





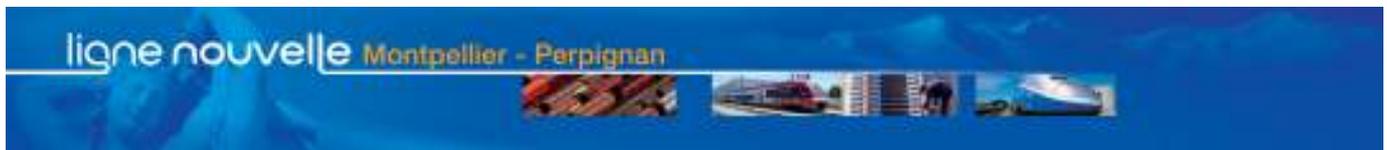


## Participants

RFF	Edouard PARANT, JF RUIZ, Valérie DURAND, Florence AVEZAC
EGIS environnement	Céline DEPLASSE
DIREN Languedoc Roussillon	Pierre DROSS
Région Languedoc Roussillon	Murielle RIBOT
Parc Naturel Régional de la Narbonnaise	Emmanuelle ROMET, Thierry LANIESSE
Syndicat mixte de bassin versant de l'Aude	Franck CAZIN
Conservatoire du littoral	Jean - Claude ARMAND
Syndicat mixte du delta de l'Aude	Laurent TRIADOU
Syndicat de rivage Salses Leucate	Laurence FONBONNE
Communauté d'agglomération du bassin de Thau	Dominique SALASSE
Groupe Ornithologique du Roussillon	Lionel CORMONT
Ligue de protection des oiseaux de l'Aude	Fabien GILOT, Christophe SAVON
Conservatoire régional des espaces naturels	Xavier RUFRAY
Association roussillonnaise d'entomologie	Robert BIJIAOUI
TGV développement	Gabriel CAUBET, Jean Louis ARTIS
Energie TGV	Claude AUGER, Jacques SALVAT, Gabriel ELIAS
Languedoc Roussillon Nature Environnement	Roger DUPRAT, Jean BARRAL
Communauté d'agglomération de Perpignan	Frédéric GONANO
Société de protection de la nature / comité de l'Hérault	Monique BARRAL
Association ECCLA	Jean-Luc THIBAUT

## Excusés

Association de défense de l'environnement et de la nature d'Agde	Renaud DUPUY DE LA GRANDRIV
Syndicat intercommunal des étangs littoraux	Juliette SERAIL
Office de protection des insectes et de l'environnement	Stéphane JAULIN
SPN-LR Comité de l'Aude	Jean-Marie PUIG
SPN-LR Comité des Pyrénées Orientales	Joseph TRAVE
Société pour la protection des paysages	Jacqueline BAISETTE
Syndicat mixte des milieux aquatiques et des rivières	Kriss SANS
IFREMER	Thierry LAUGIER
Conservatoire botanique national méditerranéen	James MOLINA
CNRS	Bernard DELAY
Centre d'écologie fonctionnelle et évolutive	Marc CHEYLAN



## L'atelier Environnement de la ligne nouvelle Montpellier - Perpignan

Réseau Ferré de France (RFF) conduit actuellement les pré-études fonctionnelles du projet de ligne nouvelle Montpellier - Perpignan (LNMP) préalables au débat public ; dans ce cadre, RFF a pour ambition de concevoir un projet de manière partenariale et concertée.

Afin de préparer au mieux ce débat public, RFF a mis en place des groupes de travail sous forme d'ateliers thématiques ciblés permettant des échanges directs lors desquels les acteurs régionaux contribueront à la réflexion sur le projet.

Dans le cadre du volet Environnement, RFF souhaite associer le plus en amont possible de la procédure des experts naturalistes, associations, scientifiques, organismes gestionnaires de milieux naturels... afin de recueillir les avis de chacun sur le développement des infrastructures de transport, la présence d'espèces patrimoniales, leur écologie et leurs exigences, le besoin de précisions éventuelles, etc.

Ce 1<sup>er</sup> atelier environnement intervient dans le planning d'étude au moment du diagnostic et de **l'analyse des sensibilités** du territoire concerné par ce projet.

### Introduction de la journée

L'équipe de RFF remercie le Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée d'accueillir ce 1<sup>er</sup> atelier environnement de la ligne nouvelle Montpellier - Perpignan dans ses locaux. La parole est ensuite donnée à **Thierry Laniesse**, directeur du Parc, pour une allocution de bienvenue à l'ensemble des participants.

A la demande de l'association ECCLA, les organismes participant à cet atelier sont présentés rapidement. La parole est ensuite donnée à **Edouard Parant**, chef de projet de la LNMP, pour une présentation du cadre général des études préalables au débat public.

### 1 / Les études préalables au débat public (E. Parant - RFF)

Cf. le fichier PowerPoint joint au présent compte rendu

#### Questions / Réactions suite à la présentation

**Gabriel Caubet** (TGV Développement) se demande pourquoi l'Etat relance des pré-études fonctionnelles pour la réalisation de ce chaînon manquant (150 kilomètres) au cœur de la magistrale éco fret et de l'arc méditerranéen ?

**E. Parant** (RFF) précise que seule, la notion de « chaînon manquant TGV » ne peut justifier un tel projet. Par ailleurs, les co-financeurs (Région, Départements, communautés d'agglomération) n'investiront pas sur un « chaînon manquant » grande vitesse non rentable, soucieuses qu'elles sont de développer l'offre voyageurs régionale et le fret ferroviaire.

**Claude Auger** (Energie TGV) ne voit pas d'intérêt à faire circuler des TER, alors qu'il n'y aura qu'une seule gare prévue entre Montpellier et Perpignan (projet APS de 1995), et se pose des questions sur la capacité de la ligne classique à supporter des vitesses de circulation plus importantes qu'actuellement.

**E. Parant** reprecise l'objectif de ces pré-études fonctionnelles, qui permettront de définir quels sont les besoins futurs en termes de gares, de TER, etc... Rien n'indique que le projet de 1995 sera repris in extenso. En ce qui concerne l'aménagement de la ligne classique, RFF ne peut pas écarter ce scénario d'aménagement ; en effet, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) demandera que les possibilités d'utilisation et d'aménagement de la ligne existante soient étudiées avant toute proposition de réalisation d'une infrastructure nouvelle. Il convient donc d'évaluer sa faisabilité technico économique. En fait, il faut bien analyser la complémentarité de ce futur **doublet de ligne** au regard des familles de service qui seront proposées ultérieurement.



**Jean - Luc Thibaut** (ECCLA)

- demande que les associations et organismes présents dans cet atelier soient consultés pour la définition des scénarios avant qu'ils ne soient définis,
- souhaite disposer de tous les supports présentés et des résultats des études,
- insiste sur le fait qu'il faut bien prendre en compte le paysage et les impacts locaux des travaux (notamment nuisances induites par les circulations reportées sur le réseau local) qui seront engendrés par ce nouveau projet.

RFF souhaite effectivement associer très en amont les partenaires locaux (nous sommes à un an de la saisine de la CNDP donc très en amont du processus de débat à proprement parler), et espère que la démarche entreprise aujourd'hui a bien été comprise ainsi. L'objectif de cet atelier est bien d'informer mais également de recueillir les remarques et observations.

La prise en compte des impacts liés aux travaux sera bien entendu traitée mais à un stade plus avancé des études. Aujourd'hui, nous analysons **l'opportunité** de réaliser un projet avec des fonctionnalités qui doivent être explicitées.

En ce qui concerne la diffusion de l'information, outre les plaquettes remises en début de séance, un compte rendu de cet atelier sera envoyé à tous les participants, accompagné des présentations de cette journée. Le diagnostic environnemental sera également transmis aux participants de l'atelier en septembre-octobre 2007, du fait des délais de reprise et de correction des premières versions de travail (transmission sous forme de CD rom ou de clé USB avec les documents en Acrobat Reader).

## **2 / Les études environnementales / (JF. Ruiz [RFF] - C. Deplasse [Egis Environnement])**

### **Phase 1 : diagnostic et analyse des sensibilités / Cf. le fichier PowerPoint joint au présent compte rendu**

Les différentes phases des études environnementales sont expliquées dans le détail, et notamment la phase 1 en cours de finalisation, portant sur les méthodes de hiérarchisation des sensibilités de l'aire d'étude au regard de l'analyse de 4 grands thèmes : ressources en eau et usages, milieux naturels, milieu humain et activités, patrimoine et paysage. Certains participants ont apporté des précisions sur chaque thématique.

**2.1** - Sur la thématique « Ressources en eau et usages » / **Pierre Dross** (DIREN LR) rappelle que dans le cadre du projet, les problématiques à considérer sont plutôt liées aux risques hydrauliques (inondations, embâcles...), qu'aux risques d'atteinte à la qualité des eaux, du fait du haut niveau de sécurité de ce mode de transport mais aussi des dispositions constructrices qui seront mises en œuvre (bassins de rétention, cunettes d'assainissement...)

**2.2** - Sur la partie « patrimoine naturel » / **Xavier Rufray** (CREN) précise que l'aire d'étude présente un très fort intérêt écologique, notamment les espaces naturels originaux comme les complexes lagunaires (qui font l'objet d'un grand nombre de protections et d'inventaires). L'inventaire des ZNIEFF de 3ème génération est également en cours d'élaboration en Languedoc - Roussillon. Les résultats issus de ces investigations seront à prendre en compte dans les études ultérieures.

Sur ce thème, **Murielle Ribot** (Conseil Régional Languedoc-Roussillon) indique que dans le cadre de La Stratégie Nationale de la Biodiversité (SNB) définie en janvier 2004, un Schéma Régional pour la Biodiversité (SRB) a été mis en place par la région Languedoc Roussillon. Ce Schéma est conduit en trois phases :

- état des lieux de l'état de la biodiversité régionale,
- définition des principaux enjeux
- propositions d'objectifs opérationnels et d'actions concrètes.

Elle souhaite par ailleurs préciser que le patrimoine naturel est aussi constitué de l'ensemble de la « nature ordinaire » (au-delà des protections et inventaires) qui participe à la fonctionnalité des écosystèmes.



**2.3** - Concernant la thématique « patrimoine et paysage » / **Emmanuelle Romet** (PNR Narbonnaise) indique que des paysages remarquables sont présents sur le territoire du Parc (complexes lagunaires, massif de la Clape, Corbières ...) et rappelle que l'une des principales missions du Parc est la protection et la gestion des paysages. Elle précise que le patrimoine est également lié aux espaces naturels et qu'il y aura lieu de maintenir des connexions entre ces différents éléments.

### Questions / Réactions suite à la présentation

**Murielle Ribot** (Région Languedoc Roussillon) demande si les documents produits dans le cadre de ces pré-études sont soumis à un comité pour validation. **JF. Ruiz** (RFF) précise que les documents produits sont actuellement en cours de finalisation et qu'ils seront soumis aux partenaires financiers (membres du COTECH [comité technique]) pour validation (membres du COPIL [comité de pilotage]) des différentes étapes de production.

**Dominique Salasse** (CABT) précise que des études environnementales fines ont déjà été faites au sein des territoires de certains SCOT (notamment sur le bassin de Thau). Il serait intéressant d'intégrer ces études aux différentes thématiques exploitées jusqu'à présent. Par exemple, sur les côtes du bassin de Thau, il y a une forte sensibilité sur la coupure de fonctionnement nord-sud qui n'est pas prise en compte ici (présence de l'A9 et la RN 113).

**Céline Deplasse** (Egis Environnement) précise qu'à ce stade des études, il est préférable de travailler avec **des données homogènes sur l'ensemble de l'aire d'étude** pour ne pas fausser l'interprétation. Dans un premier temps, le diagnostic a pour objectif d'orienter la recherche de larges fuseaux de passage dans des secteurs de moindre sensibilité. **JF. Ruiz** ajoute que toutes les données existantes seront bien entendu exploitées à un moment ou à un autre dans l'élaboration du projet, notamment dans le cadre des études préliminaires, phase succédant à la tenue du débat public.

**Jean - Luc Thibaut** (ECCLA) intervient sur l'utilité des cartes de sensibilité multicritères : il précise qu'elles ne sont pas toujours utiles (exemple des cartes réalisées par la DIREN en vue de l'implantation d'éoliennes). Toute la zone d'étude est forcément en sensibilité forte en croisant tous les thèmes. **JF. Ruiz** (RFF) indique que le territoire est effectivement sensible, mais qu'il y a lieu, notamment dans le cadre d'un débat public, de hiérarchiser ces contraintes. Par ailleurs, qui dit sensibilité forte ne veut pas dire ne pas aménager le territoire.

**C. Deplasse** (Egis Environnement) précise que cette carte de synthèse des sensibilités est un outil, venant en appui des expertises réalisées par ailleurs. Elle permet d'identifier les « points durs » du territoire.

**Murielle Ribot** (Région Languedoc Roussillon) indique que dans le cadre du Schéma Régional pour la Biodiversité, un travail similaire (cartographie multi thèmes) a été réalisé faisant ressortir des zones à enjeux en termes d'espèces. Ces cartes n'ont pas encore été validées par le comité de pilotage du SRB et seront donc à considérer comme des documents de travail. Elles sont issues d'une méthodologie qui a été validée par le Conseil Supérieur Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN). Aussi, elle propose que ces cartes soient communiquées à RFF, afin qu'elles contribuent à la définition des enjeux lors de l'élaboration du projet.

Par ailleurs, **Murielle Ribot** demande si des experts en environnement participent aux comités mis en place par RFF (COPIL, COTECH). **JF. Ruiz** (RFF) indique que La Direction Régionale de l'Équipement représente l'ensemble des services de l'État et que RFF travaille en étroite collaboration avec la DIREN sur le volet Environnement de ce dossier.

**Jean-Claude Armand** (Conservatoire du Littoral) attire l'attention des participants sur les afflux de population vers les zones côtières, en Europe et dans le monde entier. Pour répondre à ce phénomène, de nouvelles infrastructures sont construites. Dans quelle mesure le projet ne va-t-il pas aggraver ce problème en Languedoc-Roussillon ?



**E. Parant** (RFF) souligne la pertinence de la question posée, eu égard au contexte du Languedoc - Roussillon. Néanmoins, il précise qu'un projet d'infrastructures de transports se réalise quand il a pour objectif de répondre une demande, et non l'inverse.

Par ailleurs, **Jean-Claude Armand** rappelle que les terrains acquis par le conservatoire sont non seulement protégés par la réglementation mais aussi acquis avec de l'argent public pour pouvoir les protéger. Il indique qu'il s'agit d'une contrainte très forte pour le projet et qu'il ne faut pas imaginer que ces terrains soient impactés par la ligne nouvelle.

Ces terrains sont effectivement identifiés comme une contrainte très forte dans le diagnostic, étant de surcroît inaliénables. Le projet de la ligne nouvelle s'attachera à éviter ces espaces.

### **3 / Phases 2 & 3 : recherche de fuseaux et optimisation des scénarios d'aménagement / JF. Ruiz (RFF) Cf. le fichier PowerPoint joint au présent compte rendu**

**JF. Ruiz** décline les phases suivantes 2 et 3 (d'un point de vue technique, organisationnel et planning) des pré-études fonctionnelles, débouchant sur les scénarios d'aménagement, avec première évaluation des incidences sur l'environnement au regard du diagnostic et des mesures type de réduction d'impacts à envisager.

Dans un souci de bonne compréhension du dossier, **E. Parant** rappelle brièvement des différentes étapes de l'organisation d'un débat public :

- Pré-études fonctionnelles,
- Montage d'un dossier de saisine de la CNDP par le maître d'ouvrage,
- Nomination d'une commission particulière du débat public (CPDP),
- Rédaction du dossier du Maître d'Ouvrage,
- Tenue du débat public (4 mois minimum, 6 en cas de demande d'expertises complémentaires),
- Conclusions de la CNDP.

Pour plus de renseignements sur la CNDP, les opérations en cours, et les processus du débat public, RFF recommande fortement le site internet de la CNDP : <http://www.debatpublic.fr/>

### **Questions / Réactions suite à la présentation**

**Jean - Luc Thibaut** (ECCLA) précise que beaucoup de projets sont soumis par les différents maîtres d'ouvrage à la CNDP pour suites à donner (débat public, autres concertations, etc...). Etant une structure indépendante, elle gère toutes les demandes selon ses moyens. Aussi, il invite les personnes présentes et leurs réseaux à écrire à la CNDP lors de la saisine, afin que cette dernière instruisse ce dossier en priorité.

**Jean - Louis Artis** (TGV Développement) demande qui rédige le dossier de saisine. **JF Ruiz** précise que c'est le maître d'ouvrage, en l'occurrence RFF. **Jean-Louis Artis** attire l'attention des participants sur la qualité des dossiers, car, lorsqu'ils contiennent des erreurs, cela entraîne une mauvaise information du public (il cite l'exemple de l'arc méditerranéen où certaines statistiques lui paraissaient erronées).

**Jean Barral** (Languedoc-Roussillon Nature Environnement) demande pourquoi ne pas faire des passages en tunnel dans les secteurs les plus accidentés (Corbières notamment) pour ne pas pénaliser les circulations des trains de fret ?

**E. Parant** précise qu'à ce stade des études, il ne s'agit pas de définir quelles sont les meilleures solutions techniques, mais dans un premier temps de définir précisément la demande, ainsi que les fonctionnalités attendues en réponse. Ce sont ces éléments qui seront ensuite exposés au public. La définition des tracés et donc de la nécessité ou du choix de passer en tunnel ou non ne seront précisées que lors des études d'Avant-projet-



Sommaire. Des tunnels seront probablement proposés, mais un tracé en sous terrain sur l'ensemble de la traversée des Corbières n'est pas une solution réaliste financièrement.

**Lionel Cormont** (Groupe Ornithologique du Roussillon) précise que ce projet présente également une facette européenne de par la présence de sites Natura 2000 qui ont une reconnaissance européenne.

**Jean-Luc Thibaut** (ECCLA) s'interroge sur les scénarios d'aménagement qui seront proposés fin 2007 début 2008 par RFF.

**JF Ruiz** souligne que la question de **l'opportunité du projet** doit être avant tout posée : a-t-on vraiment besoin d'une nouvelle ligne ? Le cas échéant, ce besoin devra être **justifié et légitimé**. Ensuite, il faudra travailler sur les familles de service : voyageurs grande vitesse, ligne mixte (dominance voyageurs), ligne mixte (dominance fret), réaménagement de la ligne existante ?

Enfin, il faut tenir compte de la politique de transport. Il s'agit d'un projet multi-acteurs, pas seulement à l'échelle locale.

**Laurent Triadou** (SMDA) attire l'attention de RFF sur les problématiques hydrauliques à prendre en compte dans cadre d'un tel projet d'infrastructure : gestion des embâcles, transparence hydraulique des nouveaux ouvrages, notamment par rétablissement des ouvrages agricoles (canaux) assurant actuellement cette fonction, etc. Il indique que des projets sont en cours localement et il faudra en tenir compte (notamment les orientations du plan d'action et de prévention des inondations du bassin versant de l'Aude). Il souhaite que des rencontres avec les structures de bassin versant aient lieu dans un avenir proche.

**JF. Ruiz** prend bonne note de ces informations et s'attachera en rencontrer ces structures prochainement. En termes de transmission de données techniques (hydraulique, etc...), les syndicats seront sollicités à un stade plus avancé des études (lors de l'APS notamment), et également ultérieurement dans le cadre de la procédure de police de l'eau (Avant-projet Détaillé).

**Jean Barral** (Languedoc Roussillon Nature Environnement) alerte également les porteurs du projet sur l'importance à accorder aux ouvrages de franchissement des cours d'eau, qui doivent permettre un bon écoulement des eaux même en période de crue. Il prend en exemple la ville d'Agde, où pour le passage des TGV sur la ligne existante il a été procédé au renforcement des piles du pont traversant l'Hérault. Aussi, en période de crues, l'Hérault s'écoule moins facilement et peut entraîner des modifications des zones d'inondations en amont.

**E. Parant** précise que tous ces paramètres, essentiels dans une région aussi confrontée aux inondations, seront pris en compte dans le cadre du projet ligne nouvelle Montpellier Perpignan (notion de transparence hydraulique). Mais, il rappelle que le processus d'études est progressif et que l'analyse technique n'est pas d'actualité.

**Jean-Louis Artis** (TGV Développement) souhaite que soit dès maintenant intégrée aux réflexions la problématique du pétrole (hausse des prix, baisse des réserves...).

**Bruno Beauchet** (RFF) précise que des études sont menées par le Ministère de l'Équipement et des Transports ; elles font l'objet de notes et de travaux de recherche. La dernière mise à jour des documents concernant l'évolution du prix du baril date de mai 2007 et a été prise en compte par RFF dans les hypothèses de calcul. Des bilans socio-économiques sont calculés sur 50 ans, avec les valeurs résiduelles de l'infrastructure, c'est-à-dire que l'on évalue ce que cette infrastructure va apporter au-delà des 50 ans. Tout est évalué, même les prévisions du trafic induit. La disponibilité des énergies alternatives au pétrole est également prise en compte dans ces bilans à long terme.

**Frédéric Gonano** (Communauté d'agglomération de Perpignan) s'interroge sur la réalité du choix et du scénario qui sera retenu : le choix appartient-il au résultat des études ou ne s'impose t'il pas de lui-même au vue des engagements internationaux pris en termes de réduction des gaz à effet de serre d'ici 2050 (division par 4 des rejets) ?



**Edouard Parant** fait remarquer que tout le monde est conscient qu'il faut augmenter le fret afin de réduire les transports routiers. Il précise également qu'une étude prospective est menée par l'université de Montpellier sur ce qu'engendre l'infrastructure à long terme (2030).

**Jean-Luc Thibaut** (ECCLA) : demande si des évaluations financières des différents scénarios ont été faites, étant donné que RFF ne sera pas le seul financeur. Le financement étant multi-acteurs, les propositions seront-elles diffusées ? **E. Parant** précise que les scénarios qui seront proposés au débat public seront chiffrés en termes de coût de réalisation, de délai de mise en œuvre (éventuellement de phasages), et de capacité ferroviaire offerte.

**Jean-Luc Thibaut** (ECCLA) indique que des contre-expertises sont envisageables dans le cadre du débat public, lorsqu'un doute s'installe sur une information donnée. Par ailleurs, il souhaite signaler que le ferroviaire n'induit pas automatiquement une diminution des émissions des gaz à effet de serre, puisqu'il peut générer une demande de déplacements (exemple du TGV Paris / Tours).

**Pierre Dross** (DIREN) indique que des réflexions sont en cours concernant l'instauration de péage pour les camions étrangers qui utilisent le réseau routier national.

**Roger Duprat** (Languedoc Roussillon Nature Environnement) demande quant à lui, la mise en place d'une éco-redevance.

**Robert Bijiaoui** (association roussillonnaise d'entomologie) demande à ce que la liste de tous les participants apparaisse dans le compte-rendu de cet atelier.

### Conclusion de la séance

RFF remercie l'ensemble des participants pour leur présence à ce 1<sup>er</sup> atelier environnement de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan et les invite à clore cette demi journée autour d'un déjeuner. RFF rappelle brièvement les prochaines échéances en termes de calendrier :

- COTECH le 21 juin et COPIL le 06 juillet 2007, avec la DRE, l'Etat, les collectivités locales, pour validation des études de fin de phase 1,
- Transmission du diagnostic environnemental en septembre-octobre 2007 aux participants de l'atelier (sous forme de CD rom ou de clé USB avec les supports en Acrobat Reader),
- Présentation dans le cadre d'un 2<sup>ème</sup> atelier environnement des scénarios d'aménagement étudiés et des grands fuseaux de passage (1<sup>er</sup> trimestre 2008).

\*\*\*\*\*

# LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

---

## LES ETUDES D'ENVIRONNEMENT

ligne nouvelle Montpellier - Perpignan



# LES ETUDES D'ENVIRONNEMENT JUSQU'AU DEBAT PUBLIC ...

❑ **PHASE 1 / 1<sup>er</sup> semestre 2007 : Diagnostic environnemental**

❑ **PHASE 2 / 2<sup>ème</sup> semestre 2007 : Recherche et étude de scénarios d'aménagement**

- Recherche de zones de passage préférentiel (fuseaux de moindres contraintes)
- Evaluation environnementale des scénarios et analyse critique

❑ **PHASE 3 / année 2008 : Optimisation des scénarios**

- Définition des scénarios présentés au débat public, analyse et évaluation détaillées : impacts et mesures d'insertion



✓ PHASE 1 / diagnostic environnemental

ligne nouvelle Montpellier - Perpignan



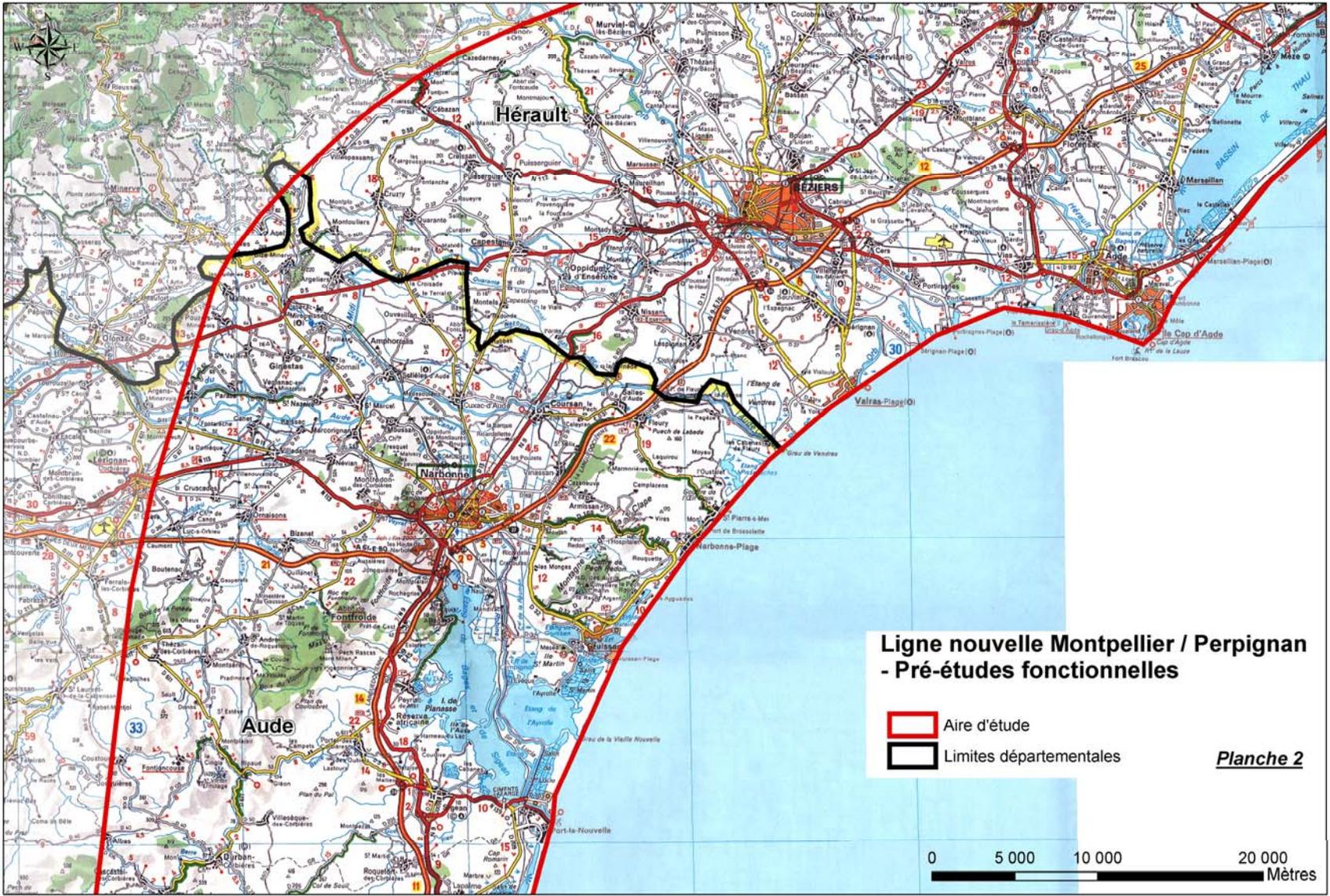
# UNE AIRE D'ETUDE DE 3 800 km<sup>2</sup> ENTRE MONTPELLIER ET PERPIGNAN ...



## 216 communes concernées :

- 114 dans l'Hérault
- 66 dans l'Aude
- 36 dans les Pyrénées-Orientales





**Ligne nouvelle Montpellier / Perpignan  
- Pré-études fonctionnelles**

- Aire d'étude
- Limites départementales

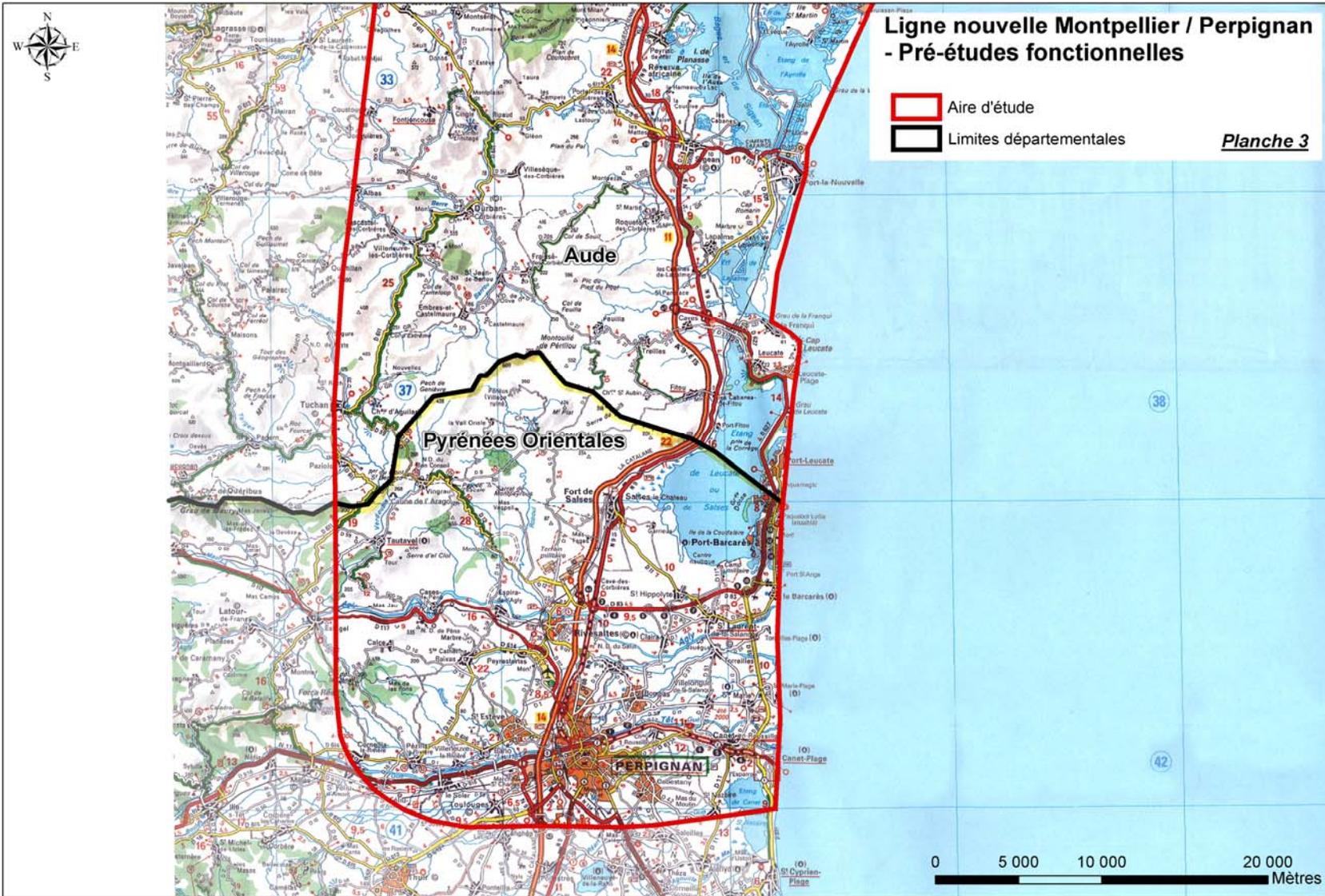
*Planche 2*



ligne nouvelle **Montpellier - Perpignan**



**RÉSEAU  
FERRÉ DE  
FRANCE**



ligne nouvelle **Montpellier - Perpignan**



**RÉSEAU  
FERRÉ DE  
FRANCE**



# UN DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL BASE SUR ...

## **Une large collecte réalisée entre janvier 2007 et avril 2007 auprès des principaux acteurs sur les thèmes suivants :**

- Ressources en eau et usages : DDASS, agence de l'eau, DDAF...
- Espaces naturels : DIREN, CREN, conservatoire du littoral...
- Urbanisation, réseaux, servitudes, agriculture, tourisme : DDE, DRIRE, gestionnaires de réseaux...
- Patrimoine et paysage : DRAC, DIREN, conseils généraux...

## **Des recherches bibliographiques**

## **L'exploitation des supports cartographiques**

## **Des visites de terrain**



# A CE STADE, LES ELEMENTS D'ETAT INITIAL COLLECTES ET EXPLOITES ...

- correspondent aux** indicateurs environnementaux les plus pertinents à ce stade des études
- ont une valeur collective. Les intérêts privés ne sont pas pris en compte**



# LES THEMES ABORDES ...

## □ Environnement physique :

- Ressources en eau et usages : qualité et usages des eaux superficielles (cours d'eau, systèmes lagunaires) et souterraines
- Risques naturels : inondation, érosion côtière, incendie...
- Documents de planification : PPR, SAGE, PAPI ...



# LES THEMES ABORDES ...

## □ Environnement naturel :

- Espaces protégés : APPB, réserves naturelles
- Protections foncières : sites du conservatoire du littoral, espaces naturels sensibles des conseils généraux
- Réseau Natura 2000
- Espaces inventoriés : ZNIEFF, zones humides



# LES THEMES ABORDES ...

## □ Environnement humain :

- Urbanisation (habitat et activités actuels et futurs), équipements (incinérateur, CET...), réseaux, servitudes
- Risques industriels (SEVESO)
- Agriculture (vignobles, maraîchage ...)
- Tourisme et loisirs (sites, équipements, chemins de randonnée)



# LES THEMES ABORDES ...

## ☐ Patrimoine et paysage :

- Patrimoine bâti et sites protégés, patrimoine UNESCO
- Parc Naturel Régional
- Sites d'intérêt paysager non protégés
- Panoramas exceptionnels
- Éléments du relief, réseau hydrographique ... participant à l'intérêt paysager du territoire



# LA SYNTHÈSE DE L'ÉTAT INITIAL - SENSIBILITÉ DES TERRITOIRES VIS-A-VIS D'UN AMÉNAGEMENT DE LIGNE NOUVELLE

## □ OBJECTIFS :

- disposer d'une vision globale et claire des sensibilités du territoire
- Identifier les « points durs » environnementaux
- disposer d'un outil d'aide à la décision, en appui des expertises pour définir des fuseaux de passage préférentiels



# SYNTHESE DES SENSIBILITES

## □ PRINCIPES :

- Hiérarchisation des éléments de l'état initial selon 3 niveaux de sensibilité : **très forte** / **forte** / **modérée**
- Hiérarchisation réalisée par thématique : aucune thématique n'est ainsi mise en avant
- Seuil clair entre les 3 thématiques définit par avis d'expert et sur retour d'expérience

## □ METHODE :

Traitement des données sous SIG : attribution à chaque point de l'aire étudiée, d'un niveau de sensibilité en fonction du nombre d'éléments s'y superposant et de leur sensibilité



# SYNTHESE DES SENSIBILITES - SORTANTS CARTOGRAPHIQUES

## ❑ Des cartes de synthèse des sensibilités par thème :

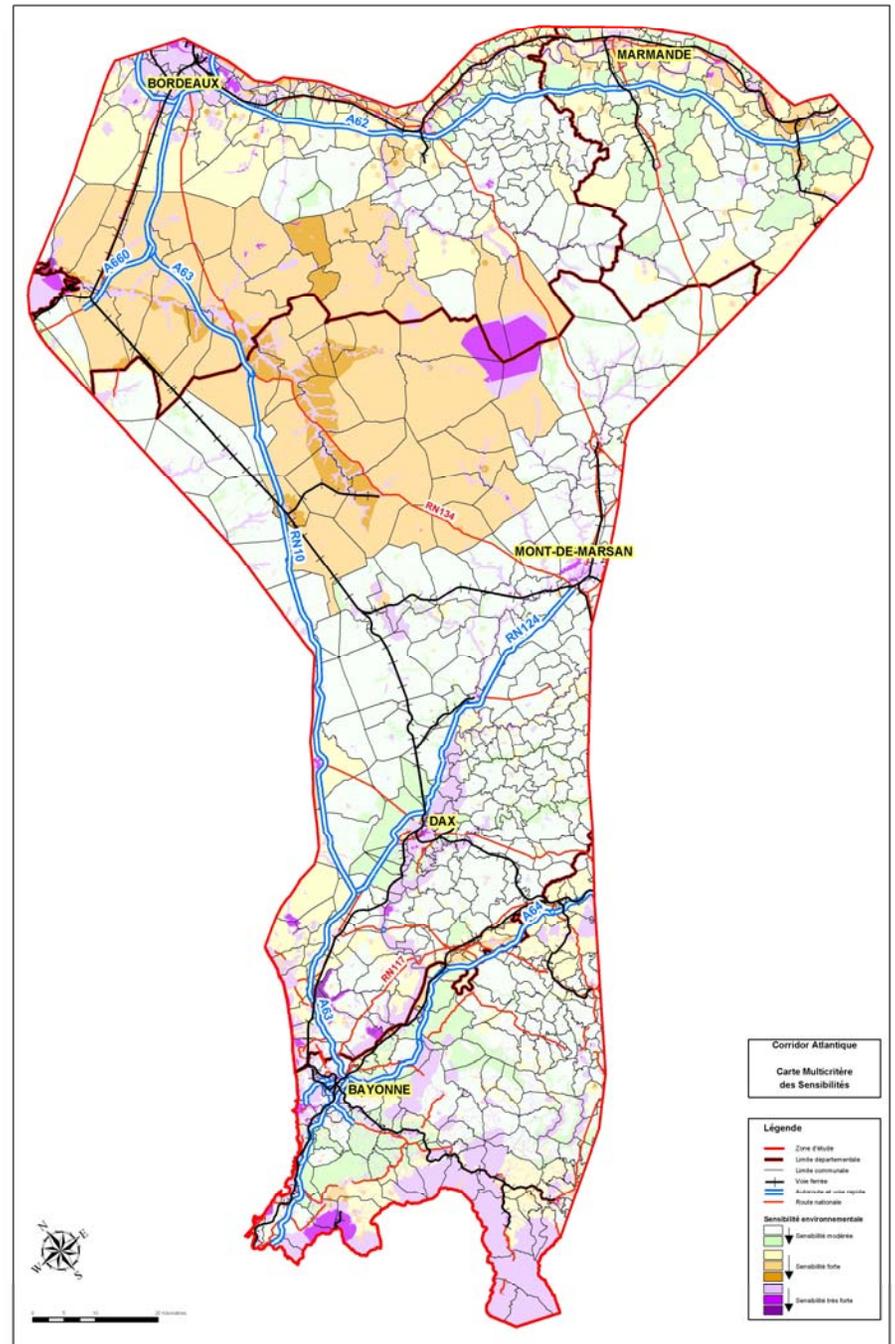
- Ressources en eaux et usages
- Environnement naturel
- Environnement humain
- Patrimoine et paysage

## ❑ Une carte de synthèse multi- thèmes





**Exemple de carte de synthèse multi-thèmes**  
*(études préalables au débat public du Corridor Atlantique – 2006) :*



- ✓ PHASE 2 / recherche et étude de scénarios  
(juillet-décembre 2007)

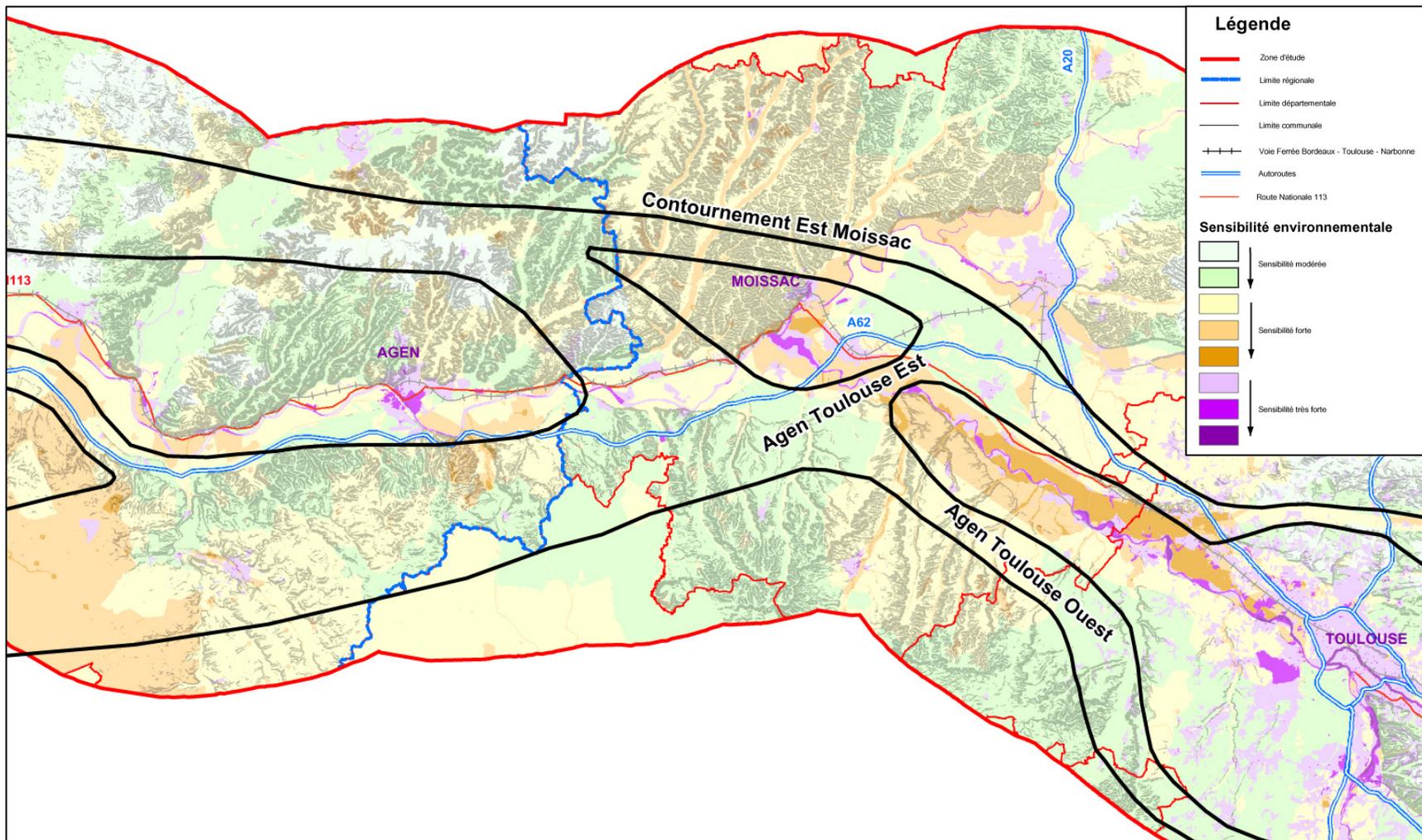


# PHASE 2 : RECHERCHE ET ETUDE DE SCENARIOS

- ❑ propositions de zones de passages préférentielles pour l'insertion d'une nouvelle infrastructure
- ❑ analyse des possibilités d'aménagement de la ligne existante
- ❑ impacts génériques et mesures d'insertion et de réduction envisageables en fonction des problématiques (ligne nouvelle à grande vitesse / ligne mixte fret – voyageurs / aménagement de la ligne existante)
- ❑ analyse critique des différents scénarios



# Exemple de carte de sensibilité avec fuseaux (études préalables au débat public Bordeaux - Toulouse)



# Exemple de carte d'analyse de l'aménagement d'une ligne ferroviaire existante (études préalables au débat public du Corridor Atlantique – 2006) :

Planches 00 à 01	PK 0 à PK 15	Mise à 4 voies
------------------	--------------	----------------

Sur ce secteur, la contrainte liée à l'habitat **urbain dense de la sortie de l'agglomération bordelaise, implanté en bordure de la ligne existante** rend très difficile l'insertion d'un aménagement des voies existantes.

La mise à 4 voies nécessitera en effet **l'acquisition d'un grand nombre de bâtiments situés au bord des voies** pour permettre l'élargissement de la plate-forme ferroviaire.

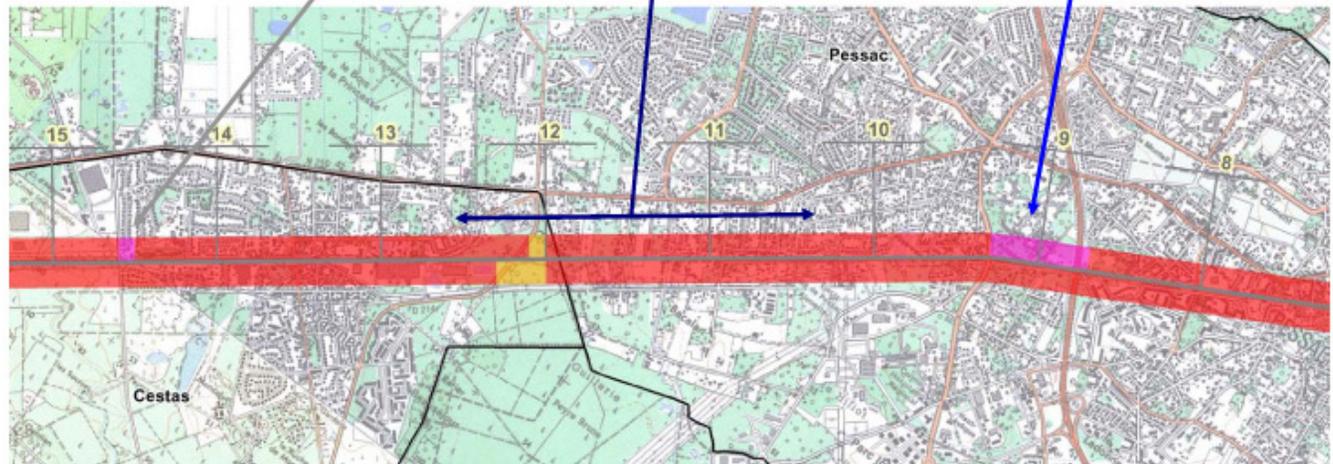
Par ailleurs, afin d'assurer la **protection acoustique des riverains**, des écrans acoustiques devront être mis en place. Les premières études acoustiques ont montré la nécessité de mettre en place des écrans de hauteur importante (3 à 5 m), sur un linéaire quasi – continu, de part et d'autre de la ligne.

L'**intégration visuelle de ces écrans**, qui vont modifier le cadre de vie des riverains (impact visuel) devra être assurée par un traitement architectural et paysager adapté.

- la présence de réseaux linéaires (autres type ligne haute tension) situés parallèlement à la ligne, à moins de 50 m,
- la traversée de plusieurs périmètres de protection de monuments historiques et d'une ZPPAUP (l'Orangerie, la Cité Fruges, le Corbusier entre le PK 6.8 et le PK 8.9),
- le franchissement de la rocade de Bordeaux (autoroute A630) au PK 8.8,
- **le passage à proximité de l'hôpital Xavier Arnoz (secteur PK 9.0),**
- **la traversée du périmètre de protection éloignée du captage d'alimentation en eau potable de Balacan (PK 10.5 à 12.2) et la présence du captage d'alimentation en eau potable de Cestas – Maquiche en bord de voie (sens Bordeaux / Espagne) au PK 14.5.**

qui viennent se superposer aux contraintes de bâti dense aux abords de la ligne existante, et renforcer de fait les difficultés d'insertion.

Ce secteur est donc particulièrement contraignant, quelque soit le sens (Bordeaux/Espagne ou Espagne/Bordeaux).



Aménagement de la ligne actuelle

	↑	Très difficile
	↑	Difficile
		Moyennement difficile
		Plutôt favorable
		Point kilométrique

ligne nouvelle Montpellier - Perpignan



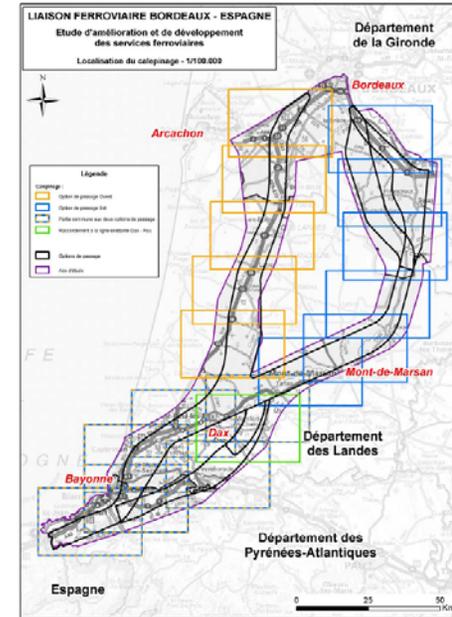
✓ PHASE 3 / optimisation des scénarios (2008)

ligne nouvelle Montpellier - Perpignan



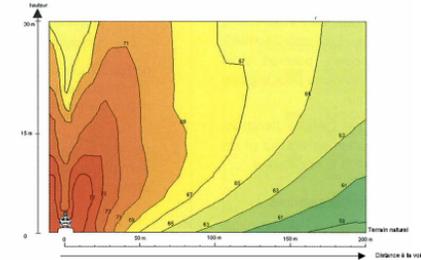
# PHASE 3 : OPTIMISATION DES SCENARIOS

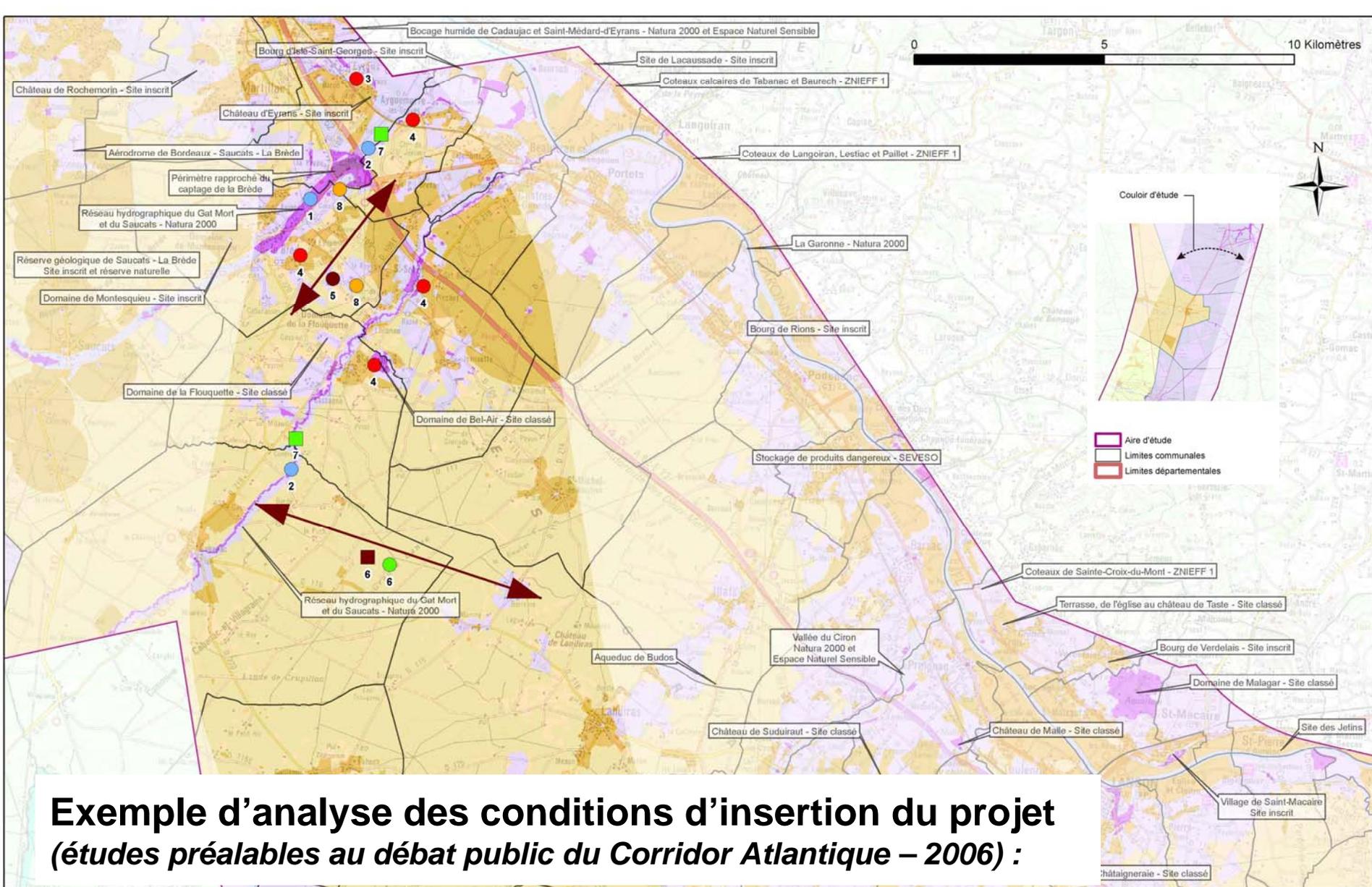
- ❑ choix des scénarios présentés au débat public
- ❑ qualification globale des effets du scénario pour chaque thématique
- ❑ appréciation des mesures d'insertion envisageables pour chaque scénario



Cas n° 1 : ligne en profil rasant

La coupe met clairement en évidence l'atténuation des ondes acoustiques en fonction de la distance et l'effet d'absorption des ondes par le sol. C'est le cas le plus défavorable du profil rasant (très léger remblai).





# Exemple d'analyse des conditions d'insertion du projet (études préalables au débat public du Corridor Atlantique – 2006) :

Difficultés d'insertion	Code couleurs thématiques			
☐ Enjeu transversal		Milieu naturel		Agriculture et sylviculture
		Hydraulique et ressources en eau		Patrimoine culturel et paysage
○ Enjeu localisé		Bâties et cadre de vie		Tourisme et loisirs
		Activités industrielles et commerciales		

Type	Enjeux concernés	Localisation(s) sur la planche	Mesures génériques correspondantes
	Périmètres de protection éloignée de captages et zone de captage	1 : Saint-Médard-d'Eyrans, La Brède, Saint-Monillon,	Passage en remblais au droit des périmètres de protection Procédure d'entretien saisonnier de la voie limitant les risques de pollution
	Cours d'eau de bonne à très bonne qualité	2 : Saucats, Gat Mort, Gargalle, Barbose et Ciron	Procédure d'entretien saisonnier de la voie limitant les risques de pollution
	Zones inondables	3 : le Saucats, le Ciron	Non aggravation du risque d'inondation : principe de transparence hydraulique
	Zones urbanisées	4 : Saint-Selve, Langon	Indemnités du bâti et du foncier Rétablissement des échanges
	Zones d'habitat dispersé ou en hameaux	5 : autres communes le long de l'A62	Adaptation de l'urbanisme Profil en long adapté Protection acoustiques
	Zones d'agriculture à forte valeur ajoutée dont vignobles AOC	6 : Graves	Possibilité de jumelage avec l'A62 Indemnités et compensation des surfaces
		7 : Sauternais	
	Massif forestier	8 : Saint-Selve, Saint-Michel-de-Rieufret, Virelade et Illats	Réorganisation du parcellaire et indemnités
	Cours d'eau de la lande girondine, affluents de la Garonne (vison d'Europe)	9 : Saucats*, Gat Mort*, Gargalle, Barbose, Ciron*, Brion*	Transparence hydraulique et écologique Acquisitions foncières de biotopes en compensation (Ciron) Clôture petite faune
	Domaines et châteaux viticoles des Graves	10 : Graves	Parti paysager et architectural d'ensemble à définir, intégration au cas par cas
	et du Sauternais	11 : Sauternais	Mesures alliant modelages, plantations, architecture d'ouvrages Réduction de l'effet possible de barrière visuelle dans les vallées (transparence paysagère des franchissements)



