

Les interventions préparatoires



La réalisation d'un grand projet ferroviaire tel que la LNMP nécessite plusieurs phases de conception itératives.

La mise en œuvre d'un projet de cette ampleur s'accompagne d'un certain nombre d'interventions préparatoires visant à consolider et optimiser la conception du projet, évaluer les incidences du projet sur le territoire, le patrimoine et l'environnement ainsi qu'à définir les mesures compensatoires adéquates à mettre en œuvre.

Ces actions sont menées en parallèle des études techniques, des études d'insertion paysagères et des inventaires écologiques et en amont des premiers travaux prévus en 2029.

Quel programme ?

Les interventions préparatoires prévues dans le cadre de la phase 1 du projet LNMP se décomposent en 3 types :

- Des investigations anticipées d'**archéologie préventive**
- Des **sondages géotechniques** nécessaires à la conception détaillée des futurs ouvrages de la ligne nouvelle
- Des **expérimentations écologiques** menées dans le cadre des mesures compensatoires

DES INTERVENTIONS EN PLUSIEURS TEMPS

Une première demande d'autorisation environnementale (DAe) spécifique aux interventions préparatoires localisées dans des secteurs de moindre enjeux environnementaux a été déposée en fin d'année 2024 afin que ces premières interventions puissent débuter mi 2026.

Pour les secteurs présentant des enjeux environnementaux et agricoles plus importants, la suite des interventions préparatoires feront l'objet d'une autre DAe.

Quel calendrier ?



1^{er} type d'intervention : l'archéologie préventive

QU'EST-CE QUE L'ARCHÉOLOGIE PRÉVENTIVE ?

L'archéologie préventive est une démarche obligatoire destinée à **sauvegarder le patrimoine archéologique** d'un territoire concerné par un projet d'aménagement. Intervenant en amont des travaux de construction du projet, elle a pour objectif **d'identifier tous les vestiges présents** dans une zone donnée qui seraient susceptibles d'être détruits ou endommagés au moment des travaux.

COMMENT EST-ELLE RÉALISÉE ?

Dans le cadre de la phase 1 du projet LNMP, plusieurs diagnostics sont prévus **sur une surface d'environ 660 ha**, définie en concertation avec la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) de la Région Occitanie.

Au sein de la zone d'archéologie préventive, **les diagnostics couvriront à minima 10%** de la surface concernée par le projet. Des fouilles archéologiques seront ensuite prescrites dans les zones à enjeux (présence ou fort risque de présence de vestiges).



Prospection pédestre



Tranchées mécaniques

2^{ème} type d'intervention : les sondages géotechniques

POURQUOI ?

Dans le cadre de la conception d'un projet ferroviaire, des campagnes d'investigation de terrain sont nécessaires pour permettre au maître d'ouvrage de **compléter sa connaissance des sols**. Des sondages sont ainsi réalisés pour lever les incertitudes liées à la composition des sous-sols (géologie, niveau des nappes phréatiques, présence d'aléas...) et **mieux maîtriser les risques géotechniques** liés au projet. Ces sondages permettent également de définir les possibilités de réemploi des

matériaux, minimisant ainsi l'impact du projet sur son environnement. Sur la base de ces études de sol, SNCF Réseau sera ainsi en mesure de confirmer ou bien d'ajuster certaines hypothèses de conception pour des éléments clés du projet LNMP comme les ouvrages d'art (ponts et tunnels) et les terrassements prévus pour certains aménagements (stabilité des ouvrages en terre, quantité de matériaux nécessaires...). Ce programme comprenant au moins **300 sondages géotechniques** est indispensable pour sécuriser et optimiser la conception du projet ferroviaire.

QUELS ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ?

La réalisation des diagnostics archéologiques (tranchées creusées au moyen de pelles mécaniques) et des sondages géotechniques (engins de forage) peuvent avoir des impacts sur l'environnement au sein duquel ils sont réalisés.

Un travail est mené par SNCF Réseau pour éviter ou réduire au maximum ces impacts sur l'environnement. Des mesures compensatoires seront également définies au cas par cas en fonction des enjeux.

3^{ème} type d'intervention : les expérimentations écologiques

Que ce soit dans le cadre des interventions préparatoires, ou pour le projet ferroviaire proprement dit, des **mesures compensatoires** seront définies et mises en place pour compenser l'ensemble des impacts environnementaux qui n'auront pu être évités ou réduits.

Afin de pouvoir **proposer les mesures les plus efficaces** en fonction des caractéristiques spécifiques à chaque écosystème concerné, SNCF Réseau prévoit de réaliser des **expérimentations de**

restauration écologique et de suivre leurs effets sur la durée.

L'objectif est de confirmer la pertinence de chaque mesure **en évaluant la plus-value réelle sur la biodiversité** par rapport aux effets anticipés. Pour cela, il est essentiel de pouvoir débiter le plus vite possible afin de recueillir des données solides et consolidées dans le temps.

Les enjeux de cette phase d'expérimentation sont les suivants :

- **Disposer d'un retour d'expérience** local sur la faisabilité et l'efficacité des actions de restauration.
- **Démontrer l'efficacité et la faisabilité technique des mesures proposées** par SNCF Réseau dans le cadre du futur dossier de demande d'autorisation environnementale de la phase 1 du projet LNMP.
- **Débuter la démarche de compensation des impacts en amont des travaux** de la ligne nouvelle.