

Réponse de SNCF Réseau au Procès-Verbal de synthèse de l'enquête d'utilité publique

Note complémentaire n°1

Date	18/03/22	Rédigé par	E.Binet	Le 21/03/22
		Validé par	S. Lubrano	Le 23/03/22
Objet	Compléments de réponse au PV de synthèse			

1. Objet de la note

Lors de la réunion du 17/03/2022, de présentation du mémoire en réponse au PV de synthèse de l'enquête d'utilité publique de la première phase du projet LNMP, la commission d'enquête a souhaité des compléments de réponse, développés ci-après.

2. Compléments relatifs à la thématique Socio-économie du territoire et du projet

L'évaluation économique et sociale réalisée par le Maître d'Ouvrage avance que le projet LNMP est créateur de valeur pour la collectivité et contribue à améliorer l'attractivité du mode ferroviaire, en augmentant sa part de marché, que ce soit avec la phase 1 seule ou avec le projet complet.

Il est à noter que ces conclusions sont obtenues en utilisant le scénario « Avec Mesures Supplémentaires » (AMS), préconisé par les services de l'Etat, dont les hypothèses d'atteinte de la neutralité carbone en 2050 (Stratégie Nationale Bas Carbone) sont peu favorables au report modal des marchandises de la route vers le mode ferroviaire. Ainsi, pour le projet complet dont la Valeur Actualisée Nette (VAN) s'établit à +2,598 Md€, le bilan des chargeurs reste faible à +262 M€.

L'utilisation du second scénario « Avec Mesures Existantes » (AME), repoussant la neutralité carbone à l'horizon 2070, aurait été beaucoup plus favorable en affichant une VAN pour le projet complet de +6,298 Md€ et un bilan des chargeurs de +2,333 Md€ (scénario développé au chapitre « risques et incertitudes » de la pièce G du Dossier support à l'Enquête d'Utilité Publique).

SNCF Réseau a donc adopté une démarche prudente en retenant le scénario AMS en central.

Cette même approche prudentielle a été appliquée à la valorisation des gains pour les voyageurs qui représente une part significative des bénéfiques (72%) : Les temps de rabattement / diffusion (premiers et derniers kilomètres effectués en véhicules particuliers, transports en communs ou modes doux) ainsi que les temps de correspondance, ont été pris en compte et modélisés dans l'étude de trafics voyageurs. Ils viennent pondérer les gains de temps permis par la nouvelle

infrastructure, s'appliquant aux trajets réalisés depuis ou vers les gares centre comme les gares nouvelles. Enfin le Maître d'Ouvrage a intégré les effets de la crise COVID sur les habitudes de déplacements.

Aussi, la rigueur et la robustesse de cette évaluation a été confirmée par les experts indépendants mandatés par le Secrétariat Pour l'Investissement (SGPI) dans son avis du 14 octobre 2021.

3. Compléments relatifs à la thématique Choix du tracé

Concernant le choix du couloir « Sud – plaine littorale » au stade du débat public, et l'abandon du couloir « Nord – collines du Biterrois »

Pour mémoire l'objectif du couloir "nord", à proximité de Pézenas, était en outre d'offrir la possibilité d'implanter une gare nouvelle à proximité de l'A75 en construction, pour améliorer l'accès à la grande vitesse aux habitants du haut pays, territoire allant de Béziers jusqu'à Clermont l'Hérault et Lodève.

Pour sa part, le couloir sud offrait l'opportunité de suivre davantage l'autoroute, limitant la création de nouveaux couloirs de nuisances. C'est un élément qui a souvent été mis en avant par les associations environnementales dans le cadre des études préalables au débat public.

Par ailleurs, si la desserte de la gare de Béziers centre était possible quel que soit le couloir emprunté, le raccordement nécessaire pour connecter la solution « couloir nord » à la ligne classique aurait été beaucoup plus coûteux en raison de sa longueur, plus importante.

Enfin, le débat public de 2008 a fait ressortir :

- Une large adhésion au couloir de passage « Sud - plaine littorale » entre Montpellier et Narbonne, car il permettait notamment de rester au sein des emprises réservées du PIG 2000 et de jumeler au maximum le projet à l'autoroute A9 ;
- Une absence d'expression et de soutien au couloir nord ;
- Des oppositions marquées au couloir Nord en raison des impacts :
 - sur le Causse d'Aumelas et le vignoble « Côte de Thongue »,
 - sur l'urbanisme (bâti et foncier), puisqu'il impliquait de créer un nouveau couloir de nuisance, plus long et plus coûteux que le couloir littoral, sans emplacement réservé et donc sans cohérence avec les dynamiques / projets de développement urbains et fonciers des communes concernées.

Ces éléments sont disponibles sur le site du débat public de LNMP : <https://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lnmp/>.

Concernant le jumelage au plus près de l'A9 et les demandes d'abaissement de la vitesse à 220 km/h

De nombreuses contributions interrogent SNCF Réseau sur la limitation de la vitesse à 220km/h : cela peut-il réduire les impacts environnementaux, agricoles et humains en jumelant de manière plus étroite la LNMP et l'autoroute A9 ?

En premier lieu il est à noter qu'une solution de « Ligne Nouvelle voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h » a été proposée lors du débat public organisé en 2008 et rejetée, les acteurs du territoire plébiscitant les différents scénarios utilisant la grande vitesse. Les phases de concertation menées en suivant, assorties d'analyses multicritères pour tenir compte de toutes les composantes de l'environnement (naturel, humain, ...), ont alors abouti au choix du tracé proposé à l'enquête publique.

Aujourd'hui, nonobstant les effets de l'urbanisation qui complexifient l'étude de tout nouveau tracé, un abaissement de la vitesse ne permettrait pas d'éviter les impacts du projet sur la Gardiole ou Poussan, linéaire sur lequel le jumelage entre l'A9 et LNMP est déjà optimisé (tracé fortement contraint par la demande d'éloignement des zones bâties de Gigean et Fabrègues et par le franchissement de l'A9 à Loupian). Plus à l'ouest, si une infrastructure conçue pour 220km/h permettrait d'améliorer le jumelage avec l'A9, l'aire d'AOP de Picpoul de Pinet, toujours traversée de part en part, n'en tirerait aucun bénéfice en termes de prélèvements fonciers. Le bilan pourrait même être grevé par une augmentation significative des délaissés entre l'A9 et LNMP, dont l'enclavement les exclurait des futures procédures d'Aménagement Fonciers (AFAFe) initiées par le Conseil Départemental. Enfin conditionnée par le point de franchissement de l'Hérault (contraintes hydrauliques, configuration du méandre) et la gare nouvelle positionnée au droit de l'échangeur de l' A75, la traversée du bois de Montblanc ne devrait tirer que peu de bénéfices au rapprochement de son tracé avec l'A9, et sous réserve que l'effet de fragmentation sur la biodiversité engendrée par la réduction de l'espace interstitiel entre les deux infrastructures soit compatible avec le maintien des fonctionnalités hydrauliques et écologiques au sein du bois.

Dans tous les cas, une telle solution appliquée à la 1ère phase Montpellier-Béziers dégraderait le bilan du projet, fragilisant les bénéficiaires (dont une part significative est liée aux gains pour les voyageurs) et hypothéquant l'avenir en créant, sur un axe important du réseau européen de la grande vitesse, une section limitée à 220km/h.

A ce titre il est à rappeler que si le CNM est exploité à 220km/h pour les voyageurs et 120km/h pour les circulations Fret, son infrastructure est conçue pour une vitesse commerciale de 320km/h.

Concernant la demande d'évitement de l'aire AOP Picpoul de Pinet

De nombreuses contributions demandent l'évitement de l'aire AOP Picpoul de Pinet. Or la carte ci-dessous présentant tous les labels AOP (viticoles ou agricoles) recensés à proximité du projet montre que toute la Zone de Passage Préférentielle (ZPP) de la ligne nouvelle est comprise dans l'aire AOP Picpoul de Pinet (en violet), qui lui est transversale et qui s'étend de Montagnac au Nord, jusqu'à Mèze et au bassin de Thau au Sud.

Aussi, quelle que soit la variante étudiée au sein de cette ZPP, définie en 2012 à l'intérieur du couloir « sud – plaine littorale », aucune ne permettra d'éviter l'aire AOP Picpoul de Pinet.

A noter que si le couloir « Nord - Collines du Biterrois » ne traversait l'aire AOP Picpoul de Pinet que sur la commune de Montagnac, il impactait largement les aires AOP « Languedoc Grès de Montpellier », « Coteaux du Languedoc » et « Clairette du Languedoc ».

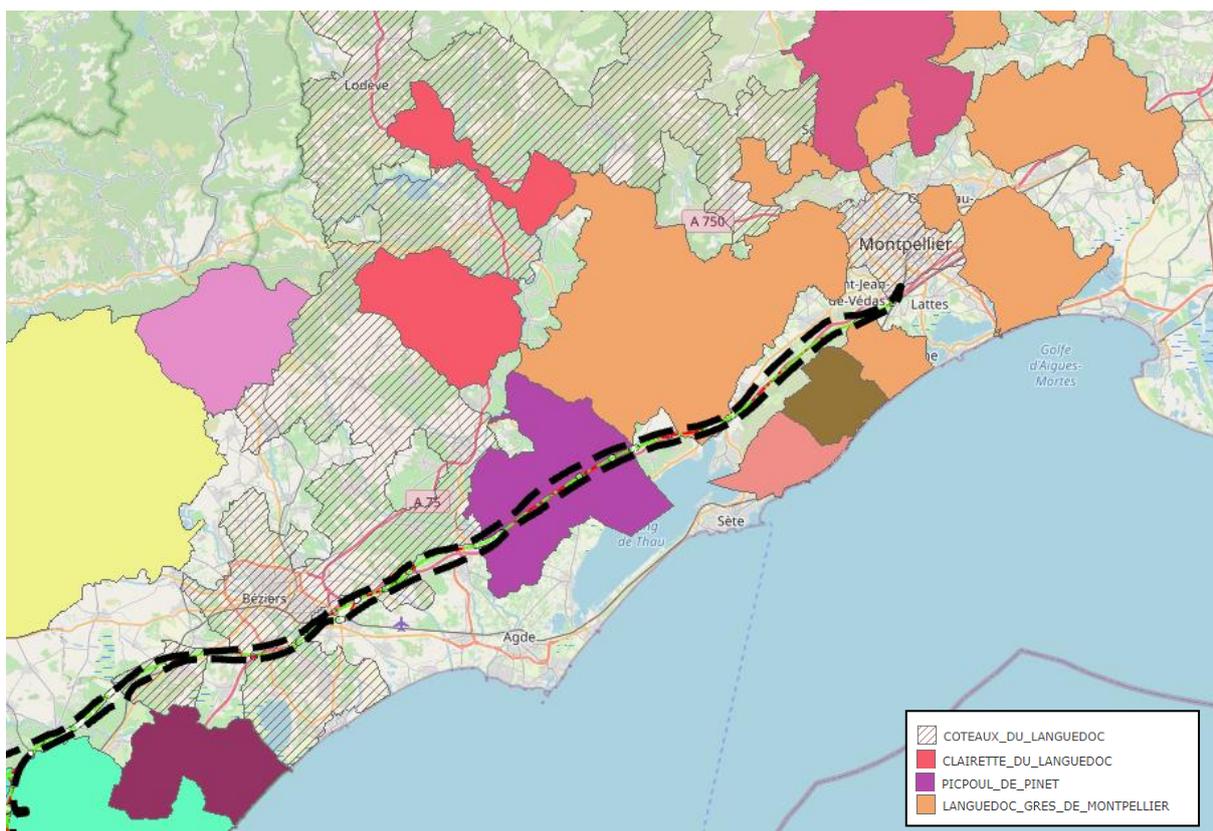


Figure 1 : ZPP du projet LNMP Phase 1 et aires d'Appellation d'Origine Protégées viticoles et agricoles

4. Compléments relatifs à la thématique Mise en Compatibilité des documents d'Urbanisme

La contribution n°R305 demande la définition exacte du type de travaux à effectuer sur les parcelles 169 / 172 et 173 de la commune de Lattes.

Le projet sur la commune de Lattes

La section courante de la Ligne Nouvelle traverse le territoire communal sur environ 900 m, exclusivement en remblai. Un raccordement traverse quant à lui la commune sur environ 1 400 m, alternant zones en remblai et en déblai. La section courante et la plateforme de raccordement entrent sur la commune de Lattes (en limite avec Saint-Jean-de-Védas) en traversant le chemin de Montpellier à Villeneuve-lès-Maguelone sur une zone en remblai d'une hauteur de 15 m environ. La section courante et le raccordement A s'écartent progressivement et franchissent le ruisseau du Rieucoulon sur 2 ouvrages distincts. Le raccordement s'embranchement vers le nord à la ligne Sète-Montpellier avant son passage sous l'autoroute A9 pour rejoindre la gare Montpellier Saint-Roch. La section courante rejoint le tracé du contournement de Nîmes et Montpellier.

Le projet sur les parcelles 169/172/173

Les parcelles indiquées sont concernées par les travaux de jonction du raccordement A à la ligne Sète - Montpellier, au nord du franchissement de l'autoroute A9 (en passage inférieur). Il s'agira de travaux (génie civil pour léger déblai, mise en place des équipements ferroviaires (rails, ballast...) et de signalisation, réalisés sur et en bordure de la ligne existante. Les emplacements réservés tiennent également compte des besoins de stockage lors du chantier (matériaux, équipements...) ainsi que des besoins de circulations (pistes de chantier).



Figure 2 : Parcelles 169/172/173 au regard du raccordement A du projet LNMP – En bleu l'ancien emplacement réservé PIG 2000 - En violet la limite de l'emplacement réservé N1 / PIG 2019 et MECDU

L'emplacement réservé du PIG 2000 (en bleu ciel) a été modifié en 2018 suite à la finalisation des études de jonction du raccordement de LNMP au réseau classique, et à la précision des besoins du chantier.

Il est à noter que les propriétaires des parcelles 169/172/173, auteurs de la contribution R305, ont été rencontrés à deux reprises par SNCF Réseau, en présence du maire de la commune de Lattes. En effet, ils sont propriétaires d'une maison dont l'assise parcellaire est en partie sous ER, et ils ont un projet d'extension depuis 2014 que SNCF Réseau a refusé, dans le cadre de ses prérogatives d'autorisation d'urbanisme puisque la parcelle concernée est en emplacement réservé pour le projet LNMP. Des discussions sont en cours entre SNCF Réseau, la commune de Lattes, et M. Restivo pour procéder à un découpage parcellaire qui rendrait possible un permis de construire (mails rendus à la disposition de la commission d'enquête).

5. Compléments relatifs à la thématique Agriculture et Viticulture

De nombreuses contributions font état d'une emprise de 150 hectares sur l'AOP Picpoul de Pinet.

Il convient de préciser que ces 150 hectares évoqués sont **des impacts pressentis** par les exploitants enquêtés par la chambre d'agriculture 34. Ils englobent également **les délaissés pressentis** par les agriculteurs.

Cette estimation est de plus faite sans la prise en compte de la mise en œuvre d'outil d'aménagement foncier (Aménagement Foncier Agricole et Forestier) prévu par le code rural et de la pêche maritime et sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental, dont l'objectif est précisément la restructuration foncière parallèlement à la réalisation d'un grand projet.

Pour préciser la méthode, SNCF Réseau rappelle que les enquêtes réalisées par les Chambres d'agriculture auprès des exploitations et des structures ont été réalisées à l'aide de guides d'entretien.

Certaines de ces enquêtes ont dû être remplacées par des entretiens téléphoniques en raison du contexte sanitaire lié à la COVID-19, ce qui a conduit les Chambres d'agriculture à reporter des informations collectées par téléphone avec des risques d'erreurs d'interprétation notamment sur l'occupation des sols à la parcelle au niveau de chaque exploitation.

Par ailleurs, malgré l'effort des Chambres d'agriculture pour recenser et interviewer l'ensemble des exploitants dans la zone d'étude rapprochée (ZER), un certain nombre d'enquêtes n'ont pu être réalisées pour les raisons suivantes :

- Certains exploitants ont refusé ou n'ont pas souhaité répondre aux entretiens,
- Certains exploitants n'ont pu se rendre disponibles pour les entretiens,
- D'autres n'ont pu être contactés (coordonnées téléphoniques, mail ou adresses non trouvées par les Chambres d'agriculture).

Ainsi le taux de couverture des enquêtes et donc des informations collectées a été très variable selon les départements : dans le département de l'Hérault, seulement 48% des exploitations identifiées ont pu être enquêtées.

Afin de compléter les données non collectées, les Chambres d'agriculture ont procédé à des compléments issus du RGA ou des données fournies par la MSA.

Concernant l'occupation du sol la parcelle, les chambres d'agriculture ont procédé à une photo-interprétation sur la base des orthophotos disponibles (en date de 2018).

Il résulte de ce travail de photo-interprétation des risques d'incertitudes sur l'occupation des sols à la parcelle, principalement dans le département de l'Hérault où plus de la moitié des données ont dû être photos interprétées.

6. Compléments relatifs à la thématique « Eaux souterraines et superficielles »

De nombreuses contributions s'inquiètent des possibles impacts des fondations des ouvrages de LNMP sur le champ captant d'Issanka.

A ce stade d'avancement du projet, l'étude complémentaire réalisée en 2021 indique, sur la base de 3 premiers sondages réalisés par SNCF Réseau et des travaux menés récemment par BRL, que les fondations des piles du viaduc franchissant la Vène, d'une profondeur de 15m, n'impacteraient pas la couche calcaire de la nappe d'Issanka qui se situerait à environ 25 mètres de profondeur. L'utilisation du conditionnel par SNCF Réseau provient du fait que les données (sondages, étude BRL), caractérisent les sols à proximité de l'emplacement prévisionnel des piles de l'ouvrage et non au droit des emplacements définitifs.

A noter qu'un hydrogéologue agréé, saisi par l'ARS dans le cadre de l'étude, a demandé des investigations complémentaires au niveau des affleurements calcaires traversés par le projet LNMP (environ 200 mètres linéaires concernés par des remblais). Elles seront mises en œuvre courant 2022.

En phase Avant-Projet Détaillé, quand la structure de l'ouvrage sera connue avec précision, de nouveaux sondages seront réalisés à l'emplacement exact des fondations. En cas d'impact potentiel avéré, les modifications nécessaires seront portées au projet en adaptant les techniques constructives, en modifiant l'emplacement des piles ou la structure des fondations.

Ce travail sera mené en concertation avec les services de l'ARS, l'hydrogéologue agréé et les services de Sète Agglopolie Méditerranée, comme cela a été le cas pour l'étude complémentaire citée précédemment.

7. Divers

Bilan carbone

La commission d'enquête signale que le tableau ci-dessous, inséré dans les réponses de SNCF Réseau du chapitre 2.3 n'indique aucune unité.

	Phase 1	Projet complet
CONSTRUCTION		
Émissions	796 800	2 568 600
Émissions évitées (aménagement paysagers)		-27 800
Exploitation – AMS (2035 – 2050)		
EXPLOITATION		
Émissions (2050)		
Émissions évitées scénario AMS (2050)	-131 200	-163 700
Émissions évitées scénario AME (2050)	-524 000	-1 093 000
Émissions évitées scénario AME (2070)	-825 000	-2 408 000

Figure 3 : Bilan carbone du projet LNMP - Unités en TeqCO₂

Il s'agit effectivement d'une erreur dans la retranscription : les données sont présentées en « tonnes équivalent carbone » (TeqCO₂).

Villeneuve-lès-Béziers

Le mémoire en réponse de SNCF Réseau fait état d'échanges par courrier avec la commune de Villeneuve-lès-Béziers, au sujet des compensations environnementales notamment.

Ce courrier fait suite à la saisine de l'ensemble des collectivités concernées par le projet (communes et EPCI), à l'été 2021, par la DGITM, au titre des articles L.122-1 V et R.122-7 du code de l'environnement (recueil de l'avis des collectivités locales concernées par le projet, notamment au regard de ses incidences environnementales sur leur territoire).

Les courriers de réponse des collectivités sont insérés dans la pièce I du dossier support à l'enquête publique. Pour la phase 1, ce sont 15 collectivités qui se sont exprimées.

La lettre de saisine ainsi que les réponses de SNCF Réseau aux collectivités de la phase 1 du projet sont placées en annexe à la présente note.

La commune de Villeneuve-lès-Béziers indique dans sa contribution « *la LNMP est trop impactante pour son territoire, en termes de surface (19% de la surface communale), mais aussi en termes d'expropriations* ».

La commission d'enquête préconise de compléter et de renforcer la réponse initialement faite par SNCF Réseau dans son mémoire en réponse.

Effectivement une partie de la réponse a été omise lors de la retranscription du mémoire en réponse au PV de Synthèse dans le cadre fourni par la commission d'enquête, et s'est mélangée à une autre rédaction. La réponse complète à la contribution de la commune est la suivante.

« Le maintien des liaisons des voies du territoire est prévu.

SNCF Réseau prend bien note de des demandes de certaines communes d'accueillir sur leur territoire les mesures compensatoires environnementales, qui doivent effectivement être réalisées au plus près du lieu d'impact pressenti, en fonction des caractéristiques des sites d'accueil potentiels au regard des besoins compensatoires.

Des réponses ont été apportées en ce sens par courrier à la suite des saisines des communes réalisées au cours de l'été 2021.

Concernant la commune de Villeneuve-lès-Béziers, le tableau suivant récapitule les diverses superficies prévisionnelles du projet sur le territoire communal. Aussi, l'impact du projet (phase 1 et 2) représente 7% de la surface communale et non 19%.

Type	Superficie (ha)			% superficie communale		
	Phase 1	Phase 2	Total	Phase 1	Phase 2	Total
ZPP	122	326	448	7	19	26
Dont emprises du projet (emplacements réservés)	36	88	124	2	5	7

Tableau 1 : Surface de la commune de Villeneuve-lès-Béziers concernées par la ZPP et par les Emplacements Réservés

Il est précisé que la Zone de Passage Préférentielle (ZPP), plus large, ne sera pas acquise par SNCF Réseau. A noter que post-DUP, seule la ZPP de la 2^{ème} phase va perdurer, la ZPP de la 1^{ère} phase disparaissant au profit de la bande DUP, au sein de laquelle seront instruit les autorisations d'urbanismes par SNCF Réseau.

Concernant l'analyse des effets cumulés sur la Biodiversité

La commission d'enquête souligne que la réponse apportée par SNCF Réseau au PV de synthèse concernant les effets cumulés est incomplète.

En effet, une partie de rédaction a été omise lors de la retranscription des réponses dans le cadre fourni par la commission d'enquête.

Ainsi, aux contributions qui déplorent l'absence d'éléments du dossier permettant d'apprécier correctement les effets cumulés du projet sur les continuités écologiques en tenant compte des obstacles existants et projetés, SNCF Réseau précise les éléments suivants.

L'évaluation des effets cumulés du projet LNMP avec la réalisation d'autres projets est développée en pièce F5 du dossier d'enquête – Chapitre 13 « Effets cumulés du projet de ligne nouvelle avec d'autres projets existants ou approuvés ». Cette évaluation conclue principalement à l'absence d'effets cumulés notables, principalement du fait d'un pas de temps long entre la réalisation des autres projets et la réalisation de LNMP. Néanmoins, des effets sont identifiés tels que la modification de l'organisation urbaine en périphérie des agglomérations de l'aire d'étude, principalement Béziers et Montpellier.

Concernant les effets cumulés avec des projets existants, il convient de se reporter à l'analyse « classique » des incidences du projet avec l'état existant de l'environnement (pièces F5 et F7A2). Ainsi, l'autoroute A9 et ses effets de fragmentation sont bien considérés dans l'analyse des impacts. A ce titre, le bureau d'études Biotope, en charge de la thématique Biodiversité de l'évaluation environnementale (expertises de terrain et rédaction du volet naturel de l'étude d'impact) a participé à des revues de conception au cours de laquelle il a été procédé :

- A la vérification de l'adéquation de la conception des ouvrages de LMNMP avec l'état initial actualisé ;*
- A la mise en cohérence des ouvrages de LNMP avec les ouvrages de l'autoroute A9, tant en termes de dimension que de positionnement.*

Par ailleurs, SNCF Réseau complète une réponse relative aux contributions s'inquiétant de la prise en compte des effets indirects sur l'Outarde canepetière. La méthodologie des incidences en pièce F6 précise à ce sujet : « **Les impacts quantifiés ici rassemblent à la fois les effets d'emprise directe (emprise travaux estimé à 890 ha pour la phase 1) et les effets indirects liés au dérangement, initié en phase travaux, et qui se poursuit en phase exploitation pour les espèces sensibles (ex : **tampon de dérangement de 250 m de part et d'autre de l'aménagement pour l'Outarde canepetière et l'Ædicnème criard**).** »

Concernant la prise en compte du réseau BRL et le projet Aqua Domitia

La commission d'enquête demande des précisions relatives à l'intégration du réseau Aqua Domitia par le projet et aux contacts pris entre le syndicat BRL et SNCF Réseau, tel qu'annoncé dans la réponse au Procès-Verbal de synthèse de l'enquête publique : « *Enfin, la présence du réseau Aqua Domitia a bien été prise en compte. Des contacts ont d'ores et déjà été pris avec son gestionnaire BRL. De même, des discussions sont en cours avec SBL depuis 2011, plusieurs réunions ont eu lieu au sujet du doublement de l'usine de traitement d'eau potable de Fabrègues.* »

Les contacts entre SNCF Réseau et le concessionnaire BRL ont été initiés dès 2010, avec :

- Dans le cadre des études de définition de la ZPP de LNMP : la collecte des données relatives au réseau géré par BRL (collecte de la liste et des plans des canalisations BRL) ;
- La participation de la mission LNMP de SNCF Réseau au Débat Public organisé pour le projet Aqua Domitia (acheminement de l'eau du Rhône par des conduites enterrées, depuis le Sud de Montpellier dans l'Hérault et jusque dans l'Aude) en 2011 ;
- la participation de BRL à la concertation LNMP de 2013 : trois points principaux ont été soulevés par BRL :
 - la prise en charge des rétablissements des réseaux BRL par LNMP (notamment ceux en cours de développement dans le cadre du projet Aqua Domitia),
 - la demande d'orienter les choix de tracé minimisant les impacts sur les périmètres équipés pour l'irrigation, pour les secteurs agricoles non équipés en irrigation,
 - l'intérêt de mener des études préliminaires conjointes envisageant l'opportunité de développer des réseaux de distribution d'eau brute le long des infrastructures ferroviaires.

Enfin, pendant la phase de définition des variantes de tracé et choix du tracé présenté à l'enquête publique, plusieurs phases d'études et réunions de travail ont eu lieu entre BRL et la mission LNMP, avec notamment entre 2014 et 2016 les études de rétablissement des réseaux de la concession hydraulique régionale (définition des prescriptions techniques sommaires). A l'occasion de ces études, de nombreux documents ont été échangés entre SNCF Réseau (par son maître d'œuvre Ingerop) et BRL : convention d'étude, besoins d'emprises BRL, description et plan du projet Aqua Domitia, échanges de plans techniques (du projet LNMP, du projet Aqua Domitia, des réseaux BRL existants), liste des dévoiements, liste et plans des rétablissements routiers susceptibles d'impacter le réseau BRL...

Enfin, lors de l'actualisation de l'évaluation environnementale en 2021, de nouveaux contacts ont été pris, afin d'actualiser et de confirmer la compatibilité du projet LNMP avec les réseaux BRL (Aqua Domitia, autres projets d'extension du réseau, réseau existant).

BRL a ainsi produit, en avril 2021, une actualisation de l'étude des rétablissements des réseaux de la concession hydraulique régionale (mise à jour des prescriptions techniques sommaires), et des échanges (courriers, mails et visioconférences) permettant d'adapter la conception des projets BRL et/ou celle de LNMP ont eu lieu tout au long de l'année 2021.

Tous ces éléments (études, mails, comptes rendus de réunion) sont tenus à la disposition de la commission d'enquête.

Concernant les contributions relatives aux domaines touristiques (Saint-Paul-le-Marseillais, Domaine de Creyssels)

Plusieurs contributions, en provenance de la clientèle des domaines touristiques tels que Saint-Paul-le-Marseillais et le Domaine de Creyssels à Mèze, s'ils ne sont pas directement concernés par le projet, n'étant pas riverains, s'inquiètent des nuisances sonores provoquées par le projet.

Une étude acoustique a été réalisée en 2020-2021 par SNCF Réseau, et un point de mesure acoustique (pose d'un micro pendant 24h en façade) a notamment été installé sur les bâtis du domaine de Creyssels et du domaine de Garric pour la commune de Mèze. Ces mesures acoustiques ont permis de confirmer l'ambiance sonore modérée initiale, et de caler le modèle acoustique permettant de simuler les impacts du projet et de dimensionner les protections nécessaires.

La fiche ci-dessous présente les résultats bruts du point de mesure acoustique du domaine de Creyssels.

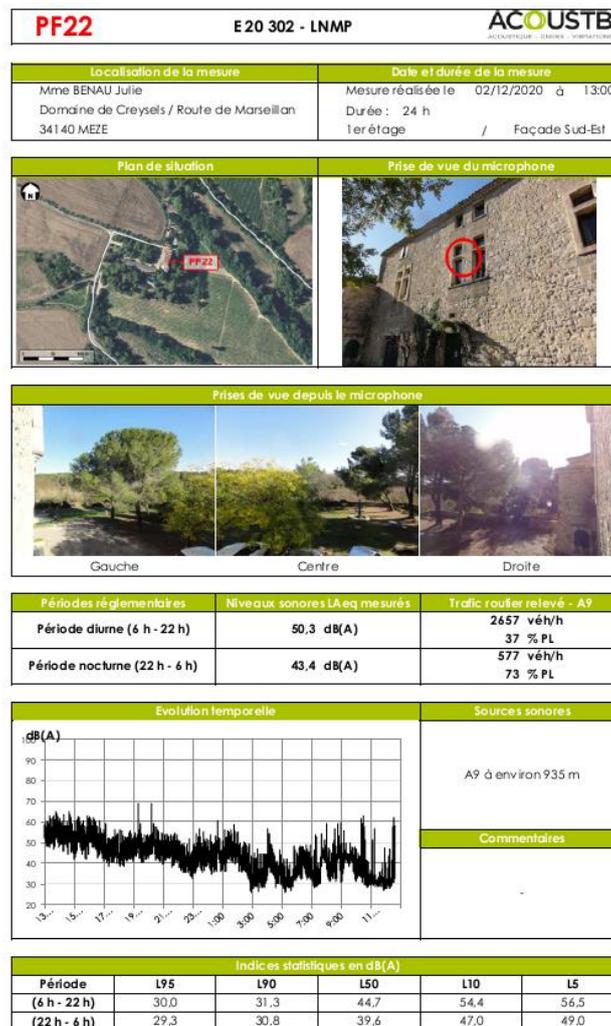


Figure 4 : Fiche Mesure du Domaine de Creyssels

Les résultats de l'étude acoustique montrent :

- l'absence de dépassement des seuils acoustiques réglementaires, de jour comme de nuit, au droit de Saint-Paul-le-Marseillais (entouré en bleu dans les cartes ci-après). En effet, le projet s'insère en déblai assez profond au droit du domaine de Saint-Paul, permettant de limiter fortement les effets sonores, les bruits étant absorbés par les parois du déblai ;
- un niveau sonore projeté à 57 décibels en période nocturne, trop proche du seuil réglementaire fixé à 58 décibels, pour le domaine de Creyssels (entouré en rouge ci-après). Un dispositif de protection acoustique (merlon ou écran anti bruit) est donc proposé par SNCF Réseau dans le cadre d'une démarche volontaire, pour s'affranchir de tout risque de dépassement des seuils acoustiques.
- L'absence de dépassement des seuils acoustiques et le maintien d'une ambiance sonore modérée avec mise en œuvre des dispositifs de protection acoustique (niveaux sonores moyennés sur la période diurne et nocturne).

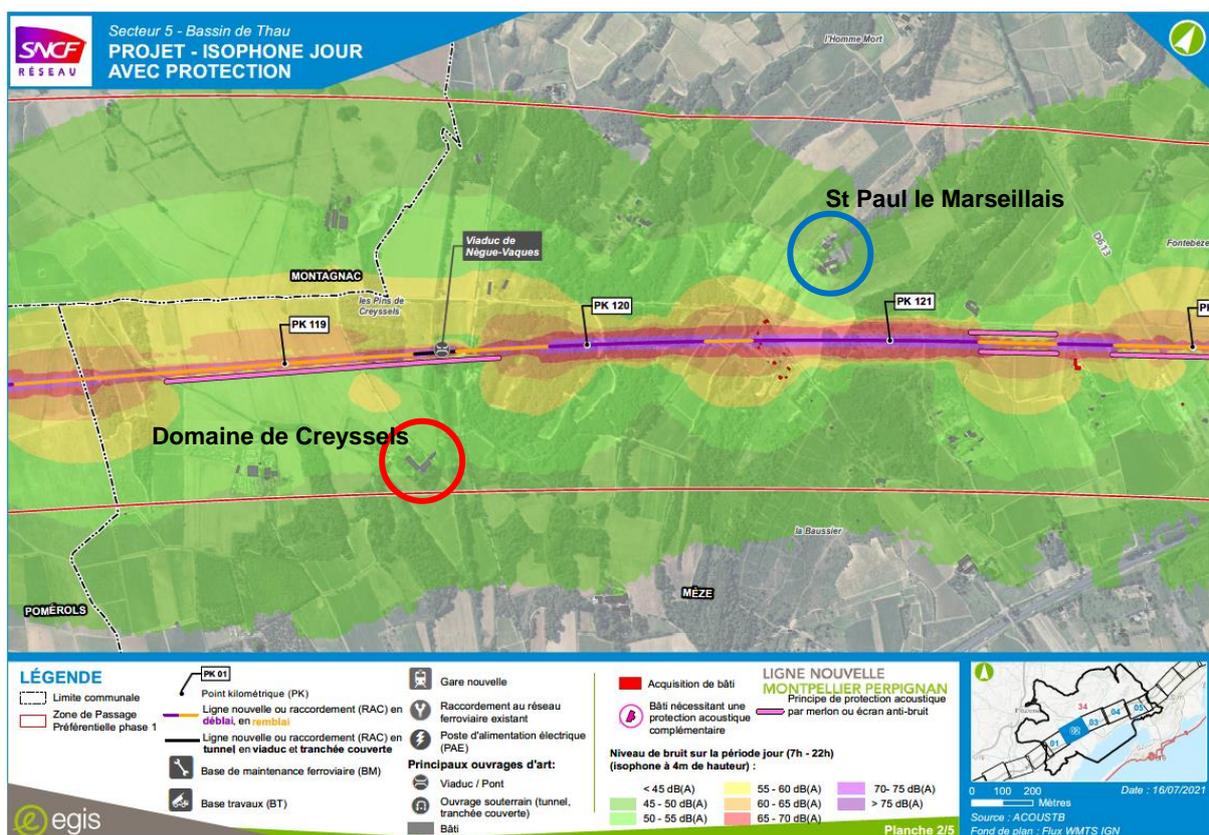


Figure 5 : Impacts acoustique du projet LNMP - Période diurne - Avec Protection

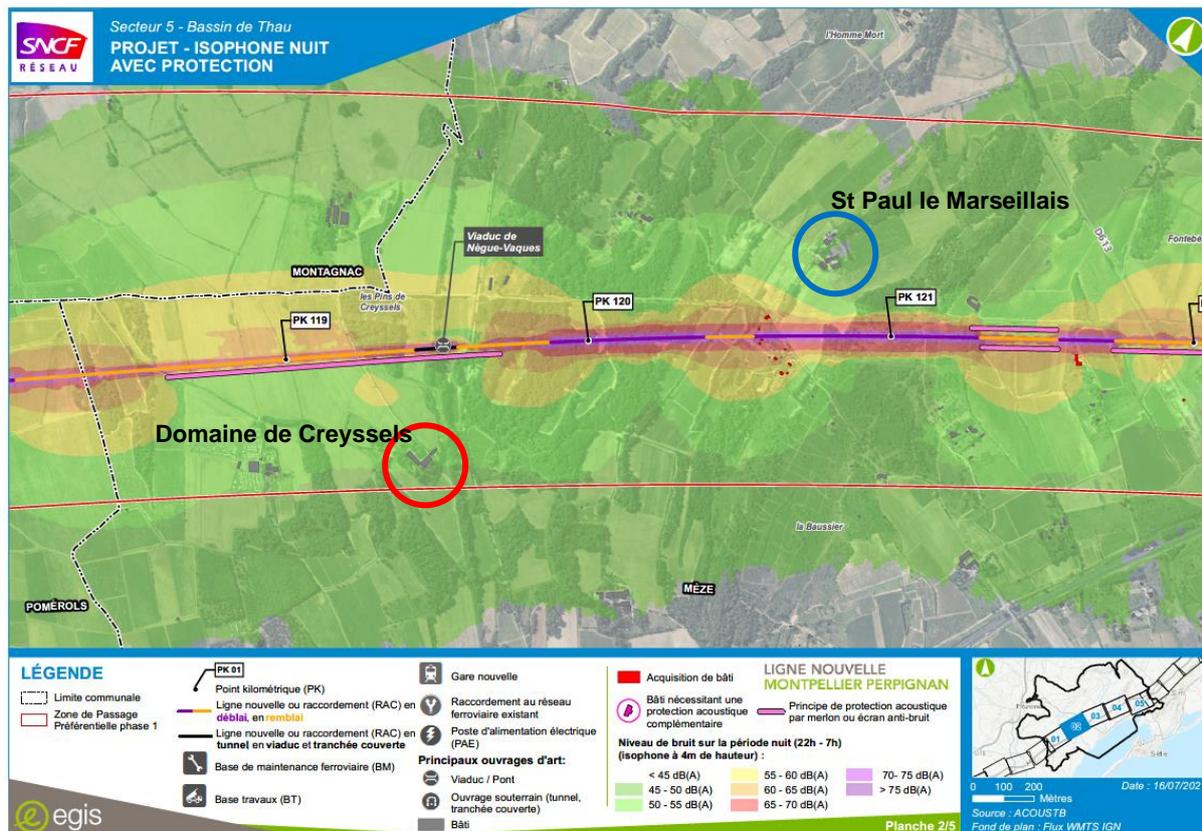


Figure 6 : Impacts acoustique du projet LNMP - Période nocturne - Avec Protection

Concernant l'actualisation de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale du projet LNMP sera à nouveau actualisée et mise à jour :

- Une première fois en vue de l'autorisation environnementale de la première phase du projet, en phase APD ;
- Une deuxième fois en vue de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la phase 2 du projet ;
- Une troisième fois en vue de l'autorisation environnementale de la phase 2 du projet.

Pour ces actualisations il sera procédé à de nouvelles études environnementales, tant de besoin, dont le contenu et les objectifs seront concertés et validés avec les services instructeurs et les partenaires du projet : inventaires écologiques, études paysagères, études hydrauliques, études acoustiques....

Toutes ces études seront réalisées conformément aux réglementations en vigueur au moment de l'actualisation (code de l'environnement, code rural, code forestier, code du patrimoine). SNCF Réseau prendra également en compte l'ensemble des méthodologies, préconisations, fiches outils... qui pourraient être appliquées à ces études (ministères, groupes scientifiques, services instructeurs, etc...).

8. Lettre de saisine des collectivités



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer**

La directrice des infrastructures de transport
Réf. : DEP2021-215

La Défense,

Objet : Demande d'avis sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP)

Annexe : Liste des destinataires

PJ : Un exemplaire au format numérique (clé USB) du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Madame, Monsieur,

Au titre des articles L. 122-1 V et R.122-7 du code de l'environnement, j'ai l'honneur de solliciter votre avis sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

Cette procédure a pour but de recueillir l'avis des collectivités locales concernées par le projet, notamment au regard de ses incidences environnementales sur le territoire de votre collectivité. Conformément au code de l'environnement, l'évaluation environnementale porte sur la totalité du projet et non pas uniquement sur la première phase.

Je vous remercie par avance de bien vouloir me faire parvenir, dans un délai de deux mois suivant la réception de ce courrier :

- Votre avis à l'adresse suivante :
*Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
Bureau de la planification et des grandes opérations ferroviaires (DIT/RFV/RFV1)
92055 La Défense Cedex*
- une copie de votre avis par voie dématérialisée aux adresses électroniques suivantes :
pierre-louis.quillerman@developpement-durable.gouv.fr
stephane.lubrano@sncf.fr

L'avis sera réputé favorable et sans observation passé ce délai. L'avis ou l'information relative à l'absence d'observations sera joint au dossier soumis à l'enquête publique.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le ministre chargé des transports et par délégation,
L'adjoint à la directrice des infrastructures de transport



Signature numérique de Jean-
Renaud GELY jean-renaud.gely
Date : 2021.07.23 17:33:31 +02'00'

Jean-Renaud GELY

Copie : DREAL Occitanie et SNCF Réseau

92005 La Défense cedex – Tél : 33(0)1 40 81 21 22

9. Courriers de réponse à la Métropole de Montpellier

10. Courriers de réponse à la commune de Bessan



LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

11. Courriers de réponse à la commune de Bouzigues

12. Courriers de réponse à la commune de Castelnau-de-Guers

13. Courriers de réponse au Conseil Départemental de l'Hérault

**14. Courriers de réponse à la Communauté d'Agglomération
Béziers Méditerranée**

15. Courriers de réponse à la commune de Florensac

16. Courriers de réponse à la commune de Lattes

17. Courriers de réponse à la commune de Montpellier

18. Courriers de réponse à la commune de Pinet

19. Courriers de réponse à la commune de Poussan

20. Courriers de réponse à la commune de Saint-Thibéry

21. Courriers de réponse à Sète Agglopoie Méditerranée

22. Courriers de réponse à la commune de Saint-Jean-de-Védas

23. Courriers de réponse à la commune de Villeneuve-lès-Béziers

