

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

4^{ème} RENDEZ-VOUS VISIO DU JEUDI
INSERTION PAYSAGÈRE ET ACOUSTIQUE

DU 10 DÉCEMBRE 2020

COMPTE-RENDU DES ÉCHANGES



Présentation de la réunion

Rendez-vous visio du jeudi, consacré à l'insertion paysagère et acoustique, organisé en visio-conférence Teams

Intervenants présents :

- Stéphane Lubrano, SNCF Réseau, Directeur de mission LNMP
- Nicolas Aladern, SNCF Réseau, Directeur adjoint LNMP, Responsable des études
- Bruno Beauchet, SNCF Réseau, Responsable des études socio-économiques
- Sylvie Martin, SNCF Réseau, Responsable des opérations foncières
- Anne-Lise Gibbe, SNCF Réseau, Responsable de la concertation
- Elena Binet, Egis, AMO Environnement et procédures
- Sébastien Dufour, Expert acoustique, ACOUSTB

Durée : 13h00 - 14h25

Animation : Alain Dessagne, Institutions & Projets

Nombre total de participants : 33

Introduction et prise de parole des intervenants

Alain DESSAGNE, animateur

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

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

présente le dispositif de concertation (cf diaporama de présentation de la réunion en téléchargement sur le site du projet).

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP

présente le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (cf diaporama de présentation de la réunion en téléchargement sur le site du projet).

Elena Binet, Egis, AMO Environnement et procédures

présente le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan sous l'angle de l'insertion paysagère et acoustique (cf diaporama de présentation de la réunion en téléchargement sur le site du projet).

Temps d'échanges avec les participants

Kevin UBA, Montpellier

Concernant les fonctionnalités de la ligne en 1^{re} phase, il souhaiterait savoir à quelle fonctionnalité répond le raccordement au niveau de la gare St-Roch.

Sur le volet acoustique, il aimerait connaître la base de trafic sur laquelle vont être dimensionnés les ouvrages de protection acoustique.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP

Indique que le raccordement au niveau de Montpellier est prévu actuellement avec une voie unique et qu'il servira de raccordement de secours pour les trains de fret venant du sud et qui devrait quitter la ligne nouvelle. Il ajoute que la possibilité d'un raccordement à double voie est toutefois à l'étude et dépendra de la volonté des transporteurs d'avoir des missions via Montpellier Saint-Roch et empruntant LNMP.

Kevin UBA, Montpellier

Se demande pourquoi ne pas réaliser des voies d'évitement sur la ligne, apparemment plus simples à mettre en place.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP

Indique que ces voies d'évitement sont déjà prévues sur les sections mixtes de la ligne mais que les études ont montré l'utilité de ce raccordement pour permettre de sortir les trains de la ligne sans attendre la fin du CNM.

Il ajoute que le raccordement pourrait également servir à d'autres circulations, éventuellement en cas de problème sur la ligne classique (perturbation sur la ligne classique entre Montpellier et Béziers voire plus lorsque la phase 2 de LNMP sera réalisée).

Sébastien Dufour, Expert acoustique, ACOUSTB

Sur le volet acoustique de la question de M. Uba, il indique que les protections sont dimensionnées à partir de simulations fondées sur un trafic à 20 ans après mise en service. Les experts introduisent les trafics dans le modèle, modélisent le bruit en fonction du type de train (fret, TER, TGV). Ces trafics à 20 ans permettent le bon dimensionnement des protections. Il précise que les protections sont installées dès la mise en service.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP

Souligne que ce sont les données de trafic réévaluées par les études socio-économiques en cours qui serviront de base aux simulations.

Jean-Louis ESCAFIT, ASSECO-CFDT OC- Pyréméd

Concernant la prise en compte de l'évolution du trafic à 20 ans, il rappelle que les perspectives d'augmentation du trafic de fret sont très importantes ; la Coordination Régionale Inter-associative mise sur un trafic chiffré par FERMED de 143 trains de 750 tonnes par jour. Il faudrait donc selon lui faire évoluer le matériel fret pour pallier les nuisances liées au bruit observées sur le matériel actuel.

Nathalie ARCIVAL, présidente de l'association nopasaran

Précise qu'elle intervient au titre de l'association nopasaran qui s'intéresse essentiellement au volet audois de la ligne, et de la Coordination Régionale Inter-associative qui fédère les associations territoriales. Elle s'élève contre la non-mixité de la ligne entre Béziers-Rivesaltes, dans la mesure où la ligne actuelle n'est pas fiable : souvent arrêtée en cas de coup de mer et souvent en travaux sur les étangs. Elle souligne que les chargeurs, notamment le Grand St Charles à Perpignan, ont précisé lors du comité partenarial de 2015 qu'ils ne développeront pas le fret ferroviaire tant que la ligne ne sera pas fiable.

Elle ajoute que la coordination et l'association souhaitent que cette ligne mixte soit réalisée au moyen d'un tunnel entre Roquefort des Corbières et Fitou permettant une insertion paysagère optimale, un bruit réduit à néant, et le passage de trains mixtes sur toute la ligne.

Mariette GERBER, adjointe au Maire de Treilles

Sur la question des nuisances sonores, elle explique que le vent a deux influences fortes sur son secteur : le cers qui reporte le bruit sur Caves, et le marin qui l'envoie sur Treilles. Elle évoque la création de talus de protection qu'elle préférerait voir remplacés par un tunnel. Elle poursuit en évoquant une ligne sous-terrainne qui aurait l'avantage supplémentaire de réduire les gaz à effet de serre mais aussi la pollution sanitaire. Elle cite ensuite un rapport de l'OCDE montrant que les pollutions des poids lourds sont liées aux particules émises dans les gaz d'échappement mais aussi aux freinages, à la route etc.

Elle conclut son propos en disant que réduire ou supprimer les camions serait une protection sanitaire extrêmement importante pour le territoire.

Alain DESSAGNE, animateur

Rebondit sur les propos de Mme Gerber pour demander à quelle distance de la ligne sont réalisées les mesures de bruit.

Sébastien DUFOUR, Expert acoustique, ACOUSTB

Explique que les mesures sont réalisées au plus près des sources actuelles de bruit (routes, autoroute A9, voies existantes etc.) et que leur objectif est de vérifier la représentativité du modèle informatique. Le site est modélisé dans son état actuel, avec les routes, les voies ferrées, les habitations, la topographie ; à partir de là, des mesures et des relevés de trafic sont effectués ; les données du jour de la mesure sont entrées dans le modèle. Le travail consiste alors à comparer le résultat de la mesure acoustique au résultat de la modélisation informatique, ce qui permet de vérifier la fiabilité du modèle. Les mesures servent donc à caler le modèle.

Il ajoute que les données de trafic des différents horizons étudiés sont entrées dans le modèle, ce qui donne des niveaux de bruit pour chaque habitation (dite "récepteur"). Il précise enfin que les conditions météorologiques sont elles aussi intégrées au modèle. Elles se basent sur la norme LMPB 08 qui prend en compte les conditions météorologiques moyennes sur plusieurs années et dans des points précis.

Mariette GERBER, adjointe au Maire de Treilles

Intervient pour faire part des problèmes de bruit de son secteur qui seront ressentis des deux côtés de la voie, en fonction de la direction du vent. Elle craint l'installation de remblais énormes et demande si l'éventuelle protection paysagère tiendra compte du bruit.

Elena BINET, AMO Environnement et procédures

Confirme que les incidences du projet pour toutes les thématiques sont bien prises en compte. Elle précise que le dimensionnement des protections résultera des études en cours. S'il s'avère que des habitations sont exposées à des niveaux de bruit supérieurs à la réglementation, elles seront protégées suivant la place disponible pour mettre en place ces protections : écrans quand il y a peu de place disponible ou à l'inverse merlons, ajoutant que ces derniers font bien l'objet d'une insertion paysagère.

Bernard TOMBU, Béziers

Demande jusqu'à quelle distance on considère que la ligne peut avoir un impact sonore et quel est le niveau de bruit réglementaire.

Sébastien DUFOUR, Expert acoustique, ACOUSTB

Explique que ce sont les modélisations qui définissent la distance d'impact sonore et que cela dépend de différents facteurs : topographie, remblais, déblais, positionnement de la ligne. Les différents rangs d'habitation le long de la ligne seront étudiés, et les protections seront dimensionnées en fonction, de manière à respecter les seuils réglementaires.

Il souligne que les seuils réglementaires varient en fonction de l'état initial acoustique c'est-à-dire qu'ils dépendent du bruit actuel.

Alain DESSAGNE, animateur

Reformule les propos de M.Dufour pour savoir si quelqu'un habitant loin de la ligne, mais qui entendrait le bruit ferroviaire au-delà des seuils fixés, aurait droit à des protections acoustiques.

Sébastien DUFOUR, Expert acoustique, ACOUSTB

Précise que les protections se font à la source, c'est-à-dire le long de la ligne, au plus près possible de la source de bruit ; ainsi, les protections mises en place pour les habitations les plus proches auront forcément un impact bénéfique pour les habitations plus lointaines.

Elena BINET, AMO Environnement et procédures

Indique que les secteurs concernés par le bruit engendré par la ligne nouvelle sont dans une zone d'ambiance dite modérée, position la plus favorable aux riverains. Les

seuils sont les suivants : pour les sections voyageurs, 60 dB en journée, 55 la nuit, et pour les sections mixtes, 63 dB en journée et 58 la nuit.

Sébastien DUFOUR, Expert acoustique, ACOUSTB

Précise que ces seuils s'appliquent à 2 mètres de la façade des différentes habitations.

Elena BINET, AMO Environnement et procédures

Rappelle que chaque habitation, dans le cadre de la modélisation, est appelée "récepteur". Chaque habitation est considérée à titre individuel, elle a un numéro de récepteur propre. Les modélisations donnent, pour chaque récepteur, un niveau de bruit maximal à 2 mètres de sa façade.

Sophie BENAU, Mèze

Souhaite savoir comment sera traité l'acoustique sur un viaduc. Elle évoque également les mesures acoustiques réalisées sur son habitation, prises sur la façade opposée à la ligne.

Sébastien DUFOUR, Expert acoustique, ACOUSTB

Concernant les mesures, il rappelle que leur objectif est de vérifier que le modèle acoustique est fiable. Pour cela, on modélise les sources de bruit présentes actuellement. Ainsi, dans le cas de Mme Benau, les mesures ont certainement été mesurées du côté de la route actuelle.

Sophie BENAU, Mèze

S'interroge sur la façon dont sera prise en compte, dans les modélisations, l'évolution du trafic routier, qui va certainement tendre vers un développement des véhicules électriques.

Elena BINET, AMO Environnement et procédures

Précise que c'est l'une des raisons pour lesquelles les simulations sur le bruit et le trafic sont réalisées à un horizon d'étude de 20 ans après la mise en service : les curseurs sont poussés au maximum pour dimensionner au mieux les mesures de protection acoustique.

Concernant la question de Mme Benau au sujet de l'acoustique sur les ouvrages d'art, elle indique que ce sont des écrans qui sont posés le long des ouvrages dans les secteurs nécessitant d'être protégés, sur les tabliers ou les corniches.

Sophie BENAU, Mèze

Souhaite savoir s'il existe déjà des modèles pour les ouvrages d'art.

Elena BINET, AMO Environnement et procédures

Explique que les modèles sont en cours de définition et que l'atelier du 7 décembre 2020 avait pour objet de travailler sur l'insertion paysagère et architecturale de la ligne. Il en est ressorti de nombreuses propositions, notamment celle d'organiser des concours d'architectes pour les ouvrages les plus importants ou sensibles. Les participants se sont penchés sur la définition des clauses d'insertion à faire figurer dans ce concours : travail soit en contraste - la ligne ferroviaire devient

un objet à mettre en valeur dans le paysage - soit en transparence - les ouvrages sont fondus dans le paysage. Elle rappelle que le projet est actuellement en phase d'avant-projet sommaire et qu'il reste des études détaillées à mener avant d'avoir la définition complète et l'aspect architectural des ouvrages.

Elle ajoute qu'esquisses et simulations pourront être, le moment venu, soumises au public, probablement via le site internet.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP

Précise que ces études détaillées, qui nécessitent des financements importants, seront engagées post-déclaration d'utilité publique (après 2023)

Sophie BENAÛ, Mèze

Demande si SNCF Réseau proposera aux riverains de participer.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP

Confirme que la démarche SNCF Réseau, comme cela a été le cas lors des ateliers, est bien d'associer un large panel d'acteurs : associations, usagers, riverains pour définir au mieux l'ensemble des prescriptions d'insertion paysagère et travailler sur de nouvelles solutions.

Alain DESSAGNE, animateur

Revient sur la question du bruit et demande à quoi correspondent, dans la vie quotidienne, les niveaux de bruits réglementaires exprimés en décibels.

Sébastien DUFOUR, Expert acoustique, ACOUSTB

Indique que cela correspond à un bruit de ville classique (et non de grande agglomération).

Nathalie ARCIVAL, présidente de l'association nopasaran

Evoque la phase 2, Fitou, Caves, Treilles, où le projet prévoit une ligne creusée en forme de canyon qui va trouser le paysage avec des protections anti-bruit qui vont également le dégrader. Elle perçoit mal à quoi pourra ressembler l'insertion paysagère.

Elena BINET, AMO Environnement et procédures

Précise que le schéma architectural et paysager a bien identifié la sensibilité paysagère très forte de ce secteur dont les études sont actuellement en phase préliminaire. Elle précise que le maître d'ouvrage concertera les riverains et les associations afin de partager ses travaux et ses réflexions pour les associer à la définition des mesures d'insertion.

Dominique MÉNÉTREY

Revient sur l'insertion paysagère et la nécessité d'utiliser des arbres pour masquer les murs. Habitant de Balaruc-les-Bains et membre de l'Observatoire du Pays de

Thau, il exprime son souhait de voir utiliser du bois en protection ou en habillage notamment pour le viaduc de Poussan.

Elena BINET, AMO Environnement et procédures

Souligne que le sujet de l'utilisation du bois a été évoqué lors de l'atelier du 7 décembre 2020 et que cette piste sera soumise aux cabinets d'architectes. Elle espère pouvoir associer un grand nombre de personnes intéressées à l'établissement du cahier des charges de l'architecte. Les modalités sont en cours de définition.

Alain DESSAGNE, animateur

Rappelle que SNCF Réseau proposera, après cette concertation, un dispositif pour associer les personnes vivant à proximité de ce type d'ouvrage.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Complète les propos d'Elena Binet, en précisant que l'atelier du 7 décembre 2020 n'est pas conclusif mais qu'il a permis de montrer l'attente du public à la participation, sa volonté de contribuer à l'élaboration du cahier des charges. Vers 2023-2025, SNCF Réseau reviendra vers les populations locales pour les impliquer en ce sens, mais aussi pour qu'elles puissent donner leur avis lors du dépouillement des appels d'offres.

Dominique MÉNÉTREY

Se dit très enclin à participer à la conception de l'insertion paysagère, et à transmettre ses observations sur les projets des architectes.

Jean-Louis ESCAFIT, ASSECO-CFDT OC- Pyréméd

Souligne que la problématique du tunnel sera toujours fortement posée. Il réaffirme sa volonté d'une ligne mixte, réalisée avant 2039. Reprenant le projet de train de nuit Berlin-Barcelone d'un ministre allemand, il affirme que ce ne sont donc pas uniquement les intérêts locaux, comme le bruit et les pollutions, qui sont en cause. Concernant l'acoustique, il la présente comme un des aspects des externalités négatives ; il faut selon lui comparer les externalités négatives de la route à ce que soulage le train, à condition d'avoir des tracés performants et qui évitent les amplifications de bruit. Le tunnel lui apparaît ici particulièrement pertinent, atténuateur de bruit et d'emprise sur le foncier.

Puis il fait part de son inquiétude quant à l'horizon des simulations qui raisonnent sur des moyennes; or les préjudices s'entendent sur des extrêmes. Il faut avoir des fourchettes et voir sur quelles durées on subit les fourchettes les plus pénalisantes. Compte tenu du changement climatique qui va multiplier et amplifier les épisodes extrêmes, les moyennes actuelles ne sont pas suffisantes comme point de référence. Enfin, il conclut sur la nécessité d'intégrer ces évolutions et les évolutions qui peuvent subvenir sur le matériel utilisé : le bruit des trains de fret peut être réduit en travaillant sur le matériel.

Mariette GERBER, adjointe au Maire de Treilles

Se demande si les projets tiennent compte du changement climatique et du manque d'eau.

Elena BINET, AMO Environnement et procédures

Précise que la palette végétale envisagée pour le projet est adaptée au contexte climatique et végétal existant de chaque secteur. Il s'agit globalement d'une palette méditerranéenne, avec notamment des espèces caractéristiques des milieux secs et arides vers le secteur de Perpignan.

Mariette GERBER, adjointe au Maire de Treilles

Revient sur le tunnel dans les Corbières qui résoudrait, selon elle, de nombreuses problématiques au niveau des externalités négatives, de la végétalisation, du bruit, du coût et du paysage.

Nathalie ARCIVAL, présidente de l'association nopasaran

Souhaite que l'on évite de créer les horreurs réalisées le long des autoroutes, à savoir des plantations de pins qui prennent feu et sont sujettes aux chenilles et aux maladies. Elle souligne que vers Fitou, les arbres poussent difficilement à cause du vent.

Elena BINET, AMO Environnement et procédures

Précise que les considérations de sol, de vent, d'exposition sont prises en compte. Les espèces envisagées sont celles-ci : boisement de garrigues avec différents étagements (strate buissonnante puis strate herbacée), boisements forestiers méditerranéens. Dans les secteurs un peu plus humides : boisement champêtre (frêne ou chêne pubescent). Pour les secteurs secs ou arides : chênes verts, pins d'Alep. Elle souligne qu'il n'y aura aucune espèce dominante. La palette végétale est pensée comme support pour la biodiversité, ce qui implique une diversité d'espèces, pour créer de nouveaux habitats, avec un intérêt pour la faune et la flore locales, notamment les insectes.

Elle conclut en précisant que le travail est mené avec les Conservatoire botaniques pour mêler les aspects biodiversité, paysage, palette végétale et la cohérence avec les milieux traversés.

Nathalie ARCIVAL, présidente de l'association nopasaran

Insiste sur la nécessité de ne pas reproduire les erreurs du passé, en citant notamment l'insertion paysagère des autoroutes. Elle rejoint M. Escafit et Mme Gerbe : seul un tunnel permettrait une insertion paysagère et acoustique tout en favorisant la sécurité ferroviaire.

Alain DESSAGNE, animateur

Evoque le Contournement Nîmes Montpellier, comme cas concret de mesures qui peuvent être prises en termes d'insertion paysagère.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Se dit prêt à organiser une visite pour expliquer la manière dont sont réalisées les insertions paysagères, même si c'est OCVIA qui était en charge de ce projet. Cette visite serait à envisager comme point de départ à une discussion sur les insertions paysagères.

Sophie BENAU, Mèze

Evoque le cas de sa sœur, en conversion bio sur le territoire concerné, et se demande comment sera pris en compte ce type de situation afin que les conversions en cours ne soient pas pénalisées.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Demande des précisions sur les craintes exprimées : concernent-elles l'aspect foncier ou le risque supposé de pollutions sur la ligne qui pourraient venir contrarier l'obtention de l'agrément bio ?

Sophie BENAU, Mèze

Précise qu'elle évoquait la gestion de la biodiversité aux abords des emplacements réservés.

Elena BINET, AMO Environnement et procédures

Indique que la ligne nouvelle et ses abords au-delà des emprises ferroviaires n'ont pas d'impact sur la biodiversité par rapport à des cultures en bio. Elle explique que toutes les eaux de la ligne nouvelle (qui ne génère pas de pollution dite chronique comme pour une route) seront collectées, et qu'elles ne ruisselleront pas sur le terrain naturel. Elle poursuit en disant que SNCF Réseau veille à la transparence hydraulique de la ligne : les écoulements naturels seront rétablis, les plantations seront réalisées en cohérence avec le contexte végétal local, pour éviter toute espèce invasive. Les mesures seront prises pour le rétablissement des cheminements et le franchissement de la voie.

Pour finir, elle précise que les parcelles actuellement cultivées en bio seront identifiées en tant que tel. Elle s'engage à regarder plus précisément le cas de Mme Benau avec Mme Martin responsable SNCF Réseau des études foncières, agricoles et viticoles.

Louis, GRANDJACQUET, TGV SUD Territoires-Environnement

Souligne que l'association qu'il représente fait partie de la Coordination Régionale Inter-associative LNMP, et qu'elle cautionne tout à fait les propos de Mme Gerber, Mme Arcival et Mr Escafit.

Nathalie ARCIVAL, présidente de l'association nopasaran

Juge que l'insertion paysagère du CNM est un échec : les murs anti-bruit sont tagués, abîmés et non respectés. Concernant la sortie de la gare Montpellier Sud de France, gare "betterave", elle évoque la statue de Youri Gagarine, "pas du meilleur goût".

Au sujet des plantations qui pourraient être mises en place, elle évoque le problème des abeilles qui meurent et donc la nécessité de plantes qui permettent le développement de la biodiversité, notamment les plantes mellifères.

Elena BINET, AMO Environnement et procédures

Exprime son accord avec Mme Arcival sur ce point.

Dominique MÉNÉTREY

Se positionne lui aussi en faveur des plantes mellifères qu'il connaît particulièrement bien.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Rebondissant sur la problématique de l'entretien des murs anti-bruit sur le CNM, il précise qu'il est possible de les concevoir pour qu'ils résistent mieux dans le temps aux dégradations naturelles ou sauvages. Aller sur le CNM pour faire le constat d'exemples à retenir ou pas, permettrait d'alerter et de mettre en lumière tel ou tel critère à intégrer de manière systématique pour que ces ouvrages résistent mieux.

Bernard TOMBU, Béziers

A le sentiment que toutes les décisions sont déjà actées et qu'elles seront difficiles à faire évoluer. Il a relevé, lors des différents moments d'échanges de la concertation, très peu de contestations sur la 1^{re} phase Montpellier-Béziers mais de nombreuses remarques sur la phase 2, notamment sur les questions de la mixité, du tunnel et de l'emplacement des deux gares nouvelles. Il ajoute qu'il espère que ces remarques seront prises en compte. Il cite la dernière délibération du comité d'agglomération Béziers-Méditerranée qui émet des doutes sur la pertinence d'une gare à Villeneuve-lès-Béziers qui coûterait 80 millions d'euros, sachant que 40 millions sont déjà investis pour la réfection de la gare centre de Béziers.

Alain DESSAGNE, animateur

Précise que le rendez-vous visio du 17 décembre 2020 traitant des caractéristiques générales du projet sera l'occasion d'aborder les questions de mixité et des 2 gares nouvelles.

En l'absence de nouvelles prises de parole, il clôt la réunion en invitant les participants à déposer leurs avis et contributions sur le site internet du projet.

En noir, les avis et questions des participants

En gris, les réponses apportées par les intervenants

RETRANSCRIPTION DES ÉCHANGES VIA LE CHAT

[14:03] mariette gerber (Invité)

ça me rappelle quand EDF nous amenait sur les sites nucléaires pour nous convaincre d'accepter le centrale nucléaire à Port La Nouvelle!

[14:07] Dominique Ménétreay (Invité)

Oui, mais une visite sur le terrain est toujours bénéfique pour se prononcer pour ou contre et étudier des solutions. Participons pour convaincre nous aussi les aménageurs paysager et acoustique. Merci