarit adéquat pour les voies circulées par des engins agricoles.

Les mesures prévues par le maître d'ouvrage sont notamment :

- La vigilance météorologique ;
- Le système de gestion de la sécurité interne à SNCF ;
- Les plans saisonniers (fortes chaleurs, grand froid) ;
- Le rail de sécurité ;
- La gestion intégrée des circulations ;
- Les ouvrages anti-pénétration ;
- Le système d'assainissement (imperméabilisation de la plateforme, réseau étanche, bassins de confinement, ....) ;
- La mise en œuvre de Plans d'Intervention et de Secours avec les SDIS et les services de la préfecture.

En résumé nous considérons que les mesures préventives prévues pour limiter les risques d'accident ou de catastrophe majeurs, sont adaptées.

En conclusion, nous estimons que les risques technologiques engendrés par le projet seront minimes.

### 3.4. Effets d'ordre social

Le projet va entraîner des perturbations durant la durée du chantier :

- Sur les déplacements (modification des itinéraires) ;
- Sur le trafic (ralentissements, accidentologie, ... ;
- Sur le cadre de vie (nuisances sonores, visuelles, poussières, ...) ;
- Sur toutes les activités.

Lors de l'exploitation de la ligne les perturbations seront essentiellement liées aux perceptions visuelles du projet.

Par ailleurs, nous notons que l'accès au TaGV sur la ligne classique sera réduit.

En contrepartie, la libération des sillons sur cette ligne permettra un accroissement de la fréquence des TER.

Nous relevons que le maître d'ouvrage a pris les mesures appropriées pour que :

- L'impact des travaux soit le plus faible possible ;
- L'intégration paysagère du projet soit la plus aboutie (concours d'architecture, végétalisation des remblais, ...) ;
- Les nuisances sonores soient maîtrisées (murs anti-bruit, merlons, isolation des façades, ...) ;
- Les voiries soient rétablies.

En conclusion, nous considérons que les impacts liés aux travaux seront limités dans le temps et ne présenteront pas de gêne irréversible. Nous estimons que les effets d'ordre social seront modérés.

### 3.5. Effets sur la santé publique

L'identification des dangers potentiels pour la santé publique est la suivante :

- Les nuisances acoustiques : baisse de l'acuité auditive ;
- Les vibrations : bruits à basse fréquence ou bruit solidien au niveau des bâtiments les plus proches ;

- Les champs électromagnétiques : ondes électromagnétiques émises par les sous-stations électriques, et par les équipements de signalisation et les systèmes de télécommunication associés (antennes GSM-R) ;
- Les nuisances lumineuses : émissions lumineuses pouvant perturber l'horloge biologique et interagir avec le corps humain ;
- La pollution atmosphérique : mouvements de camions et d'engins de chantier ; et en phase exploitation, l'usure des constituants de la ligne et du matériel roulant ;
- Les pollens allergènes : dissémination de l'Ambroisie ;
- Les produits phytosanitaires : infiltration possible des produits dans les sols, les eaux souterraines et superficielles ;
- Le transport de matières dangereuses et le risque industriel : renversement d'un train de fret, pollution accidentelle au sein des bases travaux ou de maintenance, avec une possible atteinte à la qualité des eaux.

Les secteurs où des effets cumulés pourraient survenir sont principalement :

- Au droit des bâtis présentant des expositions acoustiques résiduelles supérieures à 53 dB(A) en façade ;
- Au droit des bâtis situés en zone de gêne vibratoire ;
- Au droit des bâtis situés à proximité immédiate des bases de maintenance et des gares nouvelles ;
- Les secteurs où circulent les trains de marchandises ;
- Les secteurs exposés au risque industriel.

Évaluation de l'exposition de la population :

À titre indicatif, sur l'ensemble du projet, dans une bande de 1 000 m centrée sur le tracé, on recense environ 3 300 habitations abritant environ 7 300 personnes, ainsi que 8 établissements sensibles (écoles, collèges, lycées, maisons de retraite, établissements médicaux spécialisés) situés à moins de 500 m de la ligne.

Les populations exposées aux différents risques sont les suivantes :

- Potentiellement 463 000 personnes exposées à la pollution des eaux due aux traitements phytosanitaires des voies ;
- Potentiellement 1 000 personnes exposées aux nuisances acoustiques ;
- Potentiellement 86 personnes exposées aux vibrations ;
- Potentiellement 33 000 personnes exposées aux pollens allergènes.

Aucune personne ne serait exposée aux nuisances lumineuses, aux risques chroniques associés au Transport de Matières Dangereuses ou au risque industriel excepté pour les champs magnétiques qui représenteraient un risque extrêmement faible.

Nous notons que le maître d'ouvrage a prévu les mesures suivantes :

- Mise en place de protections acoustiques à la source (écrans / merlons) et traitement de façades pour les bâtis isolés, avec mesures de suivi des niveaux du bruit résiduel ;
- Suivi du niveau des vibrations résiduelles dans la conception de la ligne ;
- Traitements phytosanitaires hors période pluvieuse et hors périmètres de protection rapprochés des captages d'alimentation en eau potable ;
- Limitation des pollens allergènes par réduction des espaces végétalisés ou en friche, par choix de la période de végétalisation, mise en place de paillis, ... ;
- Mise en place d'un rail de sécurité, collecte et traitement des eaux au droit des sites sensibles.

En conclusion, nous considérons que :

- En phase travaux, les nuisances pour la santé humaine correspondent davantage à de la gêne qu'à un réel danger pour la santé ;
- Les niveaux d'exposition pour l'ensemble des facteurs de nuisance restent faibles ;
- L'interaction de plusieurs risques sanitaires ne générerait pas de risque supplémentaire.

#### 4. **Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme existants**

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme aura un impact sur la propriété privée, sur les paysages, sur la continuité et la transparence écologique, ainsi que sur certains éléments du patrimoine à protéger au titre des articles L. 151-19 et L. 151-23 du code de l'urbanisme, dans plusieurs des communes concernées par le projet.

Le projet n'étant pas compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur sur le territoire de toutes les communes impactées, l'enquête a porté à la fois sur la DUP et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) concernés.

Le projet étant déjà compatible avec le Plan local d'Urbanisme de 9 des communes impactées, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ne concerne ici que les communes de Béziers, Villeneuve-lès-Béziers, Cers, Saint-Thibéry, Bessan, Florensac, Pomérols, Pinet, Mèze, Poussan, Villeneuve-lès-Maguelone, Saint-Jean-de-Védas, Lattes et Montpellier.

**En résumé, bien que le projet ait de forts impacts sur le territoire, nous considérons que l'ensemble des mesures envisagées par le maître d'ouvrage nous permet d'affirmer, à travers l'analyse bilantielle, que ses effets seront globalement modérés.**

**Dans ces conditions, comme le projet de la première phase de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan présente un intérêt général certain, a un terrain d'assiette adapté et une analyse bilantielle qui démontre des effets globalement modérés, nous pensons que la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan entre Montpellier et Béziers peut être déclarée d'utilité publique.**

**AVIS**  
**concernant la déclaration d'utilité publique de la première phase**  
**de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan entre Montpellier et Béziers.**

**Après avoir contrôlé que :**

Le dossier présenté à l'enquête publique a été déclaré complet et recevable par le bureau environnement de la préfecture de l'Hérault,  
Le déroulement de l'enquête publique a été conforme aux prescriptions du code de l'environnement et de l'arrêté du préfet de l'Hérault,  
Le public a été largement informé de la tenue de l'enquête et a pu tout au long faire part de ses observations, avis et propositions, soit sur les registres support papier déposés à la mairie de Montpellier (siège de l'enquête), au siège de la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée, et dans les mairies de Florensac et de Gigean, soit par courrier postal, soit sur le registre numérique, soit par Email, ou bien en nous rencontrant lors de nos permanences,

**Considérant :**

L'Avis de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable sur l'étude d'impact du projet, conformément à l'article R 122-6 du code de l'environnement,  
L'Avis du Secrétariat Général Pour l'Investissement,  
Les avis des organismes consultés,  
Les observations du public et des élus,  
La réponse du maître d'ouvrage,

**Après avoir constaté que :**

Le projet de tracé de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan phase 1 entre Montpellier et Béziers présente un intérêt général certain ;

Son terrain d'assiette, qui a fait l'objet d'un large processus de concertation, et d'une définition en écoconception, est adapté, que sa localisation est justifiée, et que le maître d'ouvrage ne disposait pas de foncier qu'il pouvait utiliser ;  
L'analyse bilantielle présente des effets globalement modérés.

**Après avoir noté que le maître d'ouvrage s'engage à :**

Tenir compte des observations du public,  
Prendre contact avec les contributeurs touchés par des nuisances,  
Mettre en œuvre les mesures réductrices des effets contenues dans le dossier d'enquête.  
Affiner la séquence ERC lors des études ultérieures (APD) et mettre en œuvre les mesures correspondantes.

**Nous émettons**

**UN AVIS FAVORABLE**

**à la demande de déclaration d'utilité publique du projet de la première phase  
de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan entre Montpellier et Béziers.**

**Nous assortissons cet avis favorable**

**Des réserves suivantes :**

- Confier au Conservatoire Botanique les actions de sauvegarde de la Gagée de Lacaita et de l'Ail petit Moly, dans l'ENS bois de Maurin ;
- Préciser les modalités d'entretien des délaissés et des espaces interstitiels entre A9 et Ligne nouvelle, pour limiter le risque incendie ;
- Préciser un calendrier pour les études complémentaires sur le micro climat et les mises à jour pour le secteur Picpoul de Pinet ;

- Prendre, lors de la mise en place d'un concours d'architecture pour le viaduc de Poussan, des dispositions pour que le public y participe jusqu'au choix du concepteur ;
- Maintenir la continuité de la voie Domitienne sur la portion concernée par le chevauchement avec la Ligne nouvelle, y compris dans les secteurs non protégés ;
- Intégrer les retours sur les autres infrastructures similaires dans les modalités de négociations à l'amiable ;
- Appliquer au Domaine de Chazotte les mesures de protections établies sur les autres secteurs protégés (Abbaye de St Félix-de-Monceau, voie Domitienne, Domaine du Vieux Mujolan...).

**Et d'une recommandation** visant à ce que la clé de financement soit complétée, avant déclaration de l'utilité publique, sans faire appel aux collectivités territoriales.

Montpellier, le 07 avril 2022

Bernard COMAS



Jean-Pierre CHALON



André HIÉGEL



Richard AUGUET



Claudine-Nelly RIOU



## **D. CONCLUSIONS ET AVIS RELATIF À LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME.**

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) s'inscrit dans le cadre de l'enquête publique unique, préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers sur les communes de Béziers, Cers, Villeneuve-les-Béziers, Montblanc, Castelnaud-de-Guers, Montagnac, Pinet, Pomérols, Bessan, Florensac, Saint-Thibéry, Fabrègues, Lattes, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-lès-Maguelone, Balaruc-le-Vieux, Gigean, Bouzigues, Loupian, Mèze, Poussan, Villeveyrac, Sauvian -

Ce projet est compatible avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) des neuf communes suivantes : Montblanc, Castelnaud-de-Guers, Montagnac, Fabrègues, Balaruc-le-Vieux, Gigean, Bouzigues, Loupian et Villeveyrac.,

Les PLU des quatorze autres communes ne sont pas compatibles, il s'agit des communes suivantes : Bessan, Béziers, Cers, Florensac, Lattes, Mèze, Montpellier, Pinet, Pomérols, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Saint-Thibéry, Villeneuve-lès-Béziers et Villeneuve-lès-Maguelone. Elles font l'objet de la présente enquête de mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme.

La procédure de mise en compatibilité est régie par le code de l'urbanisme. Lorsqu'un projet d'aménagement nécessite une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et que ce projet n'est pas compatible avec le document d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune, alors la DUP ne peut intervenir que si l'enquête a porté à la fois sur la DUP et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné. Elle s'applique aux Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) (articles L.143-44 à L.143-50 et R.143-10 à R.143-13) du code de l'urbanisme et aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) (articles L.153-54 à L.153- 59 et R.153-13 et R.153-1414 du code de l'urbanisme). Elle se définit comme « la non-contrariété avec les options fondamentales » du document d'urbanisme et doit donc remplir à la double condition que :

- L'opération ne soit pas de nature à compromettre le parti d'aménagement retenu par la commune ;
- L'opération ne méconnaisse pas les dispositions des règlements des zones dans lesquelles sa réalisation est prévue.

Cette procédure est préalable :

- À l'avis des communes et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés,
- À la déclaration d'utilité publique du projet,
- À la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées,
- À la cessibilité de tout ou partie des parcelles et de droits immobiliers nécessaires à la réalisation des travaux sur l'ensemble du linéaire du tracé.

## **1. Bilan**

Le projet faisant l'objet d'une enquête publique unique, les observations du public concernant la DUP et celles concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) étaient enregistrées sur les mêmes registres. Sur les quelques 1272 contributions déposées, 7 seulement comportaient des éléments considérés comme concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

## **2. Compatibilité avec les Schéma de cohérence territoriale (SCoT)**

Les Schémas de cohérence territoriale concernés par le projet (SCoT du Biterrois, SCoT du Bassin de Thau, SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole) prennent en compte le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) à la suite de l'arrêté n°2012-01-476 du 27 février 2012. Leur mise en compatibilité n'est donc pas nécessaire.

## **3. Compatibilité avec les Plans locaux d'Urbanisme (PLU)**

Le PLU des communes de Balaruc-le-Vieux, Bouzigues, Castelnaud-de-Guers, Fabrègues, Gigean, Loupian, Montagnac, Montblanc, Sauvian et Villeveyrac, étant compatibles avec la réalisation du projet LNMP, aucune modification n'est demandée pour ces communes. Les modifications proposées pour les communes concernées par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sont indiquées dans le tableau joint ci-dessous.

COMMUNE	Modifications à apporter aux documents d'urbanisme existant pour les rendre compatibles (ER = emplacement réservé)
Bessan	<p><u>Règlement d'urbanisme</u> : ajouts pour autoriser explicitement le projet LNMP dans les zones A et AUE et dans la zone N dont le secteur Np n'admet que les usages visant la préservation de l'habitat de la faune patrimoniale locale.</p> <p><u>Plan de zonage</u> : intégration de l'emplacement réservé ER 43 nécessaire à la réalisation du projet.</p> <p><u>Emplacements réservés</u> : intégration de l'ER 43 dans la liste des emplacements réservés</p>
<b><i>Nous nous prononçons favorablement sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Bessan</i></b>	
Béziers	<p><u>Règlement d'urbanisme</u> : modification pour autoriser le projet de façon explicite.</p>
<b><i>Nous nous prononçons favorablement sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Béziers</i></b>	
Cers	<p><u>Règlement d'urbanisme</u> : modification pour que le projet soit autorisé de façon explicite et que les articles 3 à 14 du règlement d'urbanisme de la Zone A ne lui soient pas applicables.</p> <p><u>Plan de zonage</u> : prise en compte des modifications de l'ER 10 correspondant au tracé de la Ligne nouvelle déterminé dans le cadre du PIG 2019, et réduction de l'emplacement réservé ER 1 (destiné à l'élargissement d'un chemin communal) qui est en partie intercepté par l'ER 10.</p> <p><u>Emplacements réservés</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- suppression d'une partie de l'ER 1 « Élargissement à 10 m d'emprise d'un chemin communal au lieu-dit Chazottes » pour tenir compte de la surface interceptée par la Ligne Nouvelle ;</li> <li>- remplacement de l'ER 10 existant « Emprise 100 m pour passage ligne TGV », d'environ 14 ha, au bénéfice de RFF, par l'ER 10 intitulé « Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan », d'environ 35,78 ha, au bénéfice de SNCF Réseau.</li> </ul>
<b><i>Nous nous prononçons favorablement sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Cers</i></b>	
Florensac	<p><u>Règlement d'urbanisme</u> : modifications pour autoriser les affouillements et exhaussements dans le règlement des zones A et N.</p> <p><u>Éléments de valeur à protéger</u> : Le périmètre de l'emplacement réservé recoupe deux éléments du patrimoine à protéger au titre des articles L.151-19 du code de l'urbanisme : un mazet et une croix.</p>
<b><i>Nous nous prononçons favorablement sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Florensac pour ce qui concerne la modification du règlement des zones A et N.</i></b>	

COMMUNE	Modifications à apporter aux documents d'urbanisme existant pour les rendre compatibles (ER = emplacement réservé)
<b><i>Mais ne saurait valider le périmètre de l'emplacement réservé si les deux éléments du patrimoine à protéger ne pouvaient être déplacés.</i></b>	
Lattes	<p><u>Règlement d'urbanisme</u> : modification du règlement pour expliciter les occupations et utilisations du sol admises en zone AUI, ainsi que pour autoriser les exhaussements dans les zones A et N.</p> <p><u>Plan de zonage</u> : prise en compte de la modification de l'emprise de l'ER du projet et du déclassement d'une partie de l'espaces boisés classés (EBC) du bois de Maurin.</p> <p><u>Emplacements réservés</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- réduction de l'ER N1, dédié au projet, pour intégrer la partie concernant le contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) à l'ER N2,</li> <li>- réduction de l'ER N3, dont l'État est bénéficiaire, au niveau de la superposition avec l'ER N1.</li> </ul> <p><u>Espaces boisés classés (EBC)</u> : déclassement partiel de l'EBC le bois de Maurin, sur une superficie d'environ 1,08 ha (soit 4,4 % de la surface totale d'EBC de la commune), au droit de l'Emplacement réservé de la LNMP. Ce déclassement a reçu un avis favorable de la commission départementale de la nature, des sites et des paysages (CDNPS), en date du 28/09/2021 (voir extrait de l'avis de la CDNPS en pièce I du Dossier d'enquête publique préalable à la DUP).</p> <p><u>Éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme</u> :</p> <p>L'emplacement réservé pour la Ligne Nouvelle recoupe deux éléments de paysage :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un corridor vert autour du ruisseau du Rieu Coulon, pour lequel le projet de Ligne Nouvelle prévoit des ouvrages destinés à maintenir la continuité écologique afin de rester compatible avec cet élément de paysage ;</li> <li>- un corridor vert situé en limite avec la zone AUI1, dans le secteur où le projet rejoint la ligne existante et où l'emplacement réservé reste inchangé. Les mesures prévues au titre de la prise en compte des incidences écologiques et paysagères devraient permettre au projet de ne pas contrarier cet élément de paysage.</li> </ul>
<b><i>Nous nous prononçons favorablement sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Lattes, sous réserve de la prise en compte de mesures permettant d'assurer la continuité écologique et de limiter les incidences paysagères.</i></b>	

COMMUNE	Modifications à apporter aux documents d'urbanisme existant pour les rendre compatibles (ER = emplacement réservé)
Mèze	<p><u>Règlement d'urbanisme</u> : modification du règlement des zones A, N et UE pour autoriser la réalisation de la Ligne nouvelle.</p> <p><u>Emplacements réservés</u> : modification de superficie de l'ER 1 concernant la Ligne Nouvelle. Cette modification (environ 324 m<sup>2</sup>) étant trop petite pour être visible sur le plan de zonage, ce dernier ne subira aucune modification.</p>
<b><i>Nous nous prononçons favorablement sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Mèze</i></b>	
Montpellier	<p><u>Rapport de présentation</u> : prise en compte de la suppression de la zone de l'ER D4 (attribué à la requalification de la RD132) qui est superposée à l'ER 56 (attribué à la réalisation du projet ferroviaire de LNMP).</p> <p><u>Règlement d'urbanisme</u> : prise en compte d'une mention autorisant explicitement le projet LNMP dans le règlement de la zone 4U1-1.</p> <p><u>Plan de zonage</u> : suppression de la zone de l'ER D4 qui est superposée à l'ER 56.</p> <p><u>Emplacements réservés</u> : la suppression de la zone de l'ER D4 qui est superposée à l'ER 56 n'aura pas d'impacts sur la liste des Emplacements réservés, car la surface de l'ER D4 n'y est pas précisée.</p>
<b><i>Nous nous prononçons favorablement sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Montpellier</i></b>	
Pinet	<p><u>Règlement d'urbanisme</u> : modification du règlement de la zone A pour autoriser la réalisation du projet de Ligne nouvelle.</p> <p><u>Plan de zonage</u> : intégration d'un emplacement réservé ER F1 au profit de SNCF Réseau.</p> <p><u>Emplacements réservés</u> : intégration de l'emplacement réservé ER F1 et réduction de l'ER D1 (destiné à l'élargissement de la RD161E2) au niveau de leur intersection, en accord avec le département.</p> <p><u>Compatibilité avec les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme</u> : L'emplacement réservé pour la Ligne nouvelle recoupe des éléments écologiques et de paysage à protéger, portés au plan de zonage communal : un élément linéaire situé le long du ruisseau du Soupié et un élément surfacique situé à l'est de la commune (au droit du lieu-dit la Vallongue).</p>

COMMUNE	Modifications à apporter aux documents d'urbanisme existant pour les rendre compatibles (ER = emplacement réservé)
	Le projet prévoit de rétablir les continuités écologiques avec la construction d'un ouvrage permettant le passage de la faune (chiroptères, faunes aquatique et terrestre) sur le Soupié et de deux ouvrages cadres (ouvrages mixtes hydrauliques et passages faune) positionnés de part et d'autre du Lieu-dit La Vallongue. Les éléments de valeur à protéger devront être inscrits de part et d'autre de l'emplacement réservé. L'article 12 des dispositions générales du règlement portant sur les éléments écologiques indique que : « l'article R.421-23, alinéa h, du code de l'urbanisme précise que les travaux ayant pour effet de modifier ou de supprimer un élément que le plan local de l'urbanisme a identifié, en application du 7° de l'article L.123-I-5, comme présentant un intérêt architectural ou paysager, doivent être précédés d'une déclaration préalable ».
<b><i>Nous nous prononçons favorablement sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Pinet, sous réserve de déclaration préalable de travaux (conformément à l'article R.421-23, alinéa h, du code de l'urbanisme) et de la mise en place de mesures de rétablissement des continuités écologiques permettant de respecter les éléments de valeur à protéger au titre des articles L. 151-19 et L. 151-23 du code de l'urbanisme.</i></b>	
Pomérols	<p><u>Rapport de présentation</u> : faire mention du projet et de sa localisation.</p> <p><u>Règlement d'urbanisme</u> : modifier le règlement des zones A0 et N, pour autoriser de façon explicite la réalisation du projet LNMP et de ses composantes.</p> <p><u>Plan de zonage</u> : intégration de l'emplacement réservé ER 4 pour le projet LNMP.</p> <p><u>Emplacements réservés</u> : création d'un emplacement réservé ER 4, consacré à la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, au bénéfice de SNCF Réseau.</p>
<b><i>Nous nous prononçons favorablement sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Pomérols</i></b>	
Poussan	<p><u>Rapport de présentation</u> : modifier les références au projet LNMP pour prendre en compte son classement en tant que Projet d'intérêt général (PIG), prononcé par arrêté n°2019-I-097 du 30 janvier 2019.</p> <p><u>Règlement d'urbanisme</u> : Le projet est compatible avec le règlement de la zone A, à condition qu'il n'altère pas la continuité écologique du secteur As. Il n'est par contre pas compatible avec le règlement du secteur NS (secteurs</p>

COMMUNE	Modifications à apporter aux documents d'urbanisme existant pour les rendre compatibles (ER = emplacement réservé)
	<p>naturels sensibles) et du sous-secteur NRe du secteur NR (secteurs naturels remarquables). Le projet devra donc être mis en compatibilité avec le règlement de ces secteurs de la zone N.</p> <p><u>Emplacements réservés</u> : L'ER16, intitulé « Création de la LGV - Ligne nouvelle Montpellier – Perpignan », dont le bénéficiaire est SNCF Réseau, présente une superposition avec les ER 20 (Élargissement de la RD 2E5 entre la RD613 et l'autoroute) et ER 21 (Réaménagement de l'échangeur D2E5/D613), mais la ligne LNMP traversant ces emplacements en viaduc de grande hauteur, les seules interfaces possibles se situent au niveau des piles de l'ouvrage d'art et sont bien prises en considération. La liste des Emplacements réservés ne nécessite donc pas de modification.</p> <p><u>Compatibilité avec les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme</u> :</p> <p>Au droit de l'emplacement réservé pour la Ligne Nouvelle, les emprises correspondent à des enjeux écologiques globalement faibles : la zone Nre ne fait l'objet d'aucune protection spécifique de type zonage réglementaire ou d'inventaire. Les inventaires faune – flore – habitats menés dans le secteur par les bureaux d'études en charge de la thématique Biodiversité n'ont pas détecté d'enjeu écologique fort ou majeur au droit des parcelles cadastrales impactées.</p>
	<p><b><i>Nous nous prononçons favorablement sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Poussan, sous réserve que le projet n'altère pas la continuité écologique du secteur As et que les mesures de transparence écologique permettent de maintenir la fonctionnalité de la ripisylve et de respecter les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme.</i></b></p>
Saint-Jean-de-Védas	<p><u>Règlement d'urbanisme</u> : ajout d'une mention spécifique dans le règlement des secteurs Ap, 4U, 5AU, Nb et Np, pour autoriser le projet et les affouillements et exhaussement qui y sont liés.</p> <p><u>Plan de zonage et plan périmètres</u> : mise à jour pour tenir compte de la modification des ER N1 et ER D6 ainsi que du déclassement partiel d'un espace boisé classé.</p> <p><u>Emplacements réservés</u> :</p>

COMMUNE	Modifications à apporter aux documents d'urbanisme existant pour les rendre compatibles (ER = emplacement réservé)
	<p>- remplacement de l'ER N1 « Réalisation du Train à grande vitesse », d'une superficie de 150 155 m<sup>2</sup>, au bénéfice de RFF, par l'ER N1 intitulé « Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan », d'une superficie de 24,2 ha, au bénéfice de SNCF Réseau ;</p> <p>- suppression d'une partie de l'ER D6 « Aménagement du carrefour entre la RD 612 et la RD116E1 » qui se trouve en superposition avec l'ER N1.</p> <p>Une superposition demeurera toutefois au droit de la partie ouest de l'ER D6 où les altitudes des deux ER sont différentes : la LNMP étant en viaduc alors que la voirie se trouve au niveau du sol. Il n'y aura donc pas d'interaction entre ces deux projets.</p> <p><u>Espaces boisés classés (EBC)</u> : déclassement partiel d'un espace boisé classé de 1,8 ha, entre le lieu-dit « Le Bosc » (1,2 ha) et la « ripisylve de la Mosson » (0,7 ha), soit 2,1 % de la surface totale d'EBC de la commune.</p>
<p><b><i>Nous nous prononçons favorablement sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Jean-de-Védas.</i></b></p>	
Saint-Thibéry	<p><u>Rapport de présentation</u> : modification des références au projet LNMP pour prendre en compte son classement en tant que Projet d'intérêt général (PIG), prononcé par arrêté n°2019-I-097 du 30 janvier 2019.</p> <p><u>Règlement d'urbanisme</u> : prise en compte du projet LNMP dans le règlement des zones A et N du PLU de la commune pour permettre sa réalisation.</p> <p><u>Plan de zonage</u> : correction du périmètre de l'emplacement réservé dédié au projet.</p> <p><u>Emplacements réservés</u> : correction de l'intitulé et de la surface de l'emplacement réservé ER 8, qui devra être porté au bénéfice de SNCF Réseau.</p>
<p><b><i>Nous nous prononçons favorablement sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Thibéry</i></b></p>	
Villeneuve-lès-Béziers	<p><u>Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)</u> : Le projet LNMP recoupe le périmètre de l'OAP intitulée « Secteur d'habitat Les Clapiès ». Néanmoins, la mairie de Villeneuve-lès-Béziers a signifié, par courrier du 25/06/2021, présenté en Annexe 6.2, que le positionnement du bassin de rétention prévu sur le périmètre de cette OAP n'impactait pas la réalisation de celle-ci. Le projet de Ligne Nouvelle apparaît ainsi compatible avec les OAP du PLU de la commune.</p>

COMMUNE	<b>Modifications à apporter aux documents d'urbanisme existant pour les rendre compatibles (ER = emplacement réservé)</b>
	<p><u>Règlement d'urbanisme</u> : modification du règlement de la zone A pour autoriser la réalisation des affouillements et exhaussements nécessaires au projet.</p> <p><u>Plan de zonage</u> : prise en compte du déclassement d'une partie des espaces boisés classés (EBC), de l'inscription d'un bassin de rétention en zone AU1 et d'une modification de surface des emplacements réservés.</p> <p><u>Emplacements réservés</u> : modification de la surface associée à l'ER 11 et création d'un ER 12, réservé à la Phase 2 du projet LNMP.</p> <p><u>Espaces boisés classés (EBC)</u> : déclassement partiel d'espaces boisés classés, représentant 2,77 ha soit 30,7 % de la surface totale des EBC de la commune.</p>
<p><b><i>Nous nous prononçons favorablement sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Villeneuve-lès-Béziers.</i></b></p>	
Villeneuve-lès-Maguelone	<p><u>Règlement d'urbanisme</u> : ajout d'une mention spécifique au projet de Ligne Nouvelle dans le règlement de la zone N pour couvrir l'ensemble des éléments nécessaires à la réalisation du projet.</p> <p><u>Plan de zonage</u> : modification du périmètre de l'ER 26 destiné au projet LNMP.</p> <p><u>Emplacements réservés</u> : modification de la liste des emplacements réservés remplaçant l'ER 26 « Ligne à grande vitesse Montpellier Perpignan », d'une superficie de 134 000 m<sup>2</sup>, au bénéfice de RFF, par l'ER 26 intitulé « Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan », d'une superficie de 218 635 m<sup>2</sup>, au bénéfice de SNCF Réseau.</p>
<p><b><i>Nous nous prononçons favorablement sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Villeneuve-lès-Maguelone</i></b></p>	

## AVIS

### **Après avoir contrôlé que**

Le dossier présenté à l'enquête publique a été déclaré complet et recevable par le bureau environnement de la préfecture de l'Hérault, Le déroulement de l'enquête publique a été conforme aux prescriptions du code de l'environnement et de l'arrêté du préfet de l'Hérault, Le public a été largement informé de la tenue de l'enquête et a pu tout au long faire part de ses observations, avis et propositions, soit sur les registres support papier déposés à la mairie de Montpellier (siège de l'enquête), au siège de la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée, et dans les mairies de Florensac et de Gigean, soit par courrier postal, soit sur le registre numérique, soit par Email, ou bien en nous rencontrant lors de nos permanences,

### **Considérant**

L'Avis de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable sur l'étude d'impact du projet, conformément à l'article L.153-54 du code de l'urbanisme ;  
L'évaluation environnementale en conformité avec l'article R.104-18 du code de l'urbanisme,  
Le procès-verbal de l'examen conjoint,  
Les avis des organismes consultés,  
Les observations du public et des élus,  
Les réponses du maître d'ouvrage,

### **Après avoir constaté que :**

Le projet est compatible avec les Schémas de cohérence territoriale (SCoT du Biterrois, SCoT du Bassin de Thau, SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole) des territoires impactés ;

**Nous émettons**

**UN AVIS FAVORABLE**

**à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes  
de Bessan, Béziers, Cers, Florensac, Lattes, Mèze, Montpellier, Pinet, Pomérols, Poussan,  
Saint-Jean-de-Védas, Saint-Thibéry, Villeneuve-lès-Béziers et Villeneuve-lès-Maguelone  
concernées par le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan - Phase 1 Montpellier- Béziers .**

**Cet avis est toutefois assorti des réserves suivantes :**

Commune de Florensac :

Que les deux éléments du patrimoine, à protéger au titre des articles L. 151-19 et L. 151-23 du code de l'urbanisme, soient déplacés ;

Commune de Lattes :

Que des mesures adaptées soient prises pour assurer la continuité écologique et limiter les incidences paysagères ;

Commune de Pinet :

Que des mesures de rétablissement des continuités écologiques soient mises en place pour respecter les éléments de valeur à protéger au titre des articles L. 151-19 et L. 151-23 du code de l'urbanisme ;

Commune de Poussan :

Que le projet n'altère pas la continuité écologique du secteur As,

Que des mesures de transparence écologique soient mises en place pour y maintenir la fonctionnalité de la ripisylve et respecter les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme.

Montpellier, le 07 avril 2022

Bernard COMAS



Jean-Pierre CHALON



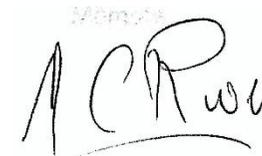
André HIÉGEL



Richard AUGUET



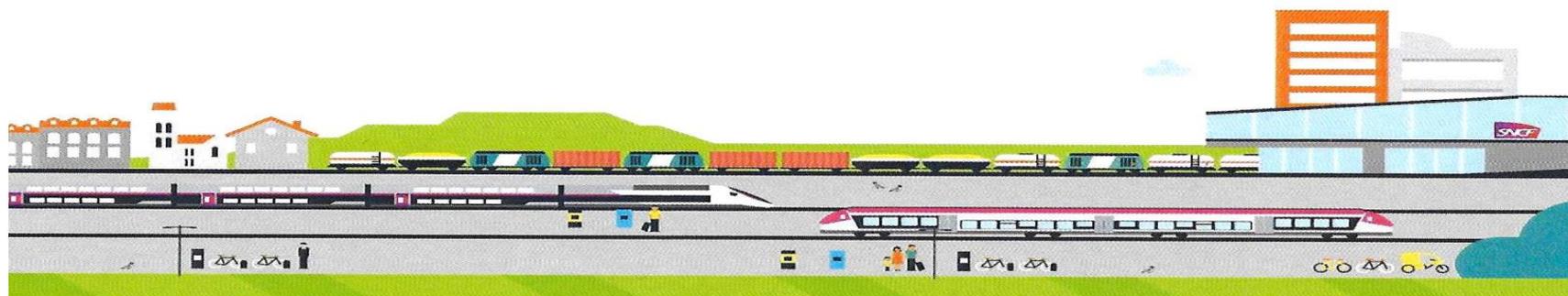
Claudine-Nelly RIOU





## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase entre Montpellier et Béziers sur les communes de Béziers, Cers, Villeneuve-les-Béziers, Montblanc, Castelnau-de-Guers, Montagnac, Pinet, Pomérols, Bessan, Florensac, Saint-Thibéry, Fabrègues, Lattes, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-lès-Maguelone, Balaruc-le-Vieux, Gigan, Bouzigues, Loupian, Mèze, Poussan, Villeveyrac et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes de Bessan, Béziers, Cers, Florensac, Lattes, Mèze, Montpellier, Pinet, Pomérols, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Saint-Thibéry, Villeneuve-lès-Béziers et Villeneuve-lès-Maguelone par SNCF Réseau



Arrêté préfectoral n° 2021-I-1372 du 19 novembre 2021.

Déroulement de l'enquête du 14 décembre 2021 au 27 janvier 2022.

### III – ANNEXES au rapport



## 1. Nomination de la commission d'enquête

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MONTPELLIER

01/10/2021

N° E21000095 /34

LE PRÉSIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Décision de désignation d'une commission d'enquête

**ANNULE ET REMPLACE LA DECISION DU 14/09/2021**

Vu enregistrée le 9 septembre 2021, la lettre par laquelle Monsieur le Préfet de l'Hérault demande la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase de travaux entre Montpellier et l'est de Béziers portant sur 24 communes concernant le projet de ligne nouvelle ferroviaire entre Montpellier et Perpignan porté par SNCF Réseau, consistant en la création d'une liaison ferroviaire moderne, apte à la grande vitesse, en capacité d'accueillir des circulations fret sur les sections les plus circulées ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L 123-1 et suivants et R 123-5;

Vu la décision en date du 1<sup>er</sup> mai 2021 par laquelle le Président du tribunal administratif a délégué M. Denis CHABERT, vice-président, pour procéder à la désignation des commissaires-enquêteurs ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2021 ;

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** Il est constitué pour le projet susvisé une commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :

**Président :**

M. Bernard COMAS,

**Membres titulaires :**

Monsieur Jean-Pierre CHALON,  
Monsieur André HIEGEL,  
Monsieur Richard AUGUET,  
Madame Claudine-Nelly RIOU.

.../...

-2-

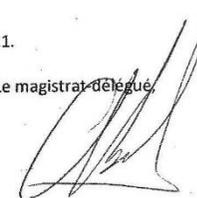
**ARTICLE 2 :** Pour les besoins de l'enquête publique, les membres de la commission d'enquête sont autorisés à utiliser leur véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

**ARTICLE 3 :** L'indemnisation des membres de la commission d'enquête sera assurée par SNCF RESEAU, responsable du projet, en application de la décision du président du tribunal administratif fixant les sommes qui leur sont dues.

**ARTICLE 4 :** La présente décision sera notifiée à Monsieur le Préfet de l'Hérault, aux membres de la commission d'enquête et à SNCF RESEAU.

Fait à Montpellier, le 1<sup>er</sup> octobre 2021.

Le magistrat délégué,



Denis CHABERT

## 2. Arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête



Direction des relations avec les collectivités locales  
Bureau de l'environnement

Montpellier, le 19 novembre 2021

### ARRÊTÉ PRÉFECTORAL N° 2021-I-1372

**portant ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers sur les communes de Béziers, Cers, Villeneuve-lès-Béziers, Montblanc, Castelnaud-de-Guers, Montagnac, Pinet, Pomérols, Bessan, Florensac, Saint-Thibéry, Fabrègues, Lattes, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-lès-Maguelone, Balaruc-le-Vieux, Gigean, Bouzigues, Loupian, Mèze, Poussan, Villeveyrac et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes de Bessan, Béziers, Cers, Florensac, Lattes, Mèze, Montpellier, Pinet, Pomérols, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Saint-Thibéry, Villeneuve-lès-Béziers et Villeneuve-lès-Maguelone par SNCF Réseau**

Le préfet de l'Hérault

- VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- VU le code de l'environnement ;
- VU le code de l'urbanisme ;
- VU le code de la voirie routière ;
- VU le code des transports ;
- VU le code rural et de la propriété forestière ;
- VU la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités ;
- VU les décisions ministérielles n° 4 du 1<sup>er</sup> février 2017 et n° 5 du 4 janvier 2021 ;
- VU l'arrêté n° 2019-I-097 du 30 janvier 2019 qualifiant d'intérêt général (PIG) la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan sur la base du fuseau acté par décision ministérielle du 29 janvier 2016, dans sa traversée du département de l'Hérault ;
- VU la concertation qui s'est tenue du 2 novembre 2020 au 14 janvier 2021 sur la première section de la ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers ;
- VU la déclaration d'intention publiée du 15 février 2021 au 17 avril 2021 ;
- VU l'avis délibéré n° 2021-65 du 22 septembre 2021 de l'autorité environnementale (CGEDD) ;
- VU l'avis du 14 septembre 2021 du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée ;

Préfecture de l'Hérault  
Place des Martyrs de la Résistance  
34062 MONTPELLIER Cedex 2  
Modalités d'accueil du public : [www.herault.gouv.fr](http://www.herault.gouv.fr)  
@Prefet34

1/6

VU l'avis du 30 août 2021 du Parc Naturel Régional Corbières Fenouillèdes ;

VU l'avis du 23 septembre 2021 du ministre de la Transition Écologique, Direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages - Avis sur la traversée du site classé du Massif de la Gardiole sur les communes de Fabrègues, Gigean et Poussan ;

VU l'avis du 14 octobre 2021 du secrétariat général pour l'investissement (SGPI) ;

VU l'avis de la Commission Départementale de la nature, des sites et des paysages qui s'est tenue le 28 septembre 2021 (CDNPS) ;

VU l'avis du 20 octobre 2021 de la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (CDPNAF) ;

VU les avis des communes du lieu d'implantation du projet et des autres collectivités territoriales intéressées au regard des incidences environnementales notables ;

VU les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Bessan, Béziers, Cers, Florensac, Lattes, Mèze, Montpellier, Pinet, Pomérols, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Saint-Thibéry, Villeneuve-lès-Béziers et Villeneuve-lès-Maguelone ;

VU la réunion d'examen conjoint qui s'est tenue le 5 octobre 2021 concernant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes de Béziers, Cers, Villeneuve-lès-Béziers, Pinet, Pomérols, Bessan, Florensac, Saint-Thibéry, Lattes, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-lès-Maguelone, Mèze et Poussan, dans le cadre du projet susvisé ;

VU la décision n° E21000095/34 du président du tribunal administratif de Montpellier désignant une commission d'enquête ;

VU la demande et le dossier présenté par SNCF Réseau pour être soumis à l'enquête publique ;

SUR proposition du secrétaire général de la préfecture de l'Hérault ;

### ARRÊTE :

**ARTICLE 1 :** Il sera procédé du mardi 14 décembre 2021 à 8h30 au jeudi 27 janvier 2022 à 17h30, soit durant 45 jours consécutifs, à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers, sur les communes de Béziers, Cers, Villeneuve-lès-Béziers, Montblanc, Castelnaud-de-Guers, Montagnac, Pinet, Pomérols, Bessan, Florensac, Saint-Thibéry, Fabrègues, Lattes, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-lès-Maguelone, Balaruc-le-Vieux, Gigean, Bouzigues, Loupian, Mèze, Poussan, Villeveyrac et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes de Bessan, Béziers, Cers, Florensac, Lattes, Mèze, Montpellier, Pinet, Pomérols, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Saint-Thibéry, Villeneuve-lès-Béziers et Villeneuve-lès-Maguelone, présenté par SNCF Réseau

Cette enquête publique concerne la première phase Montpellier-Béziers du projet de ligne nouvelle ferroviaire entre Montpellier et Perpignan (LNMP). Plus qu'une simple ligne ferroviaire supplémentaire, le projet crée avec la voie ferrée existante un doublet de lignes efficient pour satisfaire les besoins de capacité, de robustesse et de qualité de services ferroviaires sur l'arc méditerranéen, soit :

- libérer de la capacité sur la ligne classique pour développer les transports de proximité / du quotidien (création d'un « RER littoral »),
- renforcer la desserte ferroviaire des ports régionaux (Sète et Port-la-Nouvelle),
- offrir des horaires fiables et compétitifs pour le transport de marchandise, gage de report modal,
- rapprocher les territoires, en diminuant les temps de trajet.
- 23 communes sont concernées, dont 14 par la mise en compatibilité de leur Plan Local d'Urbanisme avec le projet.

La première phase de la LNMP entre Montpellier et Béziers prévoit la création de 51 km de ligne ferroviaire à double voie et de 7 km de raccordements ferroviaires aux réseaux ferrés existants. Elle se raccorde au Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) au nord, mis en service fin 2017, et à la voie ferrée existante « Bordeaux-Sète », immédiatement à l'Est de Béziers (Villeneuve-lès-Béziers).

2/6

La ligne nouvelle aura la capacité d'accueillir, outre des trains de voyageurs à grande vitesse (TAGV à 320 km/h), des trains de marchandises (100/120 km/h) sur l'intégralité de la première phase entre Montpellier et Béziers.

La desserte à grande vitesse du territoire sera assurée, comme actuellement, par la gare existante de Béziers, et par les gares de Montpellier Saint Roch et Montpellier Sud de France.

Une desserte grande ligne du bassin de Thau (Sète et Agde) sera maintenue par la ligne existante, l'offre de service pourra en outre être renforcée en haute saison touristique grâce à l'augmentation de capacité permise par le doublet de lignes.

**ARTICLE 2 :** Toutes les informations techniques relatives au projet pourront être obtenues auprès de Monsieur Stéphane LUBRANO, SNCF Réseau, Mission Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan- téléphone 04 48 18 56 51.

**ARTICLE 3 :** Le président du tribunal administratif de Montpellier a désigné une commission d'enquête composée de :

Président :

Monsieur Bernard COMAS,

Membres :

- Monsieur Jean-Pierre CHALON,

- Monsieur André HIEGEL,

- Monsieur Richard AUGUET,

- Madame Nelly RIOU.

**ARTICLE 4 :**

Dossier d'enquête :

Pendant toute la durée de l'enquête, le dossier comprenant notamment l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale du CGEDD, sera déposé et consultable du mardi 14 décembre 2021 à 8h30 au jeudi 27 janvier 2022 à 17h30 aux lieux et horaires suivants (sous réserve de dispositions prises en raison du covid-19) :

Mairie de Montpellier, siège de l'enquête	1 place Georges Frêche 34267 Montpellier cedex 2	du lundi au vendredi : 8h30 à 17h30
Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée	39 boulevard de Verdun CS30567 34536 Béziers cedex	du lundi au vendredi : 08h30 à 12h00 13h30 à 17h30
Mairie de Florensac	Avenue Jean Jaurès 34510 Florensac	du lundi au vendredi : 08h30 à 12h00 13h30 à 18h00
Mairie de Gigean	1 rue Hôtel de ville 34770 Gigean	du lundi au jeudi : 08h00 à 12h00 - 13h30 à 17h30 le vendredi : 08h00 à 12h00 - 13h30 à 16h30

- sur le site internet dédié à l'enquête, au lien suivant :

<https://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase-1>

- sur le site Internet des services de l'État dans l'Hérault au lien suivant :

[www.herault.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Enquetes-publiques2](http://www.herault.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Enquetes-publiques2)

3/6

- au moyen du point numérique pour les usagers dans le hall d'accueil de la préfecture de l'Hérault, accessible sur rendez-vous auprès du bureau de l'environnement téléphone 04 67 61 61 61.

Observations et propositions :

Le public pourra déposer ou transmettre ses observations et propositions durant l'enquête, du mardi 14 décembre 2021 à 8h30 au jeudi 27 janvier 2022 à 17h30, sur les registres d'enquête déposés aux lieux et horaires mentionnés ci-dessus.

- par correspondance au président de la commission d'enquête, Monsieur Bernard COMAS

« LNMP phase 1, Montpellier-Béziers »

1 Place Georges Frêche

34267 Montpellier cedex 2

- les déposer par voie électronique à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase-1>

- les déposer par courriel à l'adresse suivante : [lnmp-phase-1@mail.registre-numerique.fr](mailto:lnmp-phase-1@mail.registre-numerique.fr)

Les commissaires enquêteurs recevront les observations et propositions du public aux dates et horaires suivants :

Lieux	Adresses	Dates	horaires
Mairie de Montpellier siège de l'enquête	1 Place Georges Frêche 34267 Montpellier cedex 2	Jeudi 16 décembre 2021 mercredi 22 décembre 2021 mardi 4 janvier 2022 lundi 10 janvier 2022 vendredi 21 janvier 2022 jeudi 27 janvier 2022	10h00 à 13h00 13h00 à 16h00 09h00 à 12h00 14h00 à 17h00 14h00 à 17h00 14h00 à 17h00
Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée	39 boulevard de Verdun CS30567 34536 Béziers cedex	mercredi 15 décembre 2021 jeudi 23 décembre 2021 mardi 4 janvier 2022 vendredi 14 janvier 2022 mercredi 19 janvier 2022 jeudi 27 janvier 2022	14h00 à 17h00 09h00 à 12h00 14h00 à 17h00 13h30 à 16h30 09h00 à 12h00 14h00 à 17h00
Mairie de Florensac	Avenue Jean Jaurès 34510 Florensac	vendredi 17 décembre 2021 mardi 28 décembre 2021 mercredi 5 janvier 2022 mercredi 12 janvier 2022 lundi 17 janvier 2022 jeudi 27 janvier 2022	15h00 à 18h00 08h30 à 11h30 09h00 à 12h00 15h00 à 18h00 09h00 à 12h00 14h00 à 17h00
Mairie de Gigean	1 rue Hôtel de ville 34770 Gigean	jeudi 16 décembre 2021 mardi 28 décembre 2021 mardi 4 janvier 2022 lundi 10 janvier 2022 mercredi 19 janvier 2022 jeudi 27 janvier 2022	14h00 à 17h00 08h30 à 11h30 09h00 à 12h00 14h00 à 17h00 13h30 à 16h30 14h00 à 17h00

Ils pourront également répondre, sur rendez-vous téléphonique, à toute personne qui en fera la demande sur le site dédié à l'enquête, au lien suivant : <https://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase-1>

Les mesures d'hygiène et de distanciation sociale prévues dans le contexte de l'épidémie de COVID-19 seront affichées et devront être respectées.

4/6

**ARTICLE 5 :** Toute personne en faisant la demande auprès de la préfecture pourra à ses frais, obtenir communication du dossier à la Direction des Relations avec les Collectivités Locales – Bureau de l'Environnement, dès la publication de l'avis d'enquête.

**ARTICLE 6 :** À l'expiration du délai fixé à l'article 1 ci-dessus, le registre d'enquête est mis à disposition du président de la commission d'enquête et clos par lui. Il rencontrera, dans un délai de huit jours, le responsable du projet et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations.

Dans un délai de trente jours à compter de la clôture de l'enquête, le président de la commission d'enquête établira un rapport relatant le déroulement de l'enquête et consignera, dans un document séparé, ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserve ou défavorables.

**ARTICLE 7 :** Le président de la commission d'enquête transmettra l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné du ou des registres et pièces annexées, avec le rapport et les conclusions motivées à la préfecture de l'Hérault – Direction des Relations avec les Collectivités Locales – Bureau de l'Environnement, 34 place des Martyrs de la Résistance 34062 Montpellier cedex 2.

Le rapport et les conclusions motivées seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête publique dans les mairies de Montpellier, siège de l'enquête, Florensac et Gigean et à la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée.

Ils seront également déposés sur le site Internet des services de l'État dans l'Hérault [www.herault.gouv.fr](http://www.herault.gouv.fr) durant le même délai.

#### **ARTICLE 8 :**

##### Publicité sur site et en mairie

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute sa durée et sauf impossibilité matérielle, il sera procédé par les soins du maître d'ouvrage, à ses frais, à l'affichage de l'avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet. Ces affiches doivent être visibles et lisibles de la ou, s'il y a lieu, des voies publiques et être conformes aux caractéristiques et dimensions fixées par arrêté du ministre chargé de l'environnement.

Les communes de Béziers, Cers, Villeneuve-les-Béziers, Montblanc, Castelnaud-de-Guers, Montagnac, Pinet, Pomérols, Bessan, Florensac, Saint-Thibéry, Fabrègues, Lattes, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-les-Maguelone, Balaruc-le-Vieux, Gigean, Bouzigues, Loupian, Mèze, Poussan et Villeveyrac devront publier par voie d'affiche l'avis d'enquête dans les mêmes délais et éventuellement par tout autre procédé. L'accomplissement de cette mesure de publicité incombe au maire qui devra le certifier.

Les présidents de Montpellier Méditerranée Métropole, de Sète agglomération Méditerranée, de la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, de la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée afficheront l'avis dans les mêmes conditions et en attesteront par un certificat d'affichage.

##### Publicité dans la presse

Cette enquête sera également annoncée, quinze jours au moins avant son ouverture par les soins du préfet de l'Hérault et aux frais du demandeur, dans deux journaux locaux ou régionaux diffusés dans le département de l'Hérault ainsi que dans deux journaux de diffusion nationale et rappelée au plus tard dans les huit premiers jours de l'enquête.

##### Publicité sur site internet

Quinze jours au moins avant le début de l'enquête publique et pendant toute sa durée, l'avis au public sera publié sur le site Internet des services de l'État dans l'Hérault [www.herault.gouv.fr](http://www.herault.gouv.fr)

**ARTICLE 9 :** A réception du rapport et des conclusions motivées de la commission d'enquête le conseil de Métropole sera amené à se prononcer sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes de Lattes, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas et Villeneuve-les-Maguelone.

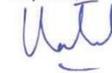
Ainsi que, le conseil municipal des communes de Bessan, Béziers, Cers, Florensac, Mèze, Pinet, Pomérols, Poussan, Saint-Thibéry et Villeneuve-les-Béziers.

En l'absence de délibération dans un délai de deux mois, l'avis sera réputé favorable.

**ARTICLE 10 :** A l'issue de l'enquête publique la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Bessan, Béziers, Cers, Florensac, Lattes, Mèze, Montpellier, Pinet, Pomérols, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Saint-Thibéry, Villeneuve-les-Béziers et Villeneuve-les-Maguelone, pourra être prononcée ou refusée par décret en Conseil d'État.

**ARTICLE 11 :** Le secrétaire général de la préfecture de l'Hérault, le directeur de SNCF Réseau, les présidents de Montpellier Méditerranée Métropole, de Sète agglomération Méditerranée, de la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, de la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée, les maires des communes de Béziers, Cers, Villeneuve-les-Béziers, Montblanc, Castelnaud-de-Guers, Montagnac, Pinet, Pomérols, Bessan, Florensac, Saint-Thibéry, Fabrègues, Lattes, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-les-Maguelone, Balaruc-le-Vieux, Gigean, Bouzigues, Loupian, Mèze, Poussan, Villeveyrac et les commissaires enquêteur, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Le préfet,



Hugues MOUTOUH

### 3. Avis d'enquête



#### AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

**portant ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers sur les communes de Béziers, Cers, Villeneuve-les-Béziers, Montblanc, Castelnau-de-Guers, Montagnac, Pinet, Pomérols, Bessan, Florensac, Saint-Thibéry, Fabrègues, Lattes, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-lès-Maguelone, Balaruc-le-Vieux, Gigean, Bouzigues, Loupian, Mèze, Poussan, Villeveyrac et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes de Bessan, Béziers, Cers, Florensac, Lattes, Mèze, Montpellier, Pinet, Pomérols, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Saint-Thibéry, Villeneuve-lès-Béziers et Villeneuve-lès-Maguelone par SNCF Réseau**

Il sera procédé du mardi 14 décembre 2021 à 8h30 au jeudi 27 janvier 2022 à 17h30, soit durant 45 jours consécutifs, à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers, sur les communes de Béziers, Cers, Villeneuve-les-Béziers, Montblanc, Castelnau-de-Guers, Montagnac, Pinet, Pomérols, Bessan, Florensac, Saint-Thibéry, Fabrègues, Lattes, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-lès-Maguelone, Balaruc-le-Vieux, Gigean, Bouzigues, Loupian, Mèze, Poussan, Villeveyrac et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes de Bessan, Béziers, Cers, Florensac, Lattes, Mèze, Montpellier, Pinet, Pomérols, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Saint-Thibéry, Villeneuve-lès-Béziers et Villeneuve-lès-Maguelone, présenté par SNCF Réseau.

Cette enquête publique concerne la première phase Montpellier-Béziers du projet de ligne nouvelle ferroviaire entre Montpellier et Perpignan (LNMP). Plus qu'une simple ligne ferroviaire supplémentaire, le projet crée avec la voie ferrée existante un doublet de lignes efficient pour satisfaire les besoins de capacité, de robustesse et de qualité de services ferroviaires sur l'arc méditerranéen, soit :

- libérer de la capacité sur la ligne classique pour développer les transports de proximité / du quotidien (création d'un « RER littoral »),
  - renforcer la desserte ferroviaire des ports régionaux (Sète et Port-la-Nouvelle),
  - offrir des horaires fiables et compétitifs pour le transport de marchandise, gage de report modal,
  - rapprocher les territoires, en diminuant les temps de trajet.
- 23 communes sont concernées, dont 14 par la mise en compatibilité de leur Plan Local d'Urbanisme avec le projet.

La première phase de la LNMP entre Montpellier et Béziers prévoit la création de 51 km de ligne ferroviaire à double voie et de 7 km de raccordements ferroviaires aux réseaux ferrés existants. Elle se raccorde au Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) au nord, mis en service fin 2017, et à la voie ferrée existante « Bordeaux-Sète », immédiatement à l'Est de Béziers (Villeneuve-les-Béziers). La ligne nouvelle aura la capacité d'accueillir, outre des trains de voyageurs à grande vitesse (TAGV à 320 km/h), des trains de marchandises (100/120 km/h) sur l'intégralité de la première phase entre Montpellier et Béziers.

Une desserte à grande vitesse du territoire sera assurée, comme actuellement, par la gare existante de Béziers, et par les gares de Montpellier Saint Roch et Montpellier Sud de France.

La desserte grande ligne du bassin de Thau (Sète et Agde) sera maintenue par la ligne existante, l'offre de service pourra en outre être renforcée en haute saison touristique grâce à l'augmentation de capacité permise par le doublet de lignes.

Toutes les informations techniques relatives au projet pourront être obtenues auprès de M. Stéphane LUBRANO, SNCF Réseau, Mission Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan- téléphone 04 48 18 56 51.

Le président du tribunal administratif de Montpellier a désigné une commission d'enquête composée de :

- Président :  
Monsieur Bernard COMAS,  
Membres :  
- Monsieur Jean-Pierre CHALON,  
- Monsieur André HIEGEL,  
- Monsieur Richard AUGUET,  
- Madame Nelly RIOU.

#### Dossier d'enquête :

Pendant toute la durée de l'enquête, le dossier comprenant notamment l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale du CGEDD, sera déposé et consultable du mardi 14 décembre 2021 à 8h30 au jeudi 27 janvier 2022 à 17h30 aux lieux et horaires suivants (sous réserve de dispositions prises en raison du covid-19) :

Mairie de Montpellier, siège de l'enquête	1 place Georges Frêche 34267 Montpellier cedex 2	du lundi au vendredi : 8h30 à 17h30
Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée	39 boulevard de Verdun CS30567 34536 Béziers cedex	du lundi au vendredi : 08h30 à 12h00 13h30 à 17h30
Mairie de Florensac	Avenue Jean Jaurès 34510 Florensac	du lundi au vendredi : 08h30 à 12h00 13h30 à 18h00
Mairie de Gigean	1 rue Hôtel de ville 34770 Gigean	du lundi au jeudi : 08h00 à 12h00 - 13h30 à 17h30 le vendredi : 08h00 à 12h00 - 13h30 à 16h30

- sur le site internet dédié à l'enquête, au lien suivant :

<https://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase-1>

- sur le site Internet des services de l'État dans l'Hérault au lien suivant :

[www.herault.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Enquetes-publiques2](http://www.herault.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Enquetes-publiques2)

- au moyen du point numérique pour les usagers dans le hall d'accueil de la préfecture de l'Hérault, accessible sur rendez-vous auprès du bureau de l'environnement téléphone 04 67 61 61 61.

#### Observations et propositions :

Le public pourra déposer ou transmettre ses observations et propositions durant l'enquête, du mardi 14 décembre 2021 à 8h30 au jeudi 27 janvier 2022 à 17h30, sur les registres d'enquête déposés aux lieux et horaires mentionnés ci-dessus.

- par correspondance au président de la commission d'enquête, Monsieur Bernard COMAS  
« LNMP phase 1, Montpellier-Béziers »  
1 Place Georges Frêche  
34267 Montpellier cedex 2

- les déposer par voie électronique à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase-1>

- les déposer par courriel à l'adresse suivante : [lnmp-phase-1@mail.registre-numerique.fr](mailto:lnmp-phase-1@mail.registre-numerique.fr)

Les commissaires enquêteur recevront les observations et propositions du public aux dates et horaires suivants :

Lieux	Adresses	Dates	horaires
Mairie de Montpellier siège de l'enquête	1 Place Georges Frêche 34267 Montpellier cedex 2	Jeudi 16 décembre 2021 mercredi 22 décembre 2021 mardi 4 janvier 2022 lundi 10 janvier 2022 vendredi 21 janvier 2022 jeudi 27 janvier 2022	10h00 à 13h00 13h00 à 16h00 09h00 à 12h00 14h00 à 17h00 14h00 à 17h00 14h00 à 17h00
Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée	39 boulevard de Verdun CS30567 34536 Béziers cedex	mercredi 15 décembre 2021 jeudi 23 décembre 2021 mardi 4 janvier 2022 vendredi 14 janvier 2022 mercredi 19 janvier 2022 jeudi 27 janvier 2022	14h00 à 17h00 09h00 à 12h00 14h00 à 17h00 13h30 à 16h30 09h00 à 12h00 14h00 à 17h00
Mairie de Florensac	Avenue Jean Jaurès 34510 Florensac	vendredi 17 décembre 2021 mardi 28 décembre 2021 mercredi 5 janvier 2022 mercredi 12 janvier 2022 lundi 17 janvier 2022 jeudi 27 janvier 2022	15h00 à 18h00 08h30 à 11h30 09h00 à 12h00 15h00 à 18h00 09h00 à 12h00 14h00 à 17h00
Mairie de Gigean	1 rue Hôtel de ville 34770 Gigean	jeudi 16 décembre 2021 mardi 28 décembre 2021 mardi 4 janvier 2022 lundi 10 janvier 2022 mercredi 19 janvier 2022 jeudi 27 janvier 2022	14h00 à 17h00 08h30 à 11h30 09h00 à 12h00 14h00 à 17h00 13h30 à 16h30 14h00 à 17h00

Ils pourront également répondre, sur rendez-vous téléphonique, à toute personne qui en fera la demande sur le site dédié à l'enquête, au lien suivant : <https://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase-1>

Toute personne en faisant la demande auprès de la préfecture pourra à ses frais, obtenir communication du dossier à la Direction des Relations avec les Collectivités Locales – Bureau de l'Environnement, dès la publication de l'avis d'enquête.

Le rapport et les conclusions motivées seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête publique dans les mairies de Montpellier, siège de l'enquête, Florensac et Gigean et à la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée.

Ils seront également déposés sur le site Internet des services de l'État dans l'Hérault [www.herault.gouv.fr](http://www.herault.gouv.fr) durant le même délai.

À l'issue de l'enquête publique la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Bessan, Béziers, Cers, Florensac, Lattes, Mèze, Montpellier, Pinet, Pomérols, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Saint-Thibéry, Villeneuve-lès-Béziers et Villeneuve-lès-Maguelone, pourra être prononcée ou refusée par décret en Conseil d'État.

## 5 Report du délai de remise du rapport

Bernard COMAS  
Jean-Pierre CHALON  
André HIÉGEL  
Richard AUGUET  
Nelly RIOU

Pérois le 10 février 2022

Monsieur le Préfet de l'Hérault  
Bureau de l'environnement  
34 Place des Martyrs de la Résistance  
34 000 MONTPELLIER

Objet : Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan – phase 1 entre Montpellier et Béziers ; demande de report de remise du rapport d'enquête.

Monsieur le Préfet,

L'enquête citée en objet s'est terminée le 27 janvier avec une forte participation, surtout en fin d'enquête, et avec des pièces jointes conséquentes. Leur importation sur le site dédié à l'enquête par le prestataire de service a demandé du temps. Ce n'est que depuis le 3 février que nous pouvons considérer que nous détenons tous les éléments nécessaires.

In fine, il y a eu 1280 contributions. Après éliminations de doublons ou de dépôts multiples, nous avons évalué le nombre de contributeurs à 1 150 environ. Le sectionnement en thèmes et sous-thèmes représente 5 500 observations et demande un travail important pour les analyser et ensuite les importer dans le procès-verbal de synthèse.

Avec le maître d'ouvrage, nous avons arrêté la date du jeudi 17 février pour remettre et commenter le procès-verbal de synthèse. Nous ne pensons pas qu'il puisse nous remettre et nous commenter son mémoire en réponse dans un délai inférieur à trois semaines, soit vers le 10 mars.

Ensuite, sans préjuger de la nature des réponses et du délai de leur traitement, nous pensons raisonnable de pouvoir disposer de trois semaines environ pour terminer notre rapport.

C'est la raison pour laquelle, nous sollicitons de votre bienveillance un report du délai de remise du rapport jusqu'à la fin du mois de mars au plus tard, étant entendu que nous ferons tout notre possible pour raccourcir ce délai, tout en traitant ce dossier sensible avec la plus grande rigueur.

Avec nos remerciements anticipés, veuillez agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de nos sentiments respectueux.

Pour la commission d'enquête,  
Le président,



Bernard Comas



Affaire suivie par : Martine BERRI  
Téléphone : 04 67 61 68 60  
Mél : [martine.berri@herault.gouv.fr](mailto:martine.berri@herault.gouv.fr)

Direction des relations avec les collectivités locales  
Bureau de l'environnement

Montpellier, le 14 FEV. 2022

Monsieur le Président,

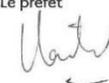
Par courrier du 10 février 2022 et conformément à l'article L 123-15 du code de l'environnement, vous sollicitez en votre qualité de commissaire enquêteur, un délai supplémentaire pour la remise du rapport et des conclusions concernant la demande de déclaration d'utilité publique de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan, phase 1, Montpellier-Béziers.

Votre demande est motivée par le fait que SNCF Réseau, maître d'ouvrage, a sollicité un délai de réponse à votre procès-verbal de synthèse, compte tenu du nombre important de contributions et d'observations.

Dans ces conditions, je vous accorde une prolongation jusqu'au 31 mars 2022 inclus pour remettre votre rapport et vos conclusions motivées à mes services.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à mes sentiments les meilleurs.

Le préfet



Hugues MOUTOUH

Monsieur Bernard COMAS  
Président de la commission d'enquête  
9, rue Albert Gerbault  
34470 Pérois

Préfecture de l'Hérault  
Place des Martyrs de la Résistance  
34062 MONTPELLIER Cedex 2  
Modalités d'accueil du public : [www.herault.gouv.fr](http://www.herault.gouv.fr)  
@Prefet34

1/1

## 6 Demande de prolongation de l'enquête

Bernard COMAS  
Jean-Pierre CHALON  
André HIÉGEL  
Richard AUGUET  
Nelly RIOU

Pérols le 10 février 2022

Monsieur le Préfet de l'Hérault  
Bureau de l'environnement  
34 Place des Martyrs de la Résistance  
34 000 MONTPELLIER

Objet : Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan – phase 1 entre Montpellier et Béziers ; demande de report de remise du rapport d'enquête.

Monsieur le Préfet,

L'enquête citée en objet s'est terminée le 27 janvier avec une forte participation, surtout en fin d'enquête, et avec des pièces jointes conséquentes. Leur importation sur le site dédié à l'enquête par le prestataire de service a demandé du temps. Ce n'est que depuis le 3 février que nous pouvons considérer que nous détenons tous les éléments nécessaires.

In fine, il y a eu 1280 contributions. Après éliminations de doublons ou de dépôts multiples, nous avons évalué le nombre de contributeurs à 1 150 environ. Le sectionnement en thèmes et sous-thèmes représente 5 500 observations et demande un travail important pour les analyser et ensuite les importer dans le procès-verbal de synthèse.

Avec le maître d'ouvrage, nous avons arrêté la date du jeudi 17 février pour remettre et commenter le procès-verbal de synthèse.

Nous ne pensons pas qu'il puisse nous remettre et nous commenter son mémoire en réponse dans un délai inférieur à trois semaines, soit vers le 10 mars.

Ensuite, sans préjuger de la nature des réponses et du délai de leur traitement, nous pensons raisonnable de pouvoir disposer de trois semaines environ pour terminer notre rapport.

C'est la raison pour laquelle, nous sollicitons de votre bienveillance un report du délai de remise du rapport jusqu'à la fin du mois de mars au plus tard, étant entendu que nous ferons tout notre possible pour raccourcir ce délai, tout en traitant ce dossier sensible avec la plus grande rigueur.

Avec nos remerciements anticipés, veuillez agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de nos sentiments respectueux.

Pour la commission d'enquête,  
Le président,



Bernard Comas



Direction des relations avec les collectivités locales,  
Bureau de l'environnement

Affaire suivie par : Pierrette OUAHAB  
Téléphone : 04 67 61 68 55  
Mél : pierrette.ouahab@herault.gouv.fr

Montpellier, le - 3 FEV. 2022

Monsieur le Président,

Par courrier du 6 janvier 2022, reçu dans mes services le 17 janvier 2022, vous sollicitez la prolongation de deux semaines de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers au motif que le volume important du dossier soumis à enquête publique ne vous permet pas, dans le délai prescrit, un examen approfondi.

Votre collectivité a été saisie par la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère chargé des transports le 22 juillet 2021 sur le dossier préalable à l'enquête publique notamment au regard des incidences environnementales du projet. Ce dossier initial a été complété par les différents avis des collectivités, dont l'avis de Sète Agglopolie Méditerranée, et des organismes consultés ainsi que des mémoires en réponse du maître d'ouvrage mais n'est pas sensiblement différent du dossier soumis à enquête publique en particulier au regard des éléments et documents techniques (évaluation environnementale, évaluation socio économique...).

Par ailleurs, dans la mesure où il appartient à la commission d'enquête d'apprécier l'opportunité d'une prolongation de l'enquête publique, le président de la commission d'enquête a été consulté sur votre demande.

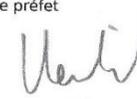
Après avoir rappelé que la prolongation d'une enquête publique peut être nécessaire quand des conditions ou événements ne permettent pas une expression suffisante et normale du public, il constate que ce n'est pas le cas dans l'enquête publique en cours.

Au contraire, il signale la forte mobilisation du public autour du bassin de Thau (70 % des contributions proviennent de ce territoire), ainsi que l'organisation de réunions publiques qui accueillent de nombreux participants, élus, associations et habitants avant l'enquête publique.

Dans ces conditions, il n'apparaît pas nécessaire en l'état actuel de l'avancement de l'enquête publique d'en prévoir une prolongation.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à mes sentiments les meilleurs.

Le préfet

  
Hugues MOUTOUH

Monsieur le Président de  
Sète agglomération méditerranée  
4 avenue d'Aigues-BP600  
34 110 FRONTIGNAN

Préfecture de l'Hérault  
Place des Martyrs de la Résistance  
34062 MONTPELLIER Cedex 2  
Modalités d'accueil du public : [www.herault.gouv.fr](http://www.herault.gouv.fr)  
@Prefet34