NOVEMBRE 2026

LIGNE NOUVELLE
Montpellier
Perpignan
1 MONTPELLIER ↔ BEZIERS

Les interventions préparatoires

En amont du démarrage des travaux de la ligne prévus fin 2029, différentes interventions préparatoires se déroulent le long du tracé pour affiner la conception du projet et préparer le terrain du futur chantier. Ces interventions visent à consolider et optimiser la conception du projet en application de la démarche Eviter, Réduire, Compenser (ERC).
Menées en parallèle des études techniques, des études d'insertion paysagères et des inventaires écologiques, leur réalisation est soumise à l'obtention d'Autorisations environnementales.

Quel programme ?

Deux types d'intervention préparatoires sont menées sur le territoire :

- **Des sondages géotechniques** : des investigations sont réalisées à l'aide de foreuses pour déterminer les propriétés physiques et mécaniques des sols tout le long de la ligne.
- **Des diagnostics archéologiques :** des investigations sont réalisés sur les emprises traversées par le projet.

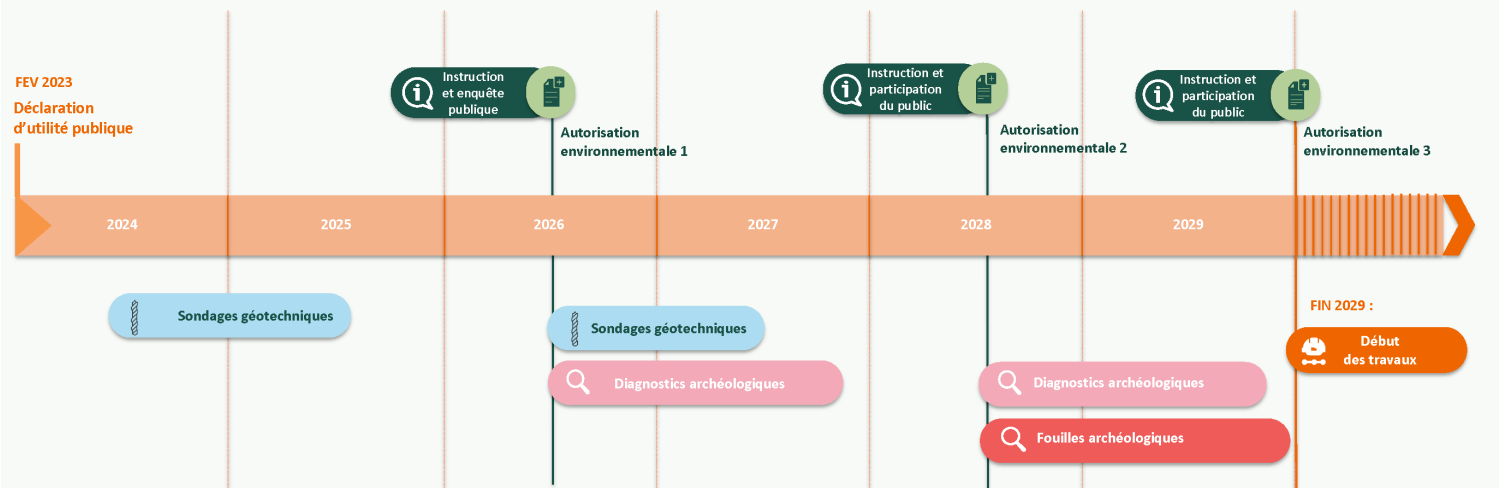
DES OPERATIONS TRES ENCADREES

Pour réaliser les interventions préparatoires et les travaux de la ligne, des autorisations environnementales sont requises. Ces autorisations définissent les opérations réalisables et les prescriptions environnementales à respecter.

Une première autorisation environnementale a été obtenue en juillet 2026 afin d'encadrer les premières interventions préparatoires (sondages géotechniques, diagnostic archéologiques).

Deux autres demandes seront déposées pour autoriser la suite des interventions préparatoires et les travaux de la ligne.

Quel calendrier ?



350 sondages géotechniques pour sécuriser la conception du projet

QU'EST-CE QU'UN SONDAGE GEOTECHNIQUE ?

Les sondages sont des interventions **permettant d'identifier**, en des points précis du tracé, **la nature des sols, leurs caractéristiques physiques et mécaniques**, afin de pouvoir déterminer leur capacité à supporter les ouvrages et infrastructures nécessaires à l'exploitation de la ligne.

QUELS SONT LES OBJECTIFS ?

Ces investigations sont nécessaires pour affiner et sécuriser la conception du projet. L'analyse des échantillons prélevés permettra de compléter la connaissance des sols (géologie, niveau des nappes phréatiques, présence d'aléas…) afin de :

- **Optimiser le dimensionnement des ouvrages** et les méthodes constructives de la ligne
- **Evaluer la quantité de matériaux qui pourrait être réemployée sur le chantier** (déblais / remblais), et minimiser ainsi l'impact du projet sur son environnement

SNCF Réseau sera ainsi en mesure **d'optimiser la conception technique et environnementale** des 120 ouvrages d'art (ponts et tunnels) prévus le long du tracé et les terrassements (stabilité des ouvrages en terre, quantité de matériaux nécessaires…).

OU ET QUAND SONT REALISES LES SONDAGES ?

Au total, ce sont plus de **350 sondages géotechniques** qui sont nécessaires le long des 52 km de tracé.

- **Une première campagne de 111 sondages**, sur des secteurs à faibles enjeux environnementaux, a été réalisée **entre mi-2024 et mi-2025,**
- **Une seconde campagne d'environ 250 sondages** a débuté à **l'été 2026 et se déroulera jusqu'au printemps 2027.**

Les opérations sont organisées selon les secteurs autorisés par l'autorisation environnementale, les périodes écologiques favorables et les conditions d'accès aux terrains. Elles s'accompagnent de mesures de protection des milieux naturels et d'un suivi environnemental.

COMMENT SE DEROULENT LES INTERVENTIONS ?

Pour chaque sondage, la surface d'intervention s'étend sur **50 m² maximum**. Cette surface est débroussaillée et sommairement nivelée si nécessaire (sans compactage) afin de permettre l'évolution des engins et le stockage temporaire des équipements et matériels.

Chaque opération s'étale **sur 2 à 4 jours en moyenne**, mais la durée peut varier en fonction de la nature des investigations et les conditions du terrain.

Les travaux sont réalisés par **Hydrogéotechnique**, entreprise mandatée par SNCF Réseau.

3 TYPES DE SONDAGES :

SONDAGE CAROTTÉ :

↔ **Pour l'étude des ouvrages d'art et des zones de déblais** : *A quoi ressemblent précisément ces couches et dans quel état sont-elles ?*

Ils servent à prélever des échantillons cylindriques pour les tester en laboratoire, à observer la succession des couches de sol et les éventuelles venues d'eau.

SONDAGE MÉCANIQUE :

↔ **Pour l'étude des zones de déblais et des matériaux de remblais :** *quelles couches rencontre-t-on en profondeur ?*

Une fosse est creusée (avec une tarière ou avec un outil de forage rotatif) pour étudier les différentes couches de sol et opérer des prélèvements pour les tester en laboratoire. Selon la technique utilisée, les matériaux remontent sous forme de fragments, de déblais ou d'échantillons. La fosse est rebouchée avec les terres extraites, dans l'ordre ou les couches ont été prélevées.

SONDAGE PRESSIOMÉTRIQUE :

↔ **Pour l'étude des ouvrages de franchissement et des sols en zones meubles et argileuses :** *comment le terrain résiste-t-il et se déforme-t-il quand on le sollicite ?*

Une augmentation de pression est exercée progressivement et à différentes profondeurs dans un trou de sondage, afin de mesurer la résistance et la déformation du terrain.



Zoom sur : la préservation de la ressource en eau de la source d'Issanka

L'insertion de la ligne dans le secteur d'Issanka fait l'objet d'une attention particulière, du fait de la proximité de la source d'Issanka alimentant une partie du bassin de Thau en eau potable. La réalisation de sondages géotechniques y est nécessaire afin de prendre en compte ces enjeux dans la conception détaillée du projet.

POURQUOI DES SONDAGES ?

Les investigations définies avec l'Agence Régionale de Santé (ARS) et l'hydrogéologue agréé, permettront d'améliorer les connaissances actuelles du fonctionnement hydrogéologique du secteur afin de :

- **Confirmer l'absence de risque** sur la ressource en eau en cas d'infiltration au travers des calcaires affleurants, dans la traversée du champ captant.
- **Adapter les fondations** du futur viaduc de la Vène en fonction des données géologiques récoltées.

Ces sondages doivent **permettre de s'assurer que le projet sera réalisé sans impact sur la ressource en eau potable d'Issanka** et de définir, le cas échéant, les adaptations ou mesures de protection nécessaires**.**

COMBIEN ET QUAND ?

SNCF Réseau réalise **cinq sondages** dans le périmètre de protection du champ captant d'Issanka, **entre fin novembre et janvier 2027, en fonction des conditions météorologiques.**

- **Deux sondages avec traçage sur la commune de Gigean**

En complément des investigations géotechniques, des traçages sont réalisés lors de ces deux sondages. Ils consistent en l'injection de traceurs, produits non polluants, au droit des calcaires affleurants.

Ces opérations contribueront à mieux caractériser la structure hydrogéologique du massif, à identifier les écoulements souterrains et à évaluer la vulnérabilité du système karstique. La profondeur du sondage est limitée à 20 mètres (non impactant pour la nappe).

- **Trois sondages sur la commune de Poussan, au niveau du futur viaduc de la Vène**

Trois sondages sont réalisés en vue de consolider les données pour la réalisation des fondations nécessaires au futur Viaduc de la Vène. La profondeur du sondage est limitée à 40 mètres (le toit calcaire est estimé aux environs des 80 mètres).

DANS QUEL CADRE REGLEMENTAIRE ?

En plus de **l'Autorisation environnementale** liée aux différentes interventions préparatoires, obtenue en juillet 2026, il a été nécessaire d'obtenir un **arrêté modificatif de la DUP d'Issanka** pour la réalisation de ces opérations. Il a été obtenu le 1er avril 2026, avec un avis favorable de l'ARS.

QUELLES MESURES DE PROTECTION ?

D'importantes mesures sont mises en place pour éviter tout risque de pollution en application de l'autorisation environnementale :

- supervision des travaux par un hydrogéologue, habilité à interrompre le chantier ;
- dispositifs étanches sous les équipements de forage pour retenir les fuites, avec entretien et lavage des engins hors du périmètre rapproché ;
- moyens de confinement, produits absorbants et kits de dépollution disponibles sur place ;
- décantation des eaux rencontrées et contrôle de leur qualité avant rejet ;
- rebouchage réglementaire des sondages après acquisition des données, et évacuation des déchets vers des filières adaptées.

DES ENGAGEMENTS COMPLEMENTAIRES POUR GARANTIR LA RESSOURCE EN EAU

Une convention entre SNCF Réseau, Sète Agglopole Méditerranée et la SEMOP l'Eau d'Issanka ajoute un dispositif opérationnel et financier aux prescriptions sanitaires. L'objectif est de suivre à la fois la disponibilité de la ressource et les signes d'une modification de sa qualité. En cas d'incident ou de dépassement des seuils de basculement, le dispositif prévoit l'arrêt de l'alimentation depuis Issanka et le recours au réseau du Syndicat du Bas Languedoc (SBL).

DES ACTEURS PLEINEMENT MOBILISES

Différents acteurs sont mobilisés pour assurer le bon déroulement des sondages et les contrôles nécessaires :

- **SNCF Réseau :** maître d'ouvrage du projet, pilote les travaux
- **Hydrogéotechnique** : réalise les forages,
- **Antea :** assure le suivi des sondages (exploite l'instrumentation et réalise les mesures),
- **SEMOP l'Eau d'Issanka :** suit ses propres capteurs et commande les analyses de première adduction,
- **Sète Agglopôle Méditerranée :** contrôle du respect des conditions de la convention
- **Apave :** bureau de contrôle tiers

Le dispositif mis en place par SNCF Réseau repose sur des engagements vérifiables : études ciblées, précautions de chantier, surveillance continue, arrêt en cas d'anomalie, recours à une alimentation de secours et responsabilité financière.

Les investigations doivent permettre d'améliorer la connaissance du site sans préjuger de l'autorisation des futurs travaux ferroviaires.

660 ha de diagnostics archéologiques pour sauvegarder le patrimoine

POURQUOI DES DIAGNOSTICS ARCHEOLOGIQUES ?

L'archéologie préventive est une démarche obligatoire, prescrite par l'Etat, destinée à **sauvegarder le patrimoine archéologique** d'un territoire concerné par un projet d'aménagement. Des investigations sont menées en amont des travaux de construction pour :

- **Identifier tous les vestiges présents** dans une zone donnée, qui seraient susceptibles d'être détruits ou endommagés au moment des travaux ;
- **Définir les secteurs devant faire l'objet de fouilles archéologiques** et intégrer les opérations dans le planning et l'évaluation environnementale du projet.

OU ET QUAND SONT REALISES LES DIAGNOSTICS ?

La surface des emprises des diagnostics est de **plus de 600 ha, 10 % de cette surface sera diagnostiquée selon un maillage défini par les opérateurs sur le terrain.** Les sites sont définis en concertation avec la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) de la Région Occitanie.

Les investigations seront réalisées en deux temps :

- **Une première campagne à partir de l'automne 2026,** (plus de 200 ha), dans les secteurs couverts par l'autorisation environnementale obtenue en juillet 2026.
- **Une seconde campagne à partir de 2028**.

La planification des travaux intègre les différents enjeux écologiques, les opérations de défrichement nécessaires et les contraintes des opérateurs archéologiques.

COMMENT SE DEROULENT CES OPERATIONS ?

En amont des diagnostics, des **travaux préalables de défrichement** sont réalisés afin de permettre l'accès aux sites concernés (cf. page suivante).

Les travaux consistent ensuite en l'ouverture de tranchées de 20 m de long, 2 à 3 m de large. Ces tranchées sont réalisées à l'aide d'engins mécaniques comme des pelles et des tracteurs sur chenilles. Des enregistrements sont ensuite réalisés (relevés archéologiques, topographiques…) puis les tranchées sont rebouchées.

Au total, **les interventions durent entre 4 et 8 semaines** en moyenne. Un rapport final de synthèse est remis au maître d'ouvrage et à l'Etat.

PAR QUI SONT REALISES LES DIAGNOSTICS ?

Après la mise à disposition des terrains, les investigations sont réalisées par différents opérateurs archéologiques. Pour la première campagne :

- **L'INRAP** (institut national de recherche archéologique) à Montblanc, Bessan, Florensac, Gigean, Poussan.
- **Le service d'archéologie préventive de Sète Agglopôle Méditerranée** à Mèze.
- **Le service archéologique municipal de Béziers** à Béziers.

DANS QUELLES CONDITIONS DES FOUILLES SONT-ELLES REALISEES ?

Si des vestiges sont découverts lors des diagnostics, et que l'Etat considère que ces vestiges présentent un réel **intérêt scientifique** et nécessitent des investigations complémentaires, des fouilles archéologiques peuvent alors être prescrites. Elles seront réalisées par des opérateurs agréés par l'Etat.





Les tranchées sont la plupart du temps réalisées en quinconce.

LES DEFRICHEMENTS PREALABLES AUX INVESTIGATIONS

Pour réaliser les sondages géotechniques et les diagnostics archéologiques le long du tracé, des opérations de défrichement sont nécessaires pour libérer l'accès aux zones d'investigation.

POURQUOI ?

Ces opérations sont strictement limitées aux emprises indispensables sur les sites d'investigations. Il peut s'agir de **déboisement, d'abattage d'arbres, de débroussaillage ainsi que, dans les parcelles viticoles, de dépalissage et de coupe des ceps.**

COMMENT ?

Ces interventions sont réalisées après **obtention d'une autorisation environnementale** et dans le respect des mesures écologiques prévues pour réduire et compenser leurs impacts.

Plusieurs méthodologies d'évitement et de réduction des impacts sont mobilisées :

En amont :

- Adaptation de la période de travaux aux enjeux écologiques
- Balisage des emprises projet, des zones d'évitement et des zones sensibles
- Vérification des arbres avant abattage
- Installation de la base vie et des zones de stockage hors des sites sensibles
- Gestion des espèces exotiques envahissantes (EEE) et lutte contre leur propagation
- Préservation de la faune avec installation de clôtures adaptées et de gîtes

Pendant les opérations :

- Mise en place d'un plan de circulation préservant les sites sensibles (EEE, espèces protégées, zones humides, etc.), réduisant le risque de voir la faune pénétrer dans la zone de chantier et limitant dans la mesure du possible les nuisances aux riverains
- Contrôle permanent des dispositions environnementales mises en œuvre et des éventuelles incidences des activités

Au terme des opérations :

- Reconstitution de milieux favorables aux espèces floristiques à enjeux
- Suivi de la reprise de la végétation selon les préconisations du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN).

LA MAITRISE FONCIERE DES TERRAINS

Les propriétaires et exploitants des terrains concernés par les travaux sont informés au préalable par le maître d'ouvrage et indemnisés pour l'occupation temporaire de leur terrain.

L'INFORMATION AMONT

Le dialogue avec les propriétaires et les exploitants concernés par les travaux (sondages géotechniques et diagnostics archéologiques) est engagé par le maître d'ouvrage très en amont, afin de **les informer et de les accompagner dans les démarches foncières.**

Des courriers personnalisés ont été adressés et des **réunions d'information** ont été organisées en février et mars 2024 pour les sondages géotechniques et en février 2025 pour les diagnostics archéologiques, (rappels sur les sondages et information sur les travaux de défrichements envisagés.)

OCCUPATION TEMPORAIRE ET INDEMNISATIONS

Les travaux sont réalisés dans le cadre de **conventions d'occupations temporaires (COT)** établies avec les propriétaires et exploitants des sites concernés.

Ces conventions cadrent les conditions d'utilisation des terrains, leur durée et **les modalités d'indemnisation** le cas échéant. Pour les agriculteurs, les indemnisations sont définies selon un protocole d'accord passé entre le maître d'ouvrage et les **organisations professionnelles agricoles**.

Si aucun accord amiable n'a pu être obtenu, un expert nommé par le tribunal administratif, sera en charge de mener une procédure judiciaire.