

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

ATELIER ENVIRONNEMENT-PAYSAGE

COMMENT FAVORISER L'INSERTION ENVIRONNEMENTALE
DU PROJET ?

07 DECEMBRE 2020

COMPTE-RENDU DES ÉCHANGES

Présentation de la réunion

L'atelier du lundi 07 décembre 2020, consacré à l'insertion environnementale, est organisé en **deux temps** :

- **Une réunion plénière** de présentation du projet et des études environnementales,
- **Des groupes de travail et d'échanges** sur les thématiques suivantes :
 - Groupe « insertion urbaine » :
 - En matière d'insertion urbaine/ intégration paysagère, pour préserver le cadre de vie dans les villes et villages.
 - Groupe « coordination des enjeux de compensations agricoles et écologiques » :
 - En matière de coordination, pour faire cohabiter, suivre et accompagner les mesures de compensation en faveur de la biodiversité et des activités agricoles.

Les participants à la plénière sont répartis dans les groupes de travail en fonction de leurs préférences exprimées en amont de l'atelier.

Intervenants présents :

- Stéphane Lubrano, SNCF Réseau, Directeur de mission LNMP
- Sylvie Martin, SNCF Réseau, Responsable foncier-urbanisme
- Elena Binet, EGIS, AMO Environnement et procédures
- Nicolas Aladern, SNCF Réseau, Directeur adjoint LNMP, Responsable des études
- Sofia Aliamet, garante
- Pierre-Yves Guiheneuf, garant

Durée : 10h00 – 12h00

Plateforme : visio-conférence Teams

Animation : Alain Dessagne, Institutions & Projets

Nombre total de participants :

- 42 en réunion plénière,
- 23 en groupe de travail « insertion paysagère et préservation du cadre de vie »,
- 24 en groupe de travail « coordination des mesures en faveur de la biodiversité et de l'agriculture ».

Réunion plénière de présentation du projet et des études environnementales

Alain DESSAGNE, animateur

présente le déroulé de la commission et les règles à suivre pour prendre la parole.

Sofia ALIAMET, garante

présente la concertation.

Film sur le projet

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

présente le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan et les étapes de co-construction du projet (cf diaporama de présentation de la réunion en téléchargement sur le site du projet). Il indique que la concertation est prolongée

Elena BINET, EGIS, AMO Environnement et procédures

présente les volets de la préparation à la DEUP, le programme des études et plus spécifiquement les composantes environnementales (cf diaporama de présentation de la réunion en téléchargement sur le site du projet).

Les participants sont invités à rejoindre les groupes de travail thématiques.

RETRANSCRIPTION DES ÉCHANGES VIA LE CHAT PENDANT LA PLENIERE

[09:58] Nicolas Saulnier (Invité)

Bonjour à toutes et tous, Nicolas Saulnier, LPO34

[10:06] FNE - Katia BAUMGARTNER (Invité)

Bonjour, aujourd'hui j'assiste à la réunion au nom de l'association des Gardiens de la Gardiole. Merci d'en prendre Note (je n'arrive pas à changer l'intitulé devant mon nom)

[10:26] Florent (Invité)

Bonjour, Florent C jeune habitant Narbonnais de 28 ans usager du rail ou de ce qu'il en reste.

Groupe de travail « Insertion urbaine »

En matière d'insertion urbaine/ intégration paysagère, pour préserver le cadre de vie dans les villes et villages.

Alain DESSAGNE, animateur

présente le déroulé de l'atelier et rappelle que l'atelier porte en particulier sur la phase 1 du projet. Il soumet la première question à traiter pendant l'atelier : comment favoriser l'insertion urbaine et paysagère de la ligne ?

Louis GRANDJACQUET, président de l'association TGV SUD Territoires-Environnement

indique qu'il existe des atlas des paysages (par exemple celui effectué par l'agglomération Hérault Méditerranée) et demande si ces données sont utilisées dans les études pour le projet.

Elena BINET, EGIS

répond que oui, ces données sont récupérées, exploitées et référencées.

Brigitte COHEN, Observatoire du Pays de Thau

s'interroge sur la description et les dimensions du projet de viaduc en bordure de l'étang de Thau, ainsi que sur les mesures acoustiques prévues.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP, Responsable des études

indique que le viaduc nécessaire pour franchir la brèche de Poussan, en ligne ferroviaire mixte, fera environ 1400m de long et sera complexe à inscrire dans le paysage de la plaine de Poussan.

Il explique que plusieurs solutions ont été étudiées à un niveau « avant projet sommaire », toutes avec protections acoustiques intégrées. Il en est ressorti trois options qui se distinguent par le nombre de piles de l'ouvrage :

- Une solution avec 31 piles espacées de 45m avec une structure bi-poutres mixtes (piles béton et bi-poutre en acier supportant un tablier en béton). L'épaisseur des poutres sous le tablier est assez fine ($\approx 3,2$ m).
- Une solution avec 23 piles espacées de 65m, plus épaisses que dans la solution précédente, et avec un tablier en béton également plus épais ($\approx 4,7$ m).
- Une solution avec 14 piles espacées de 100m et dont l'épaisseur de tablier est variable (de $\approx 4,8$ à $\approx 8,2$ m).

Les futures phases d'études détaillées permettront d'affiner les contraintes techniques de l'ouvrage dans la perspective d'un éventuel concours d'architecte.

Joan-Lois ESCAFIT, ASSECO-CFDT OC Pyréméd

s'interroge sur la gare Béziers Est, dont il conteste la nécessité, et la réservation des espaces nécessaires au raccordement qui impacte le bâti de Villeneuve-lès-Béziers. Il demande que la future desserte TGV de la phase 1 aille jusqu'à Nissan, ce qui implique qu'une gare à l'intersection avec la ligne existante soit à privilégier.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP, Responsable des études

indique que la présence d'une gare nouvelle n'a que très peu d'impact sur le tracé du raccordement et que l'impact sur les bâtis serait sensiblement le même à Villeneuve-

les-Béziers avec ou sans la gare nouvelle. Il précise également que l'implantation de la gare nouvelle, tout comme la présence de l'échangeur autoroutier A75 ainsi que le débranché du raccordement influent sur le tracé de la phase 2. Il rappelle que les futures dessertes en gare seront décidées par les transporteurs (SNCF Voyages, RENFE, etc.) et pas par SNCF Réseau. Il rappelle également qu'une gare à l'intersection des deux lignes a bien été étudiée mais n'a pas été retenue par les partenaires suite à la concertation dans les phases précédentes du projet.

Brigitte COHEN, Observatoire du Pays de Thau

demande s'il est possible d'avoir une gare à Poussan si la gare de Béziers-Est n'est pas faite.

Alain DESSAGNE, animateur

indique que la question pourra être traitée le lendemain en atelier socio-économique dédié à la desserte future.

Mariette GERBER, 1ère adjointe au Maire de Treilles

demande un tunnel plutôt qu'un viaduc entre Treilles et Caves.

Louis GRANDJACQUET, président de l'association TGV SUD Territoires-Environnement

revient sur l'affirmation selon laquelle une gare nouvelle située à l'intersection n'est pas souhaitée, alors qu'elle était demandée par les associations. Il estime qu'il s'agit là des limites de la concertation. Il demande si des ouvrages de protection contre le bruit sont intégrés au raccordement ?

Elena BINET, EGIS

indique que des études acoustiques sont en cours avec des mesures à différents endroits pour déterminer l'ambiance acoustique initiale. Elle explique qu'un logiciel est ensuite utilisé pour simuler les effets sonores du projet par rapport à l'ambiance acoustique initiale et qu'en cas de dépassement des seuils de bruit réglementaires, des mesures de protection sont prises (merlons, panneaux acoustiques, protections de façades etc.). Elle rappelle que la permanence sur l'acoustique aura lieu ce jeudi avec un expert acousticien.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP, Responsable des études

rappelle que toutes les contributions de la concertation ont été notées et que la gare « Béziers intersection » a été demandée de manière très minoritaire et a été très largement refusée par les habitants concernés du fait du fort impact sur le bâti à Villeneuve-lès-Béziers.

Alain DESSAGNE, animateur

soumet la deuxième question à traiter pendant l'atelier : SNCF Réseau pourrait envisager un concours d'architecte/paysagiste pour les grands ouvrages d'art. Selon vous, quelles clauses seraient à intégrer au cahier des charges ?

Louis GRANDJACQUET, président de l'association TGV SUD Territoires-Environnement

est très en faveur de cette possibilité, au regard de ce qui a été fait sur la ligne TGV Méditerranée dont les ouvrages d'art sont de qualité, y compris au niveau de l'insertion

paysagère. Il souhaite insister sur l'importance des formes, couleurs et densités choisies pour s'insérer dans le paysage ou au contraire contraster avec celui-ci.

Jean-Louis ESCAFIT, ASSECO-CFDT OC Pyréméd

demande à insérer dans le cahier des charges une clause sur les impacts environnementaux et une clause sur le coût carbone des solutions choisies. Il estime que le retour d'expérience sur le viaduc de Millau est positif à cet égard (passage à un tablier acier).

Elena BINET, EGIS

précise que des pistes sont déjà étudiées pour proposer différentes couleurs, textures et matériaux pour aboutir à plusieurs possibilités afin d'ouvrir le débat, dans le Schéma Directeur Architectural et Paysager évoqué dans la présentation plénière.

Il s'agira notamment de choisir entre l'option de fondre le projet dans le paysage ou de le mettre en valeur afin d'en faire un élément de paysage.

Alain DESSAGNE, animateur

demande s'il est possible de réaliser, comme à Millau, un viaduc à haubans pour la brèche de Poussan.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP, Responsable des études

explique que différentes solutions techniques sont envisageables mais que cela engendrera un vrai surcoût par rapport aux solutions étudiées. Il indique que plus le nombre d'appuis est limité, plus la solution est complexe. Un ouvrage semblable au viaduc de Millau ne paraît pas pertinent sur ce secteur.

Alain DESSAGNE, animateur

soumet la troisième question à traiter pendant l'atelier : quels acteurs doivent selon vous être associés à la démarche et à quel moment ?

Brigitte COHEN, Observatoire du Pays de Thau

estime qu'il serait préférable que les travailleurs de l'étang de Thau, les associations qui se préoccupent du bassin versant de l'étang de Thau ainsi que les acteurs du tourisme soient associés au concours d'architecte et au choix de l'option retenue tout en rappelant que l'observatoire souhaite le déplacement du tracé de la ligne.

Joan-Lois ESCAFIT, ASSECO-CFDT OC Pyréméd

souhaite que le cahier des charges du concours d'architecte privilégie l'utilisation de matériaux disponibles à proximité de la ligne, par exemple le béton de chanvre. Il demande également que les plantations prévues soient adaptées à la région et au changement climatique, en précisant que les compétences à ce sujet existent dans la région.

Elena BINET, EGIS

répond que le choix des plantations se fera en continuité de ce qui existe déjà sur le territoire et que le projet participera à la lutte pour la maîtrise des plantes invasives. Elle indique que la question sur le béton de chanvre serait à poser jeudi à l'expert acousticien car il faut prendre en compte les propriétés spécifiques des matériaux.

Louis GRANDJACQUET, président de l'association TGV SUD Territoires-Environnement

évoque la possibilité de diffuser les illustrations des ouvrages proposés par les architectes sur un site internet, avec leurs principales caractéristiques techniques, pour que le grand public puisse évaluer et réagir.

Jean-Louis ESCAFIT, ASSECO-CFDT OC Pyréméd

demande que le projet mobilise les PME locales et prépare la main d'œuvre locale afin d'éviter de recourir à de la main d'œuvre de toute la France. Il recommande une coordination avec les organisations syndicales patronales et de salariés. Il rappelle que favoriser le choix du train pour les marchandises et les voyageurs permet de réduire les externalités négatives (GES, particules fines, oxydes d'azote).

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP, Responsable des études

rappelle l'exemple du Contournement de Nîmes-Montpellier et les actions d'Oc'via qui avait dans son cahier des charges des clauses d'insertion professionnelle. Il estime que cela peut être reproduit et amélioré pour la LNMP.

Louis GRANDJACQUET, président de l'association TGV SUD Territoires-Environnement

rappelle que les PME peuvent recourir au groupement d'entreprises.

Il estime que les collectivités locales sont des acteurs importants à mobiliser pour l'insertion paysagère. Il ajoute qu'il serait appréciable de rendre disponible les documents et illustrations en mairie pour le concours d'architecte.

Alain DESSAGNE, animateur

propose à Nicolas Aladern d'indiquer la liste des ouvrages « remarquables » qui nécessite une attention particulière, en plus du viaduc de Poussan.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP, Responsable des études

liste des ouvrages d'art prévus pour la phase 1, dont :

- le viaduc de la Mosson, assez imposant mais dont l'impact visuel est moindre.
- le viaduc de la Vène, en sortie de la Gardiole qui nécessitera une attention particulière en terme d'insertion paysagère (alignement de platane proche d'Issanka).
- tous les ouvrages de franchissement de l'autoroute, majoritairement « par en-dessous », qui ont moins d'impact paysagers mais qui sont complexes.
- tous les ouvrages de franchissement des grands cours d'eau, notamment l'Hérault et le Libron pour la 1^{ère} phase du projet avec une grande attention à porter aux impacts hydrauliques et environnementaux.

Alain DESSAGNE, animateur

propose une synthèse des apports de l'atelier. Il remercie les participants, rappelle les nouvelles dates des visio-conférences du jeudi dont les thèmes seront bientôt définis.

Michel SEMPERE, PMCV

après la fin de l'atelier, en présence de M. Aladern et Mme Binet

pose une question juridique concernant la protection pour les riverains. Il demande si une charte particulière va être mise en place pour les zones urbaines importantes, notamment près des villages car il y a un impact sur la qualité de vie et la valeur des

biens immobiliers, parfois bien au-delà des emplacements réservés (qui permettent une indemnisation). Il propose qu'une distance soit définie, avec éventuellement une gradation des indemnisations au-delà des emplacements réservés. Concernant le concours d'architecte, il demande qu'une large publicité lui soit consacrée.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP, Responsable des études indique que la question de la charte est bien notée.

En noir, les avis et questions des participants
En gris, les réponses apportées par les intervenants

CAPTURES D'ECRAN DES CONTRIBUTIONS

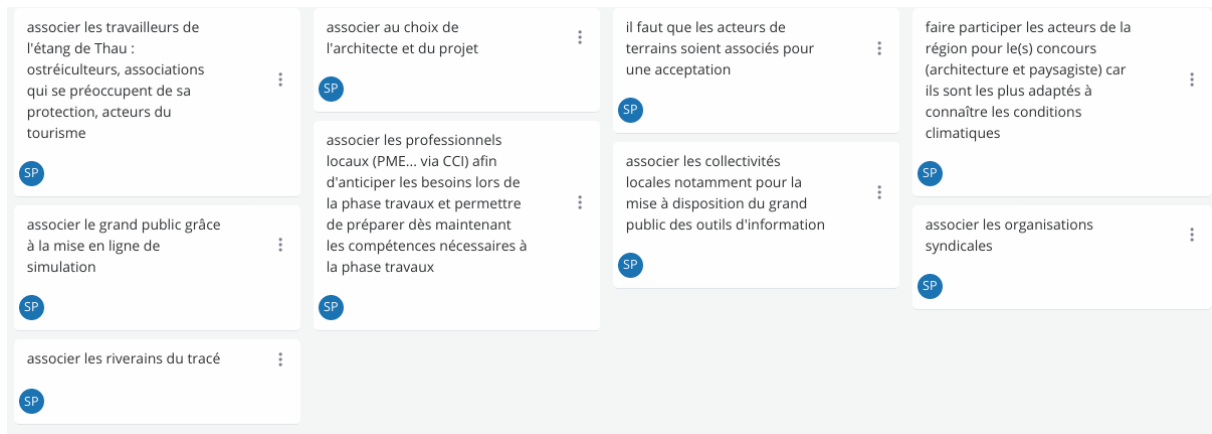
Comment favoriser l'insertion urbaine et paysagère de la ligne ?

viaduc de Poussan : taille (1400m de long), mesures acoustiques pour réduire le bruit au maximum SP	étudier plus finement le raccordement avec la gare de Béziers pour limiter les impacts sonores SP	pour la phase 2, envisager un tunnel sous les corbières SP	prévoir des protections acoustiques conséquentes SP
Impact sonore : tenir compte de l'influence des vents pour évaluer le bruit dans le voisinage SP			

Quelles clauses intégrer au cahier des charges ?

ouvrage d'art : transparence, forme (contraste avec paysage ou intégration complète), couleur et densité... SP	impacts environnementaux : prendre en compte le coût carbone notamment sur le choix des matériaux (acier ou béton) pour le tablier du viaduc de Poussan par ex. SP	donner la priorité aux matériaux naturels et locaux. ex. béton de chanvre SP	faire en sorte que les plantations soient adaptées aux conditions climatiques et à l'évolution de ces dernières SP
mettre en ligne d'illustrations montrant les propositions des architectes (avec quelques informations techniques) SP	favoriser les entreprises locales pour la phase travaux SP	créer une charte pour réglementer l'impact de cette ligne sur les riverains impactés par son tracé pour aller au-delà des réglementations SP	

Quels acteurs doivent être associés à la démarche et à quel moment ?



RETRANSCRIPTION DES ÉCHANGES VIA LE CHAT PENDANT L'ATELIER

[10:37] Stéphanie Perche - I&P (Invité)

lien sous groupe coordination : https://teams.microsoft.com/l/meetup-join/19%3ameeting_Y2MyZDg4ZDYtMmNkNS00NjkxLTk4YzQtNzcxN2I2ZDRhMDI3%40thread.v2/0?context=%7b%22id%22%3a%224a7c8238-5799-4b16-9fc6-9ad8fce5a7d9%22%2c%22oid%22%3a%224d40178a-451a-47b2-8150-7b5a07988415%22%7d

[10:37] Lucie Gillioz FRCO (Invité)

merci beaucoup

[11:04] Jeune usagé du rail 11 (Invité)

Quelle catastrophe en effet que cette nouvelle gare de Montpellier...

[11:13] mariette gerber (Invité)

mariette gerber: tenir compte de l'influence des vents pour évaluer le bruit dans le voisinage

[11:13] Brigitte Cohen Observatoire Pays de Thau (Invité)

Pourriez-vous svp m'inscrire si c'est pas trop tard à l'atelier de demain ?

[11:20] mariette gerber (Invité)

mariette gerber@JL Escaffit merced'avooirsiulevé ce problème

[11:26] mariette gerber (Invité)

mariette gerber et les élus des territoires?

[11:31] Sofia ALIAMET (garante) (Invité)

Bonjour Monsieur GrandJacquet, en effet nous vous invitons à faire une contribution publique sur le site de la concertation, afin qu'elle soit visible par tous.

[11:32] Jeune usagé du rail 11 (Invité)

Grand public? A part des associations, des élus ou des "experts" il y'a vraiment des habitants "lambdas" qui s'intéressent à ce type de "concertation"? L'information est peu présente, on la retrouve au détour d'un mail mais le public ne connaît pas vos Grands Projets Inutiles et Imposés.

[11:35] Sofia ALIAMET (garante) (Invité)

Je prends bien note de votre commentaire "jeune usager du rail". Comme indiqué par Monsieur ALADERN, vous pouvez librement vous exprimer au cours de cette rencontre y compris à l'oral, en précisant votre point de vue.

Groupe de travail « Coordination des enjeux de compensations agricoles et écologiques ».

En matière de coordination, pour faire cohabiter, suivre et accompagner les mesures de compensation en faveur de la biodiversité et des activités agricoles.

Kevin DESSAGNE, animateur
présente le déroulé de l'atelier.

Sylvie MARTIN, SNCF Réseau, Responsable foncier-urbanisme

présente le thème de l'atelier et explique que le sujet fait notamment suite au retour d'expérience du CNM. L'objectif est de rassembler un maximum d'informations, de réflexions et d'éléments de réponse. Elle rappelle les instances et les outils juridiques et opérationnels existants : les mesures compensatoires environnementales, le CRERCO, la SAFER, la CDPENAF notamment.

Kevin DESSAGNE, animateur

soumet la première question à traiter pendant l'atelier : Selon vous, comment favoriser la coordination des mesures de compensation agricoles et écologiques ?

Sophie NOGUÈS, agricultrice sur le secteur biterrois, élue à la Chambre d'Agriculture de l'Hérault

souhaite que la concertation concerne en premier lieu le milieu agricole. Elle apprécie l'implication de la SAFER. Elle estime qu'il faut en effet une concertation avant de déterminer le tracé, mais aussi après le tracé pour ne pas négliger « les délaissés ».

Sylvie MARTIN, Responsable foncier-urbanisme

indique que des études agricoles et viticoles sont en cours pour actualiser celles menées en 2015 et que tous les exploitants agricoles concernés pas le fuseau du tracé sont contactés par les Chambres d'agriculture afin d'évaluer en concertation avec eux les impacts de la LNMP et les solutions possibles de compensation par les protocoles et par l'étude préalable agricole. Elle rappelle les différentes phases de concertation depuis 2009 auxquelles des représentants du monde agricole ont participé. Elle rappelle également que lors du CNM, plusieurs réunions publiques ont été organisées sur le thème de l'agriculture et du foncier. Elle explique que SNCF Réseau sera aussi proche du territoire et du monde agricole pour la LNMP.

La question des « délaissés » est encore traitée par Oc'Via qui en finalise la définition. Une fois que SNCF Réseau aura la gestion du sujet (courant 2021 normalement), les cas concernés pourront être traités en coopération avec la SAFER.

Renaud LACHENAL, Chambre d'agriculture de l'Hérault

confirme que la CA34 est en train de prendre contact avec les agriculteurs. Il rappelle que la surface du nouveau tracé est plus importante. Elle est passée de 888ha à 1400ha environ. Il rappelle que pour accompagner l'agriculture, il faut anticiper les impacts dès les études, de concert avec SNCF Réseau et le Conseil départemental (aménagement fonciers). Il indique par exemple que la LNMP va fortement impacter l'AOC Picpoul et qu'il faudra un accompagnement pour trouver des solutions. Il

explique que les enquêtes révèlent une demande récurrente : retrouver du foncier. Il rappelle qu'il faudra veiller assez tôt au protocole d'indemnisation foncière et individuelle.

Isabelle BOTREL, SAFER

rappelle que la SAFER a pour mission de gérer, organiser et anticiper, et également de contribuer à ce que les discussions aient lieu. La SAFER est un outil qui permet d'orienter le foncier en ayant préalablement réfléchi en concertation, car la SAFER est « le parlement du foncier ». Elle indique que lorsqu'éviter ou réduire n'est pas possible, la compensation doit être anticipée en collaboration avec les exploitants, les acteurs locaux et les structures économiques pour éviter une tension foncière, par exemple en « stockant » du foncier.

Nicolas SAULNIER, LPO Hérault

souhaite attirer l'attention sur les enjeux de biodiversité car la LNMP est peut-être le projet le plus impactant que l'Hérault ait connu. Pour la LPO, il est important que la coordination soit expliquée de façon transparente : comment sera-t-elle composée, comment va-t-elle travailler, quand, avec quels moyens ? La LPO pourra ensuite se prononcer. Pour la LPO, il est important que le travail de coordination implique les institutions de préservation de la biodiversité car le projet va impacter un grand nombre de programmes : Natura 2000, plans nationaux d'action, SCOT, réserves, etc. et il indique que nombre de ces acteurs ne sont pas au courant du projet et de ses impacts. Il explique qu'il faut aller chercher ces acteurs pour les informer et les impliquer. Il rappelle que, compte-tenu de l'ampleur du projet, il ne faut pas se focaliser uniquement sur les espèces majeures mais s'intéresser aussi aux espèces communes. Pour compenser les cortèges d'espèces et d'habitats, il faut par exemple maintenir les friches agricoles et ne pas les oublier dans le cadre des compensations.

Sylvie MARTIN, Responsable foncier-urbanisme

rappelle que l'identification des acteurs de la coordination est précisément l'objet de l'atelier, notamment suite au retour d'expérience sur le CNM. Elle indique que la réflexion doit être faite en commun avec tous les acteurs pour trouver des solutions ensemble. Avec la multiplicité des acteurs, il faut réussir à faire passer l'information globale des besoins en mesures compensatoires agricoles (notamment les friches), et en biodiversité.

Jacqueline BESSETTES, Chambre d'Agriculture de Haute-Garonne, responsable urbanisme foncier (remplace Philippe Verne)

Insiste sur la nécessité d'anticiper en amont l'aspect de compensation environnementale. Il faut faire en sorte de ne pas supprimer les surfaces agricoles. Elle rappelle qu'il existe des démarches de conventionnement avec des exploitants lorsque c'est possible. Il est essentiel de bien identifier les besoins de compensation environnementale pour les conjuguer avec la production agricole. Elle rappelle que l'ERC est le principe de base à suivre.

Lucie GILLIOZ, Fédération régionale des chasseurs d'Occitanie

est en accord avec l'ensemble des propos tenus par les participants jusqu'à présent. Elle insiste sur la nécessité de tirer les enseignements du CNM.

Hélène FABREGA, EPTB Lez

apprécie que les études soient en cours d'actualisation en parallèle avec la concertation qui permet d'être associé très en amont. Elle rappelle que le SAGE est un document réglementaire qui prend en compte l'ensemble des volets de l'eau sur les bassins versants et il y a par exemple des enjeux de biodiversité liés au milieu aquatique, des enjeux de ressource en eau et également la question hydraulique (le risque d'inondation et ruissellement). La question du changement climatique entre aussi dans le cadre du SAGE, notamment en ce qui concerne l'impact sur les infrastructures routières (montée des eaux, etc.), de même que la question de la qualité des eaux. Elle rappelle également que le bassin versant est déjà concerné par de grandes infrastructures (CNM, doublement de l'A9). Elle indique qu'il existe une difficulté pour la mise en place des mesures de compensation en lien avec l'eau.

Elle estime qu'il est essentiel de prendre en compte la Commission locale de l'eau, qui regroupe des élus et des représentants des usagers (monde agricole, etc.) et qui pourrait être un lieu de concertation pour le projet. Elle indique qu'un travail est mené pour l'identification, à l'échelle du bassin versant, des priorités d'intervention foncière notamment dans le cadre de la mise en œuvre de mesures compensatoires.

Julie GUIROY, Chef du service aménagement du territoire et déplacement Montpellier Méditerranée Métropole

explique que la question « comment faire de la compensation environnementale, biodiversité et agricole ? » a été posée pour préparer les SCOT et que dans les documents d'urbanisme, les aspects multifonctionnels des espaces agricoles sont suivis (activités agricoles, biodiversité, gestion des eaux, paysages). L'idée est de mettre en cohérence les deux dimensions. Elle indique que le massif de la Gardiole sera le plus impacté par le projet et qu'il est classé dans le SCOT comme réservoir de biodiversité. Elle demande à ce que la compensation soit locale et dans des milieux similaires, tant pour la partie agricole que pour la partie biodiversité. Elle donne l'exemple de l'expérience du domaine de Mirabeau à Fabrègues qui mixe les deux dimensions, et qui est impacté par le projet.

Katia BAUMGARTNER, Association Les Gardiens de la Gardiole

présente l'association qui a lutté pour la préservation du massif de la Gardiole. Elle confirme qu'il ne faut pas opposer biodiversité et activités agricoles. Elle estime que la LNMP aura des impacts énormes en terme environnemental. Elle soutient les propos de Mme Guiroy sur la compensation « au plus près » mais se demande ce qu'il en est des mesures d'évitement et de réduction des impacts, à privilégier à la compensation. Elle sait que chacun devra faire des sacrifices et estime que ces sacrifices doivent être répartis de manière équitable, en sachant que l'association ne s'oppose pas au projet compte-tenu des enjeux globaux.

David COTTALORDA, SCOT du Bassin de Thau

rebondit sur les propos de Mme Guiroy concernant la proximité des compensations compte-tenu des enjeux qualitatifs pour le bassin de Thau, notamment la qualité de la lagune qui est un support d'activité non dé-localisable pour la conchyliculture et la pêche. Il précise qu'au-delà de l'implication des institutions à la compensation environnementale, il faut coordonner ces compensations aux différentes échelles du territoire et éviter les concurrences entre la LNMP et les projets locaux en terme de compensation, et surtout éviter l'accumulation des externalités négatives. Il demande de remettre la « transparence hydraulique » dans le débat.

Kevin DESSAGNE, animateur

soumet la deuxième question à traiter pendant l'atelier : S'il est possible qu'une instance de coordination des mesures soit créée, selon vous, quels acteurs associer à cette instance ?

Sylvie MARTIN, Responsable foncier-urbanisme

explique qu'il s'agit de réfléchir à la création d'une instance ou à une modulation d'instances existantes pour coordonner les mesures compensatoires, qu'elles soient régionales (CRERCO par exemple) ou départementales.

Julie GUIROY, Chef de service aménagement du territoire et déplacement Montpellier Méditerranée Métropole

rappelle qu'en effet il existe de nombreux projets et initiatives à différentes échelles et également que des instances adaptent leur activité pour prendre en compte ces nouveaux enjeux, comme la SAFER et la Chambre d'agriculture. Elle explique que la Région, avec le CRERCO, cherche à mettre en réseau les bonnes pratiques. Elle insiste sur la présence des collectivités dans cette instance à créer. Elle estime que les collectivités doivent être le relais des actions de compensation de par leur expérience du territoire. Elle demande quelle part pourrait leur être donnée et quelle serait la pérennité de l'instance après la mise en service de la ligne.

Sylvie MARTIN, Responsable foncier-urbanisme

explique que pour le CNM, la ligne est en service et les mesures compensatoires sont encore en cours. Elle précise que les mesures environnementales sont mises en place sur toute la vie du projet jusqu'après sa réalisation. Elle souhaite qu'un atelier ou une instance soit mise en place pour « mettre sur la table » les différents impacts, besoins, intérêts et pour pouvoir les prendre en compte en coordination.

Isabelle BOTREL, SAFER

estime en effet que la coordination des acteurs est un levier essentiel de la réussite des mesures de compensation. Elle explique qu'il s'agit précisément du thème des sous-groupes du CRERCO. Elle rappelle qu'un opérateur ERC va être mis en place sous l'égide de la Région et qu'il aura comme mission le conseil et la coordination pour faciliter la préservation de la biodiversité, en complémentarité avec l'agriculture et la préservation des systèmes agricoles. Cet opérateur ERC devra être un interlocuteur privilégié.

Jacqueline BESSETTES, Chambre d'Agriculture de Haute-Garonne, responsable urbanisme foncier

estime qu'un suivi est nécessaire. Elle demande de rajouter les syndicats agricoles comme interlocuteurs. Elle précise que le groupe CRERCO est une communauté d'acteurs pour l'ERC en Occitanie qui a été créé en 2017 sous l'impulsion des services de l'Etat et qui associe les aspects agricoles. Elle estime qu'il faudrait s'appuyer sur ce groupe CRERCO. Elle confirme qu'il faut regrouper les partenaires locaux.

Nicolas SAULNIER, LPO Hérault

demande que la coordination soit à la hauteur du niveau d'enjeux, compte-tenu de l'ampleur du projet. Il demande également que soient associés les institutions scientifiques telles que le CEFE CNRS, notamment en ce qui concerne la

méthodologie de la coordination, pour que la compensation et sa coordination soient évaluables. Il rappelle que les associations naturalistes ne doivent pas être oubliées dans le travail de coordination. Il estime que la dynamique du CRERCO est intéressante mais que ce n'est pas une instance représentative.

Sophie NOGUÈS, agricultrice sur le secteur biterrois, élue à la Chambre d'Agriculture de l'Hérault

pense qu'il ne faut pas créer une instance de coordination. Elle estime qu'il existe déjà la CDPENAF qui incluent déjà l'essentiel des acteurs, à l'exception des institutions scientifiques. Elle craint la multiplication des structures ou des acteurs alors que l'on peut s'appuyer sur ce qui existe.

Hélène FABREGA, EPTB LEZ

reconnait qu'il existe énormément d'acteurs sur l'ensemble du tracé du projet. La création d'une instance propre au projet pourrait faciliter la territorialisation des enjeux, comme pour le projet A9 pour lequel des réunions de COPIL ont encore lieu pour le suivi de la compensation. Elle admet qu'il s'agirait de créer une instance supplémentaire mais qui serait spécifique au projet. Elle estime par exemple que le CRERCO n'est pas une instance très opérationnelle actuellement. Elle rappelle qu'il existe, entre autres, l'OFB et l'Agence régionale de la biodiversité qui travaillent sur les séquences ERC.

Sylvie MARTIN, Responsable foncier-urbanisme

précise que la CDPENAF agit au niveau départemental et principalement sur les questions agricoles et que l'impact environnemental et ses mesures ne sont pas débattus à cette instance, mais plutôt gérées au niveau régional, d'où l'intérêt d'une instance qui regrouperait les enjeux départementaux et régionaux sur les deux thèmes. Elle rappelle qu'entre le début de travaux en 2029 et la DEUP en 2023, il faudra en effet procéder aux réserves foncières pour notamment anticiper les compensations nécessaires aux zones agricoles particulièrement sensibles telles que les AOP par exemple.

Katia BAUMGARTNER, Association Les Gardiens de la Gardiole

explique que le monde associatif ne recommande pas la démultiplication des instances mais que sur un dossier tel que celui-ci, une vraie coordination est nécessaire. Elle confirme qu'une instance dédiée permettrait d'être plus opérationnel et d'être au plus près des enjeux, sans « saucissonner », sans oublier les associations locales qui ont des connaissances très pointues des territoires.

Sylvie MARTIN, Responsable foncier-urbanisme

revient sur la question de la compensation au plus près des impacts. Elle explique que la SAFER est un des partenaires privilégiés (au sein d'un groupe de travail incluant notamment la chambre d'agriculture) du projet de CNM pour trouver les terrains de mesures compensatoires. Elle rappelle qu'il faut trouver ces terrains parmi les terrains éligibles et en fonction des opportunités foncières (ventes), ce qui rend difficile les mesures compensatoires « au plus près », surtout que la DUP ne concerne pas ces acquisitions.

Sophie NOGUÈS, agricultrice sur le secteur biterrois, élue à la Chambre d'Agriculture de l'Hérault

donne l'exemple de la métropole de Toulouse qui a dû trouver des terrains à l'extérieur de son territoire au titre des mesures compensatoires de ses projets. Elle met en garde face à la potentielle double peine pour les agriculteurs en ce qui concerne la compensation environnementale. Elle rappelle qu'à part l'élevage, l'agriculture ne peut que très difficilement suivre les cahiers des charges pour les espaces préservés (CEN par exemple), et qu'il s'agit d'un enjeu de souveraineté alimentaire et de protection face aux incendies. Elle insiste sur la nécessité de ne pas opposer agriculture et biodiversité.

Simon POPY, FNE

Pour FNE également, l'enjeu est de compenser à proximité. La contrainte d'obtenir un gain de biodiversité sur les parcelles de compensation implique que la compensation soit utilisée comme un levier pour soutenir le développement d'un modèle agricole à la fois productif et qui favorise la biodiversité, ce qui n'est pas incompatible.

Kevin DESSAGNE, animateur

propose une synthèse des apports de l'atelier. Il remercie les participants, rappelle que de nouvelles dates pour les visio-conférences du jeudi ont été fixées et que les thèmes seront bientôt définis.

Sylvie MARTIN, Responsable des opérations foncières

remercie également les participants et indique que les remarques, réflexions et questions seront compilées et diffusées sur le site de la LNMP. Cet atelier servira à orienter les démarches à entreprendre vers cette mise en cohérence et en transparence des mesures de compensation mises en place dans le cadre du projet.

En noir, les avis et questions des participants

En gris, les réponses apportées par les intervenants

CAPTURES D'ECRAN DES CONTRIBUTIONS

Comment favoriser la coordination des mesures de compensation agricoles et écologiques ?

Enjeux	Propositions	Concertation
Anticiper les études Vous	Concevoir des "espaces multi-fonctionnels" Vous	Concertation avec le monde agricole Vous
Ne pas opposer enjeux agricoles et environnementaux Vous	Conventionner avec les exploitants agricoles Vous	Associer la SAFER ("Parlement du foncier") Vous
Retrouver le foncier agricole Vous	Gérer les délaissés Vous	Travailler localement avec les acteurs Vous
Reconquête des friches Vous	Travailler à un nouveau protocole d'indemnisation Vous	Impliquer les institutions de préservation de la biodiversité Vous
Tirer les enseignements du CNM Vous	Aller au plus près pour les compensations Vous	Expliquer la coordination (qui, quand, sur quels thèmes, etc.) Vous
		Coordonner les compensations aux différentes échelles du projet Vous

S'il est possible qu'une instance de coordination des mesures soit créée quels acteurs associer à cette instance ?

CRERCO Vous	CDPENAF Vous	SAFER Vous	Chambre d'Agriculture Vous
Collectivités Vous	Opérateur ERC Vous	Syndicats agricoles Vous	Institutions scientifiques CEFE Vous
Associations naturalistes Vous	Association EPITERRE Vous	AFB Vous	Observatoire du Pays de Thau Vous
GIEE Vous	Associations très locales, proches des enjeux Vous		

S'il est possible qu'une instance de coordination des mesures soit créée, quel doit être son mode de fonctionnement ?

Jusqu'à la mise en service puis après lors du suivi des mesures Vous	S'appuyer sur le fonctionnement du groupe CRERCO Vous	Associer les acteurs de la CDPENAF Vous	Limiter le nombre de participants pour être constructif Vous
Ateliers thématiques par tranches du projet Vous	Réunions pour élaborer les mesures avant, puis après pour leur suivi Vous	Instances opérationnelles Vous	Vision global du projet + ancrage local Vous

RETRANSCRIPTION DES ÉCHANGES VIA LE CHAT PENDANT L'ATELIER

[11:23] David Cottalorda (SMBT) (Invité)

Attention tout le monde n'est pas partie prenante dans la CDPENAF

[11:23] David Cottalorda (SMBT) (Invité)

CRECO

[11:24] MARTIN Sylvie (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT OCC POLE MISSION LNMP)
effectivement, d'où une réflexion autour d'un nouvel atelier ou instance de travail

[11:24] David Cottalorda (SMBT) (Invité)

CRERCO

[11:29] Katia BAUMGARTNER (Invité)

Les associations environnementales ont toutes leur place dans cette instance. comme l'AFB, Ne pas les oublier

[11:35] Ménétreay (Invité)

BONJOUR, Les diverses associations environnementales concernées par le tracé devraient pouvoir aussi participer à cette instance ou groupe de travail. Pour ce qui nous concerne dans le bassin de Thau, l'Observatoire du Pays de Thau, association de vigilance environnementale A ce stade, le public riverain et le public concerné, mais non riverain, sont peu informés de la réalité de l'avancement de la LNMP.. Il serait pertinent de développer une large information afin d'associer le public et pas seulement les organisations professionnelles, les instances locales et les collectivités. Merci

[11:38] Isabelle BOTREL (Invité)

les GIEE groupements d'intérêts économiques et environnemental sont à intégrer également pour s'appuyer sur les démarches existantes en matière d'agro écologie

[11:51] Hélène FABREGA - EPTB Lez (Invité)

Merci d'associer les EPTB Etablissement publics territoriaux de bassins. L'EPTB Lez porte le SAGE, 2 sites Natura2000 et le Programmes contre les inondations sur le bassin versant Lez Mosson Etangs palavasiens.

[11:55] FNE Simon Popy (Invité)

Pour FNE également l'enjeu est de compenser à proximité. La contrainte d'obtenir un gain de biodiversité sur les parcelles de compensation implique que la compensation soit utilisée comme un levier pour soutenir le développement d'un modèle agricole à la fois productif et qui favorise la biodiversité. Pas incompatible.

[11:59] Nicolas Saulnier (Invité)

je dois quitter la réunion. Merci pour vos attentions

[12:00] Hélène FABREGA - EPTB Lez (Invité)

Je dois vous quitter. Votre synthèse résume bien nos échanges. Vous en remerciant.

[12:00] Isabelle BOTREL (Invité)

merci de nous avoir donné la parole et merci pour cette synthèse intéressante

[12:01] Katia BAUMGARTNER (Invité)

Merci , bonne journée à tous.