

DEBAT PUBLIC

du 3 mars au 3 juillet 2009



Atelier « Environnement » n°2

- 13 novembre 2007 -



Participants

DIREN Languedoc Roussillon	Pierre DROSS, Odile CRUZ
Région Languedoc Roussillon - service environnement	Murielle RIBOT
Parc Naturel Régional de la Narbonnaise	Thierry LANIESSE
Société pour la protection des paysages de France	Jacqueline BAISETTE
SPN-LR Comité de l'Hérault	Bernard MOURGUES
SPN-LR - Hérault / délégation de Marseillan	Jean et Monique BARRAL
Syndicat mixte des milieux aquatiques et des rivières	Kriss SANS
CREN LR	Xavier RUFRAY
Conservatoire botanique national méditerranéen	James MOLINA
Communauté d'Agglomération de Perpignan	Frédéric GONANO
Ligue de protection des oiseaux de l'Aude	Henri-Pierre ROCHE
TGV Développement	Louis Jean ARTIS
Energie TGV	Claude AUGER, Gabriel ELIAS
Languedoc Roussillon Nature Environnement	Roger DUPRAT
OPIE du Languedoc Roussillon	Jacques DOUAY
Association ECCLA	Jean-Luc THIBAUT, Daniel CALLA
RFF	Edouard PARANT, Jean-François RUIZ
EGIS Environnement	Céline DEPLASSE
EGIS Conseil	Sophie GAUGNE

Excusés

Conservatoire du Littoral	Jean-Claude ARMAND
Syndicat de rivage Salses Leucate	Laurence FONBONNE
ADENA	Renaud Dupuy de la Grandriv
Association Roussillonnaise d'Entomologie	Serge PESLIER
Centre d'écologie fonctionnelle et évolutive	Marc CHEYLAN
SPN-LR Comité de l'Aude	Jean-Marie PUIG
SPN LR - comité des Pyrénées orientales	Joseph TRAVE
Syndicat intercommunal des étangs littoraux	Alain BONNAFOUX
SMBVA	Franck CAZIN
Groupe ornithologique du Roussillon	Lionel CORMONT
CNRES / antenne CEFE	Bernard DELAY
Communauté d'agglomération du bassin de Thau	Dominique SALASSE
IFREMER	Thierry LAUGIER



Rappel : 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. 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 et les études.

Dans le cadre du volet Environnement, RFF a souhaité associer le plus en amont possible de la procédure des experts naturalistes, associations, scientifiques, organismes gestionnaires de milieux naturels. Un premier atelier environnement a eu lieu le 14 juin 2007, au moment du diagnostic et de **l'analyse des sensibilités** du territoire concerné par ce projet.

Ce deuxième atelier intervient à l'issue du diagnostic sur les sensibilités environnementales de la zone d'études. Il présentera dans un premier temps la méthode d'analyse des contraintes d'aménagement de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan au regard des sensibilités environnementales, et, dans un second temps, sera configuré en ateliers pour échanger sur les grands couloirs de passage possibles d'une ligne nouvelle au regard des territoires traversés.

Introduction de l'atelier

Pierre Dross (DIREN) souhaite la bienvenue aux participants. Il excuse **Madame Mauricette Steinfeld**, Directrice de la DIREN, qui ne pouvait être présente lors de cet atelier. Il souligne l'importance du débat public sur la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) et de sa préparation et place l'enjeu de ce projet dans le cadre des récentes décisions du Grenelle de l'Environnement.

La parole est donnée à **Edouard Parant** (RFF), chef de projet de la LNMP, qui remercie les participants pour leur présence et la DIREN pour l'accueil sans ses locaux. A la demande de la DIREN, un tour de table permet aux participants de se présenter.

1 / Présentation générale de l'avancement des études

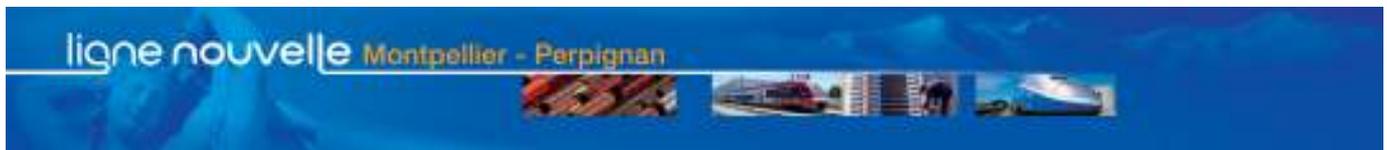
Edouard Parant situe la phase actuelle des études : il s'agit de la phase de recherche de scénarios qui seront présentés en débat public. Il précise que le délai entre la décision de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) sur l'organisation du débat public et la publication des décisions du maître d'ouvrage est généralement de l'ordre de 17 à 18 mois. RFF souhaite saisir la CNDP à la mi-juillet 2008. Il présente ensuite les démarches de concertation déjà engagées avec de nombreuses institutions : les comités techniques, de pilotage, et partenariaux d'information sous l'égide du Préfet de Région.

2 / Présentation de l'analyse fonctionnelle, des objectifs du projet / (E. Parant [RFF]) Cf. le fichier PowerPoint joint au présent compte rendu

Questions / Réactions suite à la présentation

Jean-Luc Thibault (ECCLA) remarque que l'option d'une ligne mixte ayant été retenue pour la ligne Perpignan-Le Perthus, le choix du parti d'aménagement pour la LNMP risque de se trouver très contraint. Il regrette que le CIADT du 18 décembre 2003 ait décidé que la LNMP n'était plus un projet prioritaire et que l'horizon du projet soit repoussé à 2020.

Daniel Calla (ECCLA) se demande quel intérêt peut présenter une accélération du fret grâce à la LNMP si les trains fret sont ensuite ralentis à partir de Montpellier.



Edouard Parant explique que le fret au-delà de Montpellier sera transféré sur le contournement de Nîmes et Montpellier (ligne mixte prévue à l'horizon 2013), qui est lui-même raccordé au niveau de l'Est Nîmois à la ligne fret de rive droite du Rhône, composante essentielle de la magistrale écofret.

3 / Présentation de la méthode de construction des couloirs de passage / (E. Parant / Jean - François Ruiz[RFF]) Cf. le fichier PowerPoint joint au présent compte rendu

Edouard Parant et Jean-François Ruiz (RFF) présentent plusieurs cartes issues de la phase 1 des études (pentes ; coûts ; sensibilités environnementales). Ils attirent l'attention des participants sur le fait qu'il ne faut pas confondre l'étape des pré-études fonctionnelles et celle des études d'avant-projet ou de l'enquête publique. Au stade actuel d'avancement, la largeur de l'aire d'étude est de 30 km et le niveau de précision des rendus est encore peu élevé.

James Molina (Conservatoire botanique national méditerranéen) demande si les coûts environnementaux ont été intégrés à la carte des coûts.

Edouard Parant répond que ce n'est pas le cas et qu'aucune méthode n'existe actuellement pour cela sur le marché ; par ailleurs, cela nécessiterait de toute façon un tracé beaucoup plus précis de type Avant-projet Sommaire (APS).

Pierre Dross rappelle que l'évaluation environnementale du projet est obligatoire au stade des études d'avant-projet.

Jean-François Ruiz indique que des éléments environnementaux ont été intégrés sous forme de ratio dans ces cartes (assainissement, protections acoustiques, bassins de rétention, transparence hydraulique...); en revanche, il est impossible d'évaluer le prix des mesures à mettre en œuvre pour le passage dans une zone Natura 2000, par exemple.

Murielle Ribot (Conseil Régional Languedoc Roussillon) indique que la Caisse des Dépôts et Consignations développe actuellement un outil permettant d'estimer le prix d'éléments environnementaux tels que les unités de biodiversité ou les zones naturelles. Cet outil pourrait être utilisable au moment des études d'avant-projet.

Pierre Dross exprime les réticences de la DIREN face à de tels outils qui transforment les éléments environnementaux en équivalents financiers.

James Molina remarque que l'intégration de ces éléments permettrait cependant d'éviter que les décideurs politiques ne se prononcent que sur la base du coût financier.

Jean-François Ruiz précise que le coût des mesures de réduction d'impacts et compensatoires pourra être évalué dans l'approfondissement des scénarios (phase 3 des pré études) proposés au débat public, afin de sensibiliser les co-financeurs aux mesures qui pourraient s'ajouter au coût de réalisation, mais aussi en termes de risque de conflit avec les riverains.

Jean-Luc Thibault souhaite que les coûts environnementaux, s'ils ne sont pas chiffrables, soient intégrés de manière qualitative.

Jean-François Ruiz confirme que les incidences seront évaluées de cette sorte, mais aussi de façon chiffrée (bilans socio économiques, bilans carbone...).

Concernant « l'APS de 1995, **Claude Auger** (Energie TGV) demande s'il n'est pas possible de reprendre ce tracé étudié et d'examiner ce qui peut évoluer à partir de cette base de travail concrète. Il estime que le coût et la durée des études sont trop importants ; pourquoi dans ce cas ne pas reprendre cet APS, en y intégrant les contraintes techniques d'une ligne mixte ? **Jean Barral** (SPN LR-34) approuve cette demande.



Edouard Parant indique que RFF a examiné les études d'APS réalisées en 1995 par la SNCF. Ce couloir est conservé parmi les scénarios qui seront présentés, mais il a été mis au niveau de précision des autres couloirs étudiés. Il souligne également que la décision n'appartient pas à RFF : le contexte du projet a évolué depuis 1995 et la ligne présente aujourd'hui également un intérêt pour les liaisons interrégionales et le fret. Si ce dernier parti est retenu, il ne sera pas possible de garder intégralement le tracé de 1995. Il est donc indispensable de reprendre des études sur d'autres couloirs de passage pour préserver la faisabilité de toutes les fonctionnalités possibles de la ligne. Le couloir de 1995 constitue un scénario, dédié à la vitesse, parmi d'autres.

Jean-Luc Thibault attire l'attention du maître d'ouvrage sur l'évolution de l'urbanisation : à l'horizon des travaux, un tracé évitant les zones urbanisées actuelles risquerait de ne plus être pertinent.

Edouard Parant indique que des dispositions réglementaires peuvent être prises pour éviter l'urbanisation, une fois le tracé arrêté.

Gabriel Elias (Energie TGV) estime que l'option d'une ligne mixte dénature le TGV et crée des problèmes de maintenance en raison de la circulation de nuit du fret. Il souhaite que le fret soit maintenu sur la ligne classique.

Edouard Parant répond que la ligne classique traverse toutes les agglomérations, ce qui ne contribuera pas à diminuer les nuisances provoquées par le fret. Par ailleurs, le fret est actuellement une gêne pour le développement du TER souhaité par la région Languedoc Roussillon et la SNCF et pour lequel des études de capacité de la ligne classique ont été lancées.

Daniel Calla demande si le fret grande vitesse est une option envisageable.

Edouard Parant répond que ce marché, limité aux prestataires des messageries rapides (colis postaux notamment), est très restreint. La vocation du fret est principalement le transport de produits pondéreux.

4 / discussion sur le diagnostic environnemental envoyé aux participants en septembre 2007

Jean-Luc Thibault estime que des cartes sur fond IGN, avec indications du relief, seraient beaucoup mieux lisibles pour le grand public.

Edouard Parant répond que ce type de représentation sera réalisé au stade de l'Avant-Projet Sommaire (APS), mais qu'il n'est pas possible au stade actuel des pré-études fonctionnelles de préciser d'éventuels ouvrages d'art, par exemple, sur des couloirs de 5 km de large.

James Molina demande si le tracé est toujours au centre de ces couloirs.

Edouard Parant précise que non, le tracé pourra se situer en bordure d'un couloir. Tous les couloirs proposés permettront d'optimiser plusieurs types de tracé dans les 5 à 7 km de large.

Pierre Dross précise qu'au stade APS, les bandes ne mesureront plus que 500 m de large.

Jean-François Ruiz conclut sur la nécessité de faire preuve de pédagogie dans la présentation des données, notamment dans les dossiers de saisine de la CNDP et dans les dossiers du maître d'ouvrage.

Henri-Pierre Roche (LPO de l'Aude) juge que la prise en compte des zones Natura 2000 comme des « contraintes fortes » dans le diagnostic est insuffisante. La réglementation impose de n'affecter en aucun cas la biodiversité des zones Natura 2000. Il estime qu'il s'agit donc d'une contrainte très forte.

Jean-François Ruiz rappelle que les cartes constituent une sommation de l'ensemble des données ; la méthodologie a conduit à ne pas identifier une zone Natura 2000 comme une contrainte très forte dans son



ensemble, car de larges portions de la zone d'étude auraient ainsi pu être écartées de la réflexion. La réglementation Natura 2000 pourra mieux être prise en compte à un niveau de détail des études plus élevé.

Henri-Pierre Roche souhaite savoir quelles contraintes environnementales ont été classées comme « très fortes » dans le diagnostic pour la partie milieux naturels.

Céline Deplasse (Egis Environnement) précise que c'est le cas des réserves naturelles, des arrêtés de biotope ainsi que les sites appartenant au Conservatoire du Littoral. Les niveaux de sensibilité de tous les thèmes sont précisées dans le diagnostic environnement.

Jean-François Ruiz précise qu'une zone Natura 2000, en revanche, comprend des secteurs beaucoup plus sensibles que d'autres.

Henri-Pierre Roche rappelle que la Déclaration d'Utilité Publique de la ligne Très Haute Tension du Verdon a été cassée en Conseil d'Etat au motif que les impacts sur les zones Natura 2000 n'étaient pas compensés intégralement.

Pierre Dross répond que cela ne permet pas de conclure qu'aucun projet en zone Natura 2000 ne sera plus accepté.

James Molina pense également que les zones Natura 2000 devraient être prises en compte comme des contraintes « fortes », tandis que les réserves naturelles constitueraient alors des contraintes « très fortes ».

Jacqueline Baissette (Société pour la protection des paysages et de l'esthétique de la France) estime que les sites classés devraient eux aussi constituer une contrainte « très forte ».

Jean-François Ruiz précise que la carte des sensibilités environnementales est réalisée à partir d'une sommation de l'ensemble des thématiques (dont le patrimoine et le paysage). Un site classé est effectivement considéré comme une sensibilité très forte.

Murielle Ribot (Conseil Régional Languedoc Roussillon) indique que la Région élabore actuellement son Schéma Régional de la Biodiversité. Le diagnostic est en cours de finalisation et expose notamment une hiérarchisation de contraintes liées à la biodiversité (espèces et milieux) qui a été validée par le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN). Ces contraintes sont particulièrement adaptées aux enjeux locaux et diffèrent parfois des classifications nationales.

La Région transmettra ces éléments à RFF, afin de prendre en compte au mieux les espèces et milieux à fort enjeu sur le Languedoc-Roussillon. Ce schéma a notamment permis d'identifier de forts enjeux sur le littoral ainsi que de préciser les enjeux liés aux couloirs de migration et aux ZNIEFF. Elle remarque également que certaines espèces citées dans le diagnostic de RFF ont surpris les experts du CSRPN et qu'il serait souhaitable d'harmoniser les diagnostics au niveau régional, dans un souci de cohérence.

Jean-François Ruiz rappelle qu'une version provisoire du schéma régional de biodiversité a été transmis par la Région à RFF au mois de juillet dernier, et que l'on ne note pas de divergences entre ces documents, ni avec le profil environnemental de la région édité récemment par la DIREN Languedoc Roussillon. RFF prend également bonne note des nouvelles listes d'espèces à considérer dans les études à venir, notamment lorsque seront réalisées des campagnes de terrain.

James Molina souhaite que les études environnementales soient menées dans une optique plus prospective que le simple respect des obligations réglementaires, en visant la non-destruction des espèces et habitats menacés. Il indique que les ZNIEFF sont en cours de révision. Une première liste sera validée, sous l'autorité de la DIREN, le 17 décembre 2007. Ces listes seront disponibles sur le site internet de la DIREN. **RFF** se procurera donc les fiches actualisées des ZNIEFF dès que celles-ci seront disponibles.



5 / Présentation de la méthode d'analyse des difficultés d'aménagement de la ligne classique au regard des sensibilités environnementales / (JF. Ruiz [RFF] - C. Deplasse [Egis Environnement])

Cf. le fichier PowerPoint joint au présent compte rendu

Questions / Réactions suite à la présentation

Jacqueline Baissette demande si le patrimoine bâti protégé a été pris en compte dans ces cartes, et précise que les nuisances affectant le bâti ne sont pas uniquement visuelles mais concernent aussi les vibrations du sol.

Jean-François Ruiz confirme, en précisant qu'à ce stade des études, le niveau de détail est limité, étant donné que le profil en long de la voie n'est pas encore déterminé. Les effets vibratoires seront également étudiés bien plus en amont dans les procédures d'étude.

Murielle Ribot indique que le Conservatoire du Littoral a acquis certains terrains appartenant aux Salins du Midi et souhaite créer une réserve naturelle régionale dans le secteur de l'île de Sainte Lucie.

Jean-François Ruiz prend acte et remarque que cela aura peu d'influence sur le diagnostic, la zone étant déjà très fortement contrainte. Le document d'étude (qui sera consultable et téléchargeable sur le site extranet LN MP de RFF) précisera dans la séquence considérée qu'un projet de réserve naturelle est en cours.

Jean Barral demande si la ligne actuelle est saturée.

Edouard Parant répond que la saturation est attendue avant 2020, compte tenu des prévisions de trafics voyageurs faites par la SNCF.

Jean-Luc Thibault estime que les impacts d'un aménagement de la ligne classique seront moindres qu'une ligne nouvelle. Il s'inquiète par ailleurs de l'épuisement des financements par le projet de ligne nouvelle au détriment de la ligne classique.

Edouard Parant indique que des investissements sont d'ores et déjà prévus pour la modernisation de la ligne classique entre Montpellier et Perpignan (150 millions d'euros) en complément de la réalisation du contournement de Nîmes-Montpellier d'ici 2013 (1,4 milliards d'euros).

Jacqueline Baissette s'inquiète des transparences hydrauliques et notamment du dimensionnement des ouvrages d'art.

Jean-François Ruiz répond que les détails de ces aménagements seront définis plus tard au niveau de l'APS; toutes les obligations légales seront respectées. L'aménagement de la ligne classique est à cet égard plus complexe, car il sera nécessaire de remettre aux normes hydrauliques actuelles de nombreux ouvrages d'art existants.



6 / Travail en atelier sur les zones de passage préférentielles d'une ligne nouvelle au regard de l'analyse environnementale de l'aire d'étude

Edouard Parant présente les modalités de travail, en distribuant un jeu de cartes (sensibilités de milieux naturels, des eaux et des usages, du milieu humain et du patrimoine), sur lesquelles chacun est invité à identifier des « points de vigilance » qui lui semble les plus importants, et le cas échéant de proposer des couloirs de moindre impact environnemental au sein de l'aire d'étude. Ces cartes seront annexées au compte rendu.

Murielle Ribot indique la présence d'une mare temporaire riche en espèces patrimoniales au sein d'une zone Natura 2000 (plateau de Vendres).

James Molina remarque qu'il est intéressant de différencier la zone Natura 2000 en elle-même de la présence de stations abritant une ou plusieurs espèces, qui représentent des « nœuds de contraintes » au sein des zones Natura 2000.

Edouard Parant fait remarquer qu'il s'agirait de déterminer la surface précise de tels « nœuds », incompatible avec le niveau de précision des pré études fonctionnelles.

James Molina propose de lisser les données à l'échelle de la commune, afin d'homogénéiser les représentations graphiques.

Céline Deplasse signale que les données au niveau de la parcelle sont déjà intégrées dans les données agrégées représentées sur les cartes.

Edouard Parant souhaite que la réflexion du présent atelier permette plutôt d'identifier des points singuliers qui auraient pu être oubliés dans le diagnostic.

James Molina estime qu'il faut cependant vérifier que les zonages ont bien pris en compte les données actuelles.

Edouard Parant et **Pierre Dross** signalent qu'il est impossible d'actualiser en permanence les données et que cela sera fait au stade APS.

James Molina répond qu'une intégration de ces données en amont permettrait d'éviter tout risque de blocage à un stade avancé auquel toute modification serait impossible.

Jean-François Ruiz propose donc que **RFF** se rapproche du Conservatoire botanique pour obtenir les couches géoréférencées communales avec localisation des stations de des plantes protégées, afin de réaliser avant le débat public une cartographie synthétique avec niveaux d'indicateurs d'abondance (par exemple, plus une commune abritera de plantes protégées, plus la sensibilité et le risque de déplacement ou de destruction sera élevé sur son territoire).

Murielle Ribot indique que le Schéma Départemental des Espaces Naturels Sensibles est en cours d'élaboration dans les Pyrénées-Orientales et est finalisé pour l'Hérault.

Céline Deplasse indique, qu'afin de respecter l'homogénéité d'un diagnostic, il n'est pas souhaitable d'intégrer dans la zone d'étude des données dont l'état d'avancement diffère selon les secteurs. Les données environnementales ponctuelles et / ou apparaissant après les pré études fonctionnelles seront intégrées dans les phases ultérieures (études préliminaires ou APS).

Frédéric Gonano (Communauté d'Agglomération de Perpignan) souhaite que la protection de l'étang de Salses-Leucate intègre le bassin versant qui alimente celui-ci.

Claude Auger (Energie TGV) reprend cette remarque pour l'ensemble des étangs.



Jean-Luc Thibault estime qu'il est, par principe, plus écologique de suivre la ligne classique. Cependant, dans le cas présent, cela n'est pas envisageable sur le littoral. Il souhaite donc que la ligne nouvelle soit couplée à l'autoroute entre Narbonne et Perpignan, afin de limiter les couloirs de nuisance.

Edouard Parant signale qu'il reste cependant sur cette option le problème des agglomérations.

Thierry Laniesse (Parc Naturel Régional de la Narbonnaise) remarque que, si les sites inscrits et classés sont bien pris en compte dans le diagnostic, la réflexion sur le « grand paysage » est insuffisante. Ainsi, si le littoral est évité, le projet se rapproche de la ligne de crête, avec un impact paysager maximal. Les Corbières sont particulièrement sensibles car visibles depuis le littoral. **Jacqueline Baissette** approuve cette position et est favorable à un couloir de passage couplé à l'autoroute. Elle signale également que des travaux de réhabilitation de la dune entre Agde et Sète sont en cours.

Louis-Jean Artis (TGV Développement) souligne la valeur patrimoniale de l'étang asséché de Montady, de l'Oppidum de Nissan les Ensérune, ainsi que le canal du Midi (UNESCO).

Pierre Dross rappelle le réseau de « trames vertes » défini lors du Grenelle de l'Environnement : le maintien des corridors écologiques exige de ne pas créer de nouvelles coupures. Il indique que la faune peut avoir à effectuer des migrations, notamment suite au changement climatique.

Bernard Mourgues (SPN 34) constate que la notion de couloir de nuisances est cohérente avec le tracé étudié en 1995. Il attire également l'attention sur la préservation des cours d'eau du bassin versant de l'Etang de Thau ; une fuite pourrait provoquer une pollution de l'étang entier.

Jean-François Ruiz indique que si l'option d'une circulation du fret est retenue, des bassins de rétention d'éventuelles pollutions accidentelles seront mis en place dans les zones les plus sensibles et vulnérables, ainsi que des réseaux d'assainissement de collecte des eaux de la plateforme ferroviaire.

Edouard Parant note, au regard des discussions et des débats, un consensus au sein des participants sur la notion de couloir de nuisances et sur la nécessité d'éviter toute nouvelle coupure, notamment au nord ouest et à l'ouest de l'aire d'étude (arrière pays biterrois, corbières).

Les participants rajoutent qu'il faut éviter absolument la zone littorale pour l'insertion d'une ligne nouvelle. A ce sujet, **James Molina** note l'éventualité d'une hausse du niveau de la mer qui pourrait intervenir dans les zones côtières et lagunaires d'ici la fin du siècle.

Jacqueline Baissette signale la présence d'une ZPPAUP à Loupian.

Murielle Ribot signale que le SAGE de la Vallée de l'Aude est en cours de signature par le Préfet.

Kriss Sans (Syndicat Mixte des Milieux Aquatiques et des Rivières) remarque que si l'on prend comme référence le SAGE, toute la zone narbonnaise se classe comme « contrainte très forte ». Il souligne également l'importance des transparences hydrauliques pour les batraciens, particulièrement dans l'Aude.

James Molina demande si le volet environnement des pré études fonctionnelles ne devrait pas être présenté au Conseil Supérieur Régional de protection de la Nature (CSRPN).

Pierre Dross indique qu'il n'est pas possible pour RFF de saisir le CSRPN, qui ne peut être saisi que par le Préfet ou par le Président du Conseil Régional. Il indique également que certains participants du présent atelier sont membres du CSRPN.

Jean-François Ruiz indique qu'il ne voit pas d'objection à ce que une présentation des pré études fonctionnelles de la LN MP soit faite de façon informelle aux membres du CSRPN qui le souhaiteraient.



7 / Esquisses de couloirs de passage préférentiels pour l'insertion d'une ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan

Discussions

Louis-Jean Artis observe qu'une question majeure est le passage au sud ou au nord de Béziers.

Claude Auger remarque qu'il faut dès maintenant penser à une poursuite de la ligne vers Toulouse.

Daniel Calla souligne le massif de la Clape (près de Narbonne).

Jacqueline Baisette souhaite un passage en tunnel ou en tranchée couverte dans le site classé du massif de la Gardiole (sud de Montpellier). **Pierre Dross** remarque qu'il y a en effet une demande pour un tunnel dans ce secteur.

Frédéric Gonano s'interroge sur la desserte des villes, si le choix se porte sur un tracé plutôt au nord des axes actuels.

Louis-Jean Artis remarque que le mode de desserte des villes n'a pas été défini : faut-il créer de nouvelles gares, ou valoriser les gares anciennes ?

Edouard Parant précise que la desserte des agglomérations fait partie intégrante des études (accessibilité, aires de chalandise).

James Molina recommande de travailler à la perméabilité d'une LGV pour rétablir les connexions pour la faune. Il rappelle l'exemple des nouvelles infrastructures routières en Sicile et dans le Sud de l'Italie, construites sous tunnels et sur pilotis. Un couloir de passage plus au nord de l'aire d'étude pourrait être étudiée dans cette optique, tandis qu'une voie couplée aux infrastructures existantes accentuerait encore l'effet de coupure.

Pierre Dross remarque que même avec des aménagements (viaducs...), l'effet de coupure reste important dans le cas d'une création d'une nouvelle infrastructure.

Synthèse

Quelques couloirs de passage préférentiels sont dessinés à main levées sur une carte au format A1, ainsi qu'une zone d'exclusion comprise entre l'autoroute A9 et le littoral. Cette cartographie sera reprise en CAO, et annexée au compte rendu, en mentionnant les points particuliers cités ci-dessus.



8 / Conclusion de la séance

Edouard Parant et Jean-François Ruiz remercient tous les participants pour leur présence et le travail effectué en commun, et rappellent la suite du calendrier des pré études fonctionnelles :

- les premiers avis des représentants de la société civile, recueillis au travers des ateliers, seront analysés et pris en compte,
- un comité de pilotage avec les cofinanceurs aura lieu à la fin de l'année pour déterminer des grands couloirs de passage et des scénarios types qui seront retenus pour analyse approfondie durant le 1^{er} semestre 2008.

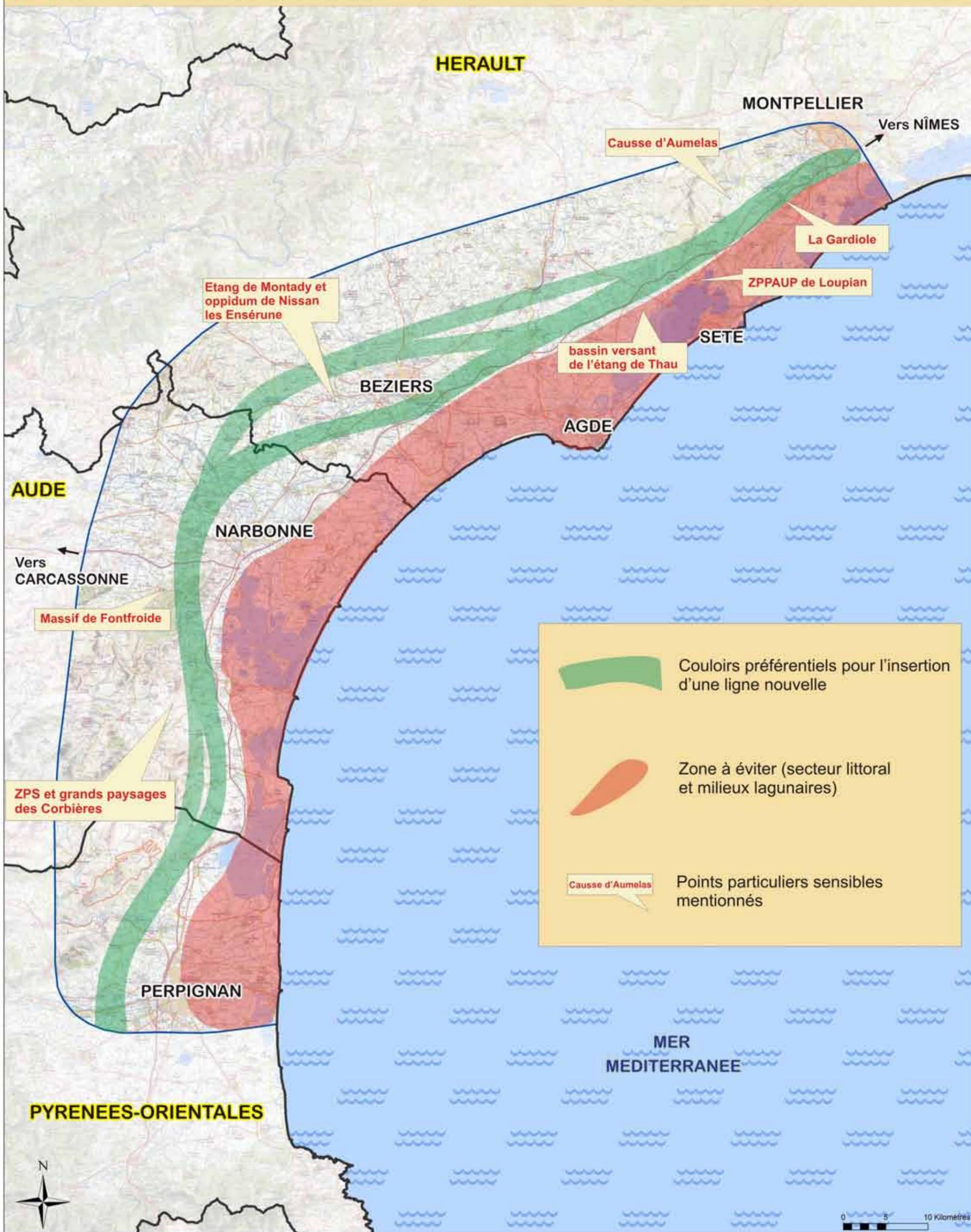
Edouard Parant propose aux participants un nouveau rendez-vous en avril prochain, au cours duquel RFF présentera l'état d'avancement des études, et afin de discuter et échanger sur l'analyse des incidences et des mesures de réduction d'impact envisageables pour les scénarios retenus.

Il clôt la séance en précisant que l'ensemble des documents relatifs aux ateliers environnement seront prochainement disponibles sur un site extranet dédié à la ligne nouvelle Montpellier - Perpignan : les comptes rendu, les présentations, les cartographies, ainsi que les documents d'étude seront téléchargeables au format acrobat reader.

Les participants recevront ainsi une alerte @mail avec un login et un mot de passe pour avoir accès au dossier « atelier environnement » et se procurer les documents souhaités.

RFF continuera bien entendu à diffuser tous les éléments par voie postale aux participants de atelier ne disposant pas d'adresses électroniques.

Couloirs de passage préférentiels proposés par les participants
au regard des sensibilités environnementales de l'aire d'étude



LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

Atelier Environnement n°2

Jean-François RUIZ

- 13 novembre 2007 -



- ✓ **analyse des difficultés d'aménagement de la ligne classique au regard de l'environnement**



Etablissement d'une grille d'évaluation

- Prise en compte d'indicateurs déterminants (urbanisme, habitat, activités, patrimoine naturel...)
- Intégration de la notion de distance par rapport à la ligne (seuil $<$ ou $>$ 50 m)
- Détermination de 3 niveaux de difficulté pour chaque thème considéré : modéré, difficile, très difficile



Méthodologie utilisée

Distance à la voie :

0 m

50 m

150 m

	0 m	50 m	150 m
Habitat			
Habitat dense des zones urbaines et périurbaines			
Hameau ou habitat diffus			
Activités			
Bâtiment industriel lourd			
Activité à risque SEVESO			
Zone d'activités des PLU			
Equipements collectifs			
Cimetière			
Etablissement sensible (hôpital, crèche, maison de retraite, établissement scolaire...)			
Équipement sportif ou de loisirs			
Servitudes, réseaux et infrastructures			
Réseau linéaire lourd parallèle à la voie (ligne THT, gazoduc...)			
Terrain militaire			
Infrastructure routière à fort trafic parallèle à la voie			
Patrimoine culturel et paysage			
Parc Naturel Régional			
Site classé, ZPPAUP et monument historique			
Site inscrit et périmètre de protection de monument historique			
Patrimoine naturel			
Espace naturel soumis à prescription réglementaire ou à protection foncière (arrêté de biotope, réserve naturelle, site du conservatoire...)			
Espace naturel soumis à inventaire (ZNIEFF de type 1) et site du réseau Natura 2000			
Forêt soumise au régime forestier			
Milieux aquatiques et usages des eaux			
Étang, zone lagunaire, plan d'eau			
Zone inondable			
Captage d'eau potable public et périmètre de protection rapprochée			

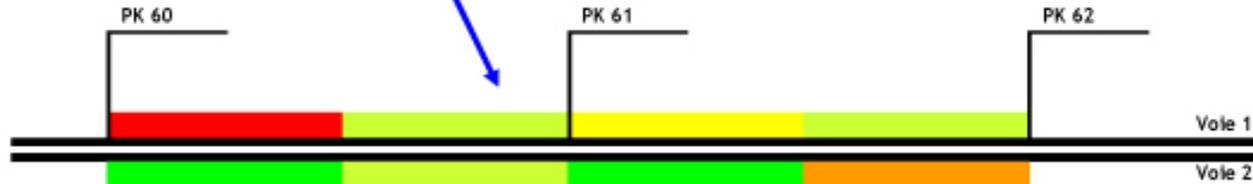
Difficulté d'aménagement de la ligne existante :

-  Très difficile
-  Difficile
-  Difficulté modérée



Cumul des difficultés pour chaque voie

Cumul des difficultés voie 1



Niveau de difficulté d'aménagement



Très difficile

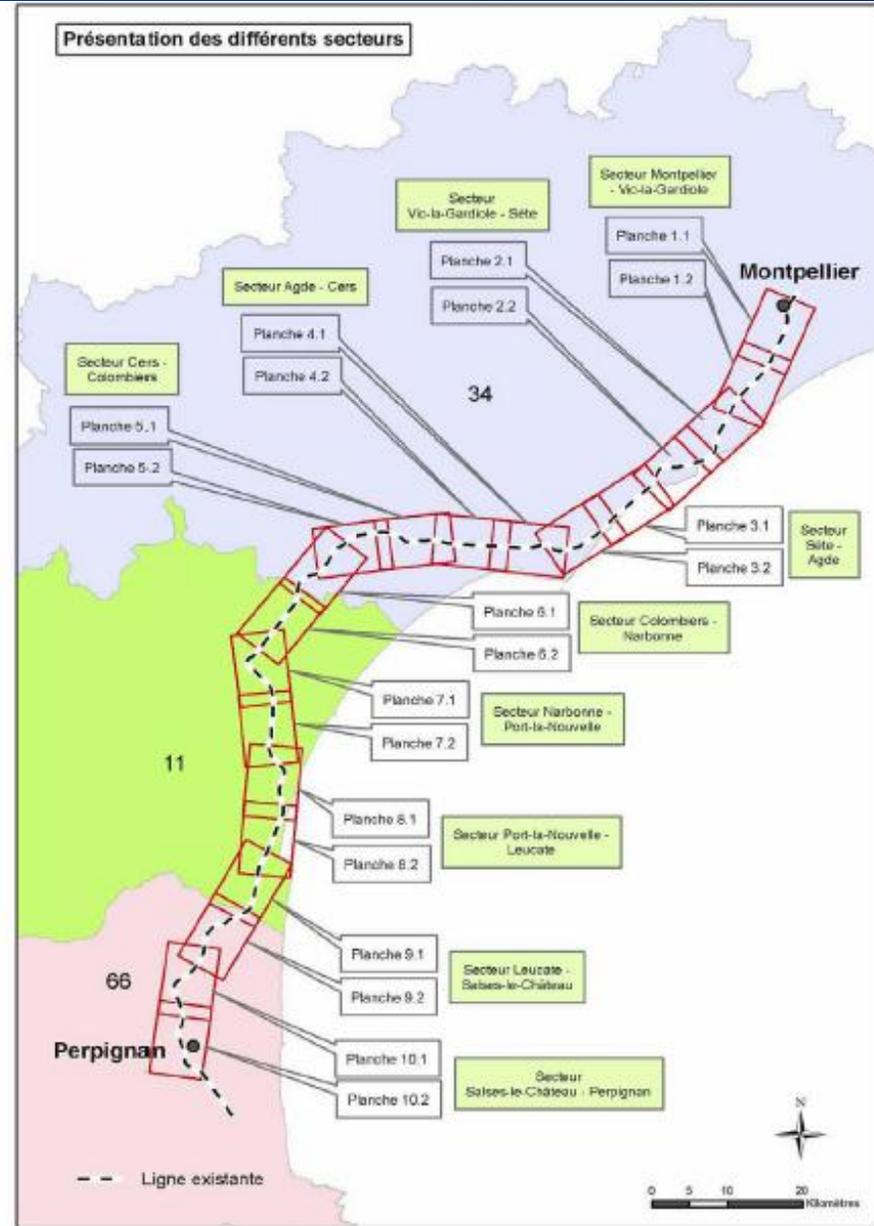
Difficile

Modérément difficile

Cumul des difficultés voie 2



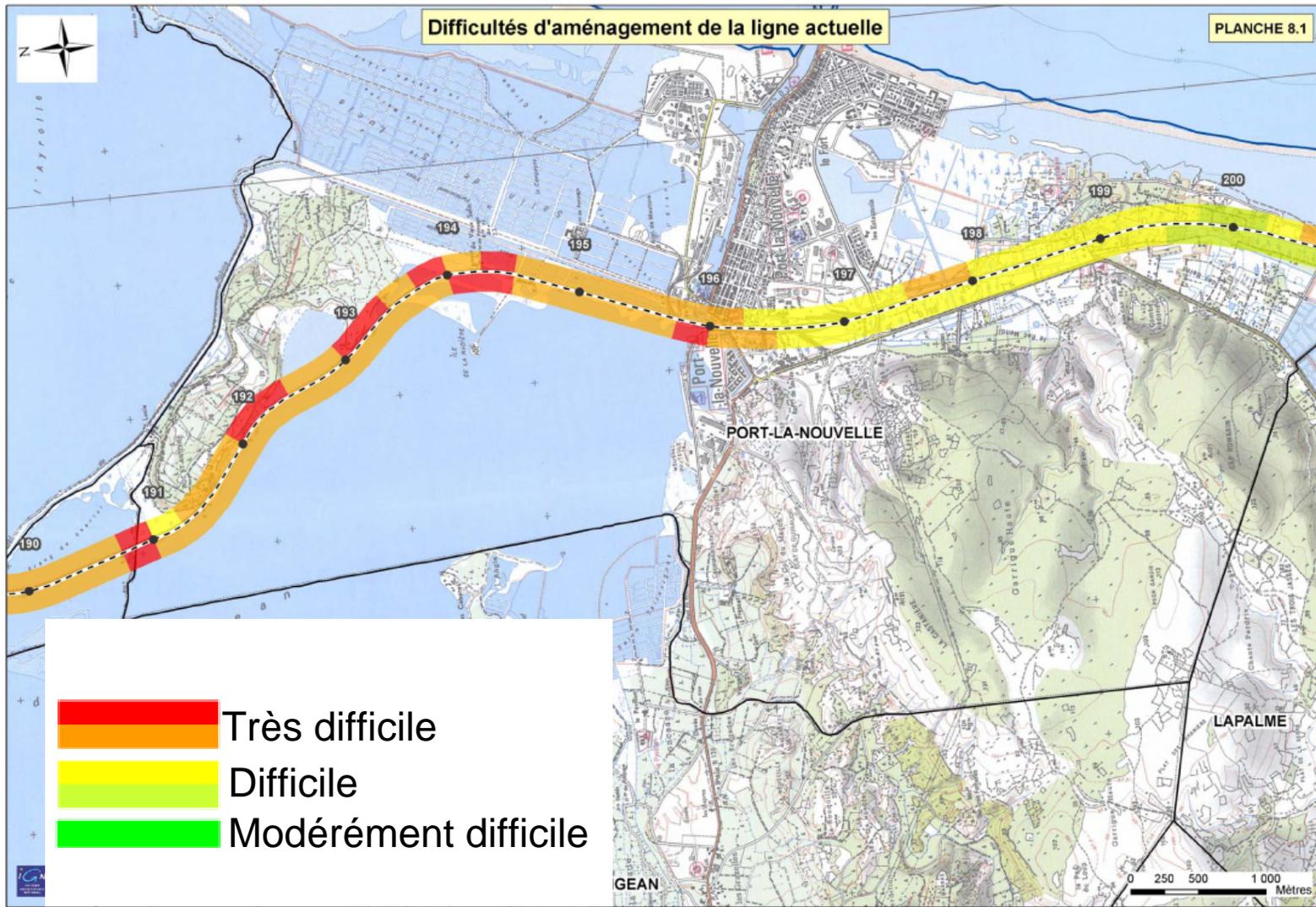
Découpage en 10 secteurs



ligne nouvelle Montpellier - Perpignan



Exemple d'un secteur au 1 / 25000^{ème}



ligne nouvelle Montpellier - Perpignan



Pré-Etudes Fonctionnelles et Débat Public

