


LIGNE NOUVELLE LANGUEDOC-ROUSSILLON

CONTOURNEMENT TGV ET FRET

DE NIMES ET MONTPELLIER

Le Président de la commission d'enquête



* *

*

-INSTRUCTION MIXTE A L'ECHELON CENTRAL-

* *

*

PROCES VERBAL DE LA CONFERENCE

CONTOURNEMENT TGV ET FRET DE NIMES ET MONTPELLIER

INSTRUCTION MIXTE A L'ECHELON CENTRAL

PROCES VERBAL DE LA CONFERENCE

Conformément :

- à la loi n° 52-1265 du 29 novembre 1952 modifiée sur les travaux mixtes,
- au décret n°55-1064 du 4 août 1955 modifié portant règlement d'administration publique pour l'application de la dite loi,
- à l'arrêté interministériel du 28 mai 1957 modifié, relatif à la désignation des membres des conférences mixtes à l'échelon central,

le Directeur des Transports Terrestres a ouvert le **31 janvier 2002** la procédure d'instruction mixte à l'échelon central requise en vue de la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire dénommée contournement TGV et fret de Nîmes et Montpellier.

De nouveaux documents ayant été transmis le **5 mars 2002**, les membres conférents ont été informés le **15 mars 2002** qu'un délai supplémentaire de 3 mois (soit jusqu'au 5 juin 2002) leur était accordé à compter de cette date pour se prononcer sur le projet.

I - PRESENTATION DU PROJET

Au fil des années, le problème de la saturation de l'artère ferroviaire languedocienne, notamment entre Nîmes-Montpellier- Narbonne, est devenu de plus en plus aigu, cette ligne cumulant tous les types de trafics.

Par ailleurs, la nécessité de développer fortement le trafic ferroviaire de marchandises s'est imposé afin de limiter la congestion du réseau routier et autoroutier. Dès lors l'idée a émergé de construire une ligne nouvelle mixte pour disposer de capacités supplémentaires.

La mise en œuvre de ce concept de mixité, conjugué à la politique de phasage des grands projets d'infrastructure, a donné naissance au « contournement de Nîmes et Montpellier »

Cette création de capacité supplémentaire est rendue indispensable par la réalisation de la ligne nouvelle Barcelone-Figueras-Perpignan, ligne destinée aux trafics de voyageurs et de marchandises, qui va dynamiser les échanges franco-espagnols.

L'objectif du contournement est donc triple :

- donner une impulsion forte au fret ferroviaire,
- soulager la ligne actuelle et permettre un renforcement significatif des dessertes TER,
- permettre, à moyen et long terme, le transport de voyageurs à grande vitesse.

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement a ainsi pris le 13 mars 2000 une série de décisions relatives à l'ensemble de l'axe languedocien, dont la « conduite rapide des études complémentaires d'avant projet sommaire du contournement de Nîmes et Montpellier, incluant son raccordement avec les lignes ferroviaires de la vallée du Rhône, en vue d'une prochaine mise à l'enquête publique. »

La consultation officielle des élus et des acteurs locaux représentatifs s'est déroulée du 6 novembre au 22 décembre 2000.

Le contournement de Nîmes et Montpellier est une ligne nouvelle mixte, devant permettre la circulation des trains de voyageurs à grande vitesse et de trains de fret. Ce dispositif entraîne les contraintes suivantes :

- tracé en plan rectiligne avec des courbes de 7500 m permettant des circulations à des vitesses de 350 km/h
- une déclivité maximale faible fixée à 8 % permettant la circulation des trains de fret même les plus lourds
- le gabarit de l'autoroute ferroviaire, s'inscrivant dans les grands itinéraires européens de fret (magistrale « Ecofret »)
- entraxe de 4,80m permettant le croisement des trains de voyageurs et des trains de marchandises
- mise en place d'une double signalisation, latérale comme le réseau existant et embarquée pour répondre aux futures normes d'interopérabilité
- alimentation électrique en 25 kv-50 Hz monophasé

Une des caractéristiques majeures du projet est sa très bonne intégration au réseau existant puisque 5 connexions sont prévues : Lattès, St Brés, au TGV Méditerranée à Manduel, à la ligne Tarascon-Sète, à la rive droite du Rhône entre Manduel et Bezouze. Aucune gare nouvelle n'a été envisagée à l'horizon de la mise en service du contournement. La hausse du trafic voyageurs est estimée à 4 %, environ 3,78 millions en situation de référence et 3,95 millions en situation de projet pour l'année 2008. En matière de fret, sur la base de l'objectif 100milliards de tonnes-kilomètres en 2010, on aboutit à 4,5 millions de tonnes à la mise en service et 10 millions de tonnes en 2015.

Le coût global du projet (contournement et investissements liés) s'élève à un peu plus d'un milliard d'euros aux conditions économiques de juin 2001.

L'APS de ce projet a été approuvé par décision ministérielle du 18 décembre 2001. C'est ce projet qui est soumis à l'instruction mixte à l'échelon central.

II - MEMBRES CONFÉRENTS

Les membres conférents ci-après ont été saisis du projet susvisé pour examen et observations par courrier du 31 janvier 2002, suivi d'une lettre du 15 mars 2002 de prolongation du délai.

Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie

- Direction du Budget
- Direction du Trésor
- Direction de la Prévision
- Direction Générale des Impôts
- Commissariat Général à la Mobilisation Industrielle
- Direction Générale de l'énergie et des Matières Premières
- Direction de la Sûreté des Installations Nucléaires
- Direction Générale de régulation des télécommunications

Ministère des affaires sociales, du travail et de la solidarité

- Direction Générale de la Santé

Ministère de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales

- Direction de la Défense et de la Sécurité Civiles
- Direction Générale des Collectivités Locales

Ministère des affaires étrangères

- Direction générale de la coopération internationale et du développement

Ministère de la défense

- Etat-Major de l'armée de Terre
- Direction de l'administration Générale
- Direction centrale de l'infrastructure de l'air
- Délégation Générale pour l'Armement
- Direction de la Mémoire, du Patrimoine et des Archives

Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer

- Direction des Routes
- Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière
- Direction des Transports Terrestres
- Direction Général de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction
- Direction générale de l'Aviation Civile

Mission de contrôle économique et financier des transports

Ministère de la culture et de la communication

- Direction de l'architecture et du patrimoine

Ministère de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche et des affaires rurales

- Direction de l'Espace Rural et de la Forêt
- Direction des politiques économiques et internationales

Ministère de l'écologie et du développement durable

- Direction des études économiques et de l'évaluation environnementale
- Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale
- Direction de la Prévention des Pollutions, et des Risques
- Direction de l'Eau

Secrétariat d'état au Tourisme

- Direction du Tourisme

Commissariat Général au Plan

Direction Générale de France Télécom

Direction Générale de Télédiffusion de France

- Direction de la production et des méthodes

Météo France

FNTR

III - BILAN DE LA CONFERENCE

a) Ne se sont pas exprimés sur le projet :

A ce jour les membres conférents suivants n'ont pas exprimé d'avis sur le projet :

Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie

- Direction du Budget
- Direction du Trésor
- Commissariat Général à la Mobilisation Industrielle
- Direction Générale de régulation des télécommunications
- Contrôle financier

Ministère des Affaires étrangères

- Direction générale de la coopération internationale et du développement
- Direction de la coopération européenne

Ministère de la Défense

- Direction de l'Administration Générale
- Direction de la Mémoire, du Patrimoine et des Archives

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement

- Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière
- Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction

Ministère de l'Agriculture et de la Pêche

- Direction des politiques économiques et internationales

b) ont exprimé un avis favorable sans réserves :

Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie

Direction de la Sûreté des Installations Nucléaires

Par courrier en date du 4 avril 2002, le membre conférent a fait connaître que **ce projet n'appelait pas d'observation** de sa part en ce qui concerne le transports des marchandises dangereuses de la classe 7.

Ministère de l'Intérieur

Direction Générale des Collectivités Locales

Par courrier en date du 12 juin 2002, le service conférent a fait connaître l'avis suivant :

« Compte tenu des éléments de réponse émis par le Préfet du Gard, j'ai l'honneur de vous faire connaître que je donne mon adhésion pure et simple à ce projet.

En effet, le Préfet m'a informé que dans l'ensemble, le tracé de la ligne contournant les agglomérations de Nîmes et Montpellier n'a pas soulevé d'objections majeures dans le département. Le tracé était arrêté depuis 1994 pour le TGV Méditerranée et n'a pas pratiquement pas été remis en question.

Par ailleurs, s'agissant du raccordement de la ligne existante Givors-Grézan, le fuseau de raccordement (V2), qui a été choisi, a le mérite de minimiser l'impact de cet ouvrage sur l'environnement tout en offrant des perspectives intéressantes liées au maintien et au développement d'activités économiques, dans un contexte local rendu plus serein par une étroite concertation avec l'ensemble des parties prenantes.

Enfin, le préfet souhaite rappeler l'importance que revêt la mise en place et le soutien, à titre de contrepartie, de projets économiques reposant, par exemple, sur l'intermodalité ou la maintenance liée à l'exploitation ferroviaire. »

Ministère de la Défense

Etat-Major de l'armée de Terre

Par courrier en date du 4 avril 2002, le service conférent a fait connaître que ce projet n'appelait pas d'observation de sa part, ainsi que de la Direction centrale de l'infrastructure de l'air.

Par courrier en date du 7 mai 2002, le bureau logistique de l'Etat major de l'armée de terre a fait connaître que « dans la mesure ou la circulation des engins militaires de la classe M 120 peut s'effectuer dans les conditions de trafic mêlé, ce projet obtient l'adhésion de l'armée de terre sans réserve. »

Délégation Générale pour l'Armement

Par courrier en date du 28 mars 2002, le service conférent a fait connaître que **ce projet n'appelait pas d'observations de sa part.**

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement

- Mission de contrôle économique et financier des transports

« Par courrier en date du 7 février 2002, le service confèrent a fait connaître qu'il **n'avait pas d'objection à formuler à l'encontre du projet cité en objet.** »

Direction des Transports Terrestres / Voies navigables

Par courrier en date du 11 février 2002, le service a fait connaître l'avis suivant :

« Le contournement de Nîmes et Montpellier de la ligne nouvelle TGV Languedoc Roussillon se fera selon un tracé toujours distant de plus de quatre kilomètres du canal du Rhône à Sète, seule voie navigable avec laquelle il aurait pu interférer.

Dans ces conditions, le dossier cité en objet ne **suscite aucune observation de ma part.** »

Direction des transports terrestres - Transports collectifs

Par courrier en date du 15 mai 2002, le service confèrent a fait connaître son avis relatif au projet. « **Ce projet n'appelle pas d'observation particulière.** Ce projet, qui est en adéquation avec le schéma régional de transports, libérera des sillons sur la ligne actuelle ce qui permettra entre autres, d'augmenter les dessertes en TER avec Montpellier, Avignon, Alès, et Arles. De plus, le projet d'aménagement du triangle de la gare de Nîmes, qui est inscrit dans le PDU, est en cohérence avec le projet en cause. Il en est de même dans le projet de PDU de Montpellier qui a intégré la restructuration de la gare ST Roch. »

Direction générale de l'Aviation Civile / Service des Bases Aériennes

Par courrier en date du 27 mai 2002, le service confèrent a fait connaître l'avis suivant :

« Après examen du dossier, il s'avère que le tracé retenu, bien que situé à proximité des aérodromes de Montpellier-Méditerranée et de Nîmes -Arles-Camargues, est compatible avec les servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Montpellier-Méditerranée et n'interfère pas avec les surfaces de dégagement de l'aérodrome de Nîmes-Arles-Camargues.

J'ai donc l'honneur de vous faire savoir que **ce dossier n'appelle pas de remarques de ma part.** Toutefois, je vous saurais gré de bien vouloir tenir informé la direction de l'aviation civile Sud-Est du début des travaux. »

Secrétariat d'Etat au Tourisme

Direction du Tourisme

Par courrier en date du 3 juin 2002, le service confèrent a communiqué l'avis suivant :

« Le projet présenté vise à créer une ligne nouvelle entre Manduel (Gard) et Lattés (Hérault) afin de désengorger la ligne actuelle qui est totalement saturée.

Cette réalisation constituera une réponse au besoin de développement du trafic de transport des marchandises qui sera le principal utilisateur de ce tronçon. Elle libérera ainsi une capacité importante qui sera susceptible de permettre l'accroissement du nombre de trains express régionaux (TER) afin de satisfaire les demandes de desserte entre agglomérations du Languedoc Roussillon et les liaisons avec la Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Ultérieurement, elle s'intégrera au réseau des trains à grande vitesse en assurant la continuité entre les lignes françaises et celles qui sont en cours de construction en Espagne pour relier Perpignan à Barcelone et Madrid.

Au plan touristique, le projet présenté devrait permettre une meilleure irrigation de l'ensemble de la région, en particulier de l'arrière pays, grâce à l'augmentation des TER.

Parallèlement, il pourrait favoriser le développement du nombre de visiteurs en provenance de l'Île de France et de l'agglomération lyonnaise par l'accroissement des dessertes et le raccourcissement du temps de transport.

L'agglomération de Montpellier pourrait également en bénéficier de façon plus spécifique et renforcer ainsi sa position en tant que ville de congrès, conformément à la volonté qu'elle affirme dans ce domaine.

La direction du tourisme prend note par ailleurs des précisions clairement apportées par l'étude d'impact à propos des équipements touristiques existant à proximité du futur tracé, afin qu'ils soient traités de façon particulière en liaison avec tous les acteurs locaux, parmi lesquels les propriétaires des sites concernés. Il en va de même pour les zones de fréquentation diffuse qui devront faire l'objet d'un traitement adapté.

Il conviendra en effet de réduire au maximum les nuisances qui pourraient être engendrées par les travaux, voire par la réalisation elle-même, en assurant les protections et en fournissant les éventuelles compensations nécessaires.

Compte tenu de tous ces éléments, j'émet un avis favorable à la réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier. »

Commissariat Général du Plan

« Par courrier en date du 26 février 2002, le service conférent a fait savoir que le dossier en objet n'appelait pas d'observation de sa part. »

MINISTERE DE L'ECONOMIE DES FINANCES ET DE L'INDUSTRIE
DIRECTION GENERALE DE L'INDUSTRIE, DES TECHNOLOGIES DE
L'INFORMATION ET DES POSTES
SERVICE DES TECHNOLOGIES ET DE LA SOCIETE DE L'INFORMATION
Sous-Direction Réglementations des Télécommunications

Courrier du service conférent en date du 20 février 2002

Par lettre citée en référence, vous demandez conformément aux dispositions du décret n°55-1064 du 4 août 1955 portant sur les travaux mixtes, l'avis de la Direction Générale de l'Industrie, des Technologies de l'Information et des Postes, quant au projet de contournement ferroviaire TGV et frêt de Nîmes et Montpellier.

Ce projet appelle une seule remarque de ma part, à savoir l'intérêt de prendre en compte les besoins des opérateurs de télécommunications en matière de fourreaux enterrés susceptibles d'accueillir des infrastructures de télécommunications.

Réponse du maître d'ouvrage en date du 23 juillet 2002

La politique de RFF en matière de télécommunications s'oriente pour l'ensemble des lignes existantes et ligne nouvelle en une bonne appréhension des besoins des collectivités et des opérateurs; les infrastructures de télécommunication à même de répondre à ces besoins peuvent être enterrées ou en caniveaux selon les caractéristiques de la ligne.

La solution caniveau latéral apparaît être la plus appropriée aux lignes nouvelles ; elle pourra être mise en œuvre lors des études de superstructures soit par anticipation, soit après identification des besoins.

FRANCE TELECOM
UNITE REGIONALE DE RESEAU MONTPELLIER

Courrier du service conférant en date du 29 avril 2002

En réponse à votre courrier du 31 janvier 2002, j'ai l'honneur de vous informer que le réseau de FRANCE TELECOM est susceptible d'être impacté en plusieurs points de votre projet de **contournement ferroviaire TGV et fret de Nîmes et Montpellier.**

Nous avons pu déterminer un certain nombre de points sensibles à notre réseau, notamment aux croisements des voies de circulation routière ou nous sommes fréquemment implantés, et de ce futur projet.

Cependant, à ce stade d'avant projet sommaire, il nous est impossible de mesurer l'importance de ces impacts.

Nous ne manquerons pas de répondre à vos différentes demandes de renseignements dès lors que vous nous soumettrez les Avants projets de réalisation des travaux.

Réponse du maître d'ouvrage en date du 23 juillet 2002

L'avis n'appelle pas d'observations particulières, un premier contact a déjà été pris avec France Telecom en début d'année, afin d'effectuer un tour d'horizon des problèmes susceptibles d'être rencontrés. L'incidence sur le réseau sera pris en compte au stade de l'Avant Projet Détaillé.

TDF Groupe France Télécom
UNITE DE MONTPELLIER
Direction Opérationnelle de Toulouse

Courrier adressé par le service conférent le 7 mai 2002

En réponse à votre courrier cité en objet, **il semble peu probable que la réalisation de cet ouvrage entraîne une variation significative des conditions de réception de la télévision** dans les secteurs des communes concernées.

Toutefois, si de telles perturbations devaient apparaître, elles trouveraient leurs solutions par l'application de l'article L112-12 du Code de l'Habitat de la Construction qui stipule que dans le cas de création d'une zone d'ombre artificielle, la restitution de conditions de réception antérieure est à la charge du généur.

Réponse du maître d'ouvrage le 23 juillet 2002

Un contact sera pris au stade de l'Avant Projet Détaillé, avec TDF quant à l'incidence éventuelle du projet sur les conditions de réception.

MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION
DIRECTION DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE
Sous-Direction de l'Archéologie

Courrier du service conférent en date du 3 mai 2002

Vous avez sollicité mon avis sur les implications archéologiques liées à la construction du contournement ferroviaire TGV et fret de Nîmes et Montpellier. Ce dossier concerne des zones sensibles au plan archéologique et appelle de ma part des observations suivantes.

Les travaux archéologiques entrepris sur le tronçon d'une quarantaine de kilomètres entre Manduel et Saint-Brès devront être poursuivis. Ce tracé a été défini dans le cadre du projet de construction du TGV Méditerranée (ancien lots 41 et 42) et a fait l'objet d'une première approche archéologique. Les études documentaires ont été réalisées ainsi que les prospections pédestres sur le lot 41 et une partie du lot 42. Les sondages de diagnostic ont été exécutés ponctuellement sur certaines parcelles des lots 41 et 42 et ont parfois donné lieu à des évaluations et à des fouilles. Il s'agit donc ici d'achever le programme interrompu en 1995.

Pour ce qui concerne les tracés nouveaux, raccordement de Lattes et de Saint-Brès et le tronçon Saint-Brès-Villeneuve les Maguelone, il conviendra de terminer les études préalables en cours et de procéder, dès que le tracé en sera arrêté, à des sondages de diagnostic permettant d'identifier les sites et de définir les nécessités de fouilles.

Réponse du maître d'ouvrage en date du 23 juillet 2002

Pour compléter l'information de la Sous-Direction de l'Archéologie, il convient de signaler qu'une convention a été signée entre l'AFAN, l'Etat et RFF en décembre 2001. Celle-ci a pour objet la première phase de l'étude archéologique préventive sur les zones non prospectées dans le cadre du projet de TGV Méditerranée : zones de St Brès - Villeneuve les Maguelone (24 km) et raccordements de l'Est Nimois sur le réseau classique (12 km). Cette mission fera l'objet d'un rapport documentaire global intégrant ces nouvelles données avec celles des lots 41 et 42 du TGV Méditerranée.

Le diagnostic archéologique et les fouilles complémentaires aux investigations du TGV Méditerranée seront réalisés conformément au décret 2002-89 du 16 janvier 2002 pris en application de la loi n°2001-44 du 17 janvier 2001 sur l'archéologie préventive. Lors de la définition précise des emprises travaux (phase APD), RFF saisira les autorités compétentes pour déclencher la procédure d'archéologie préventive.

Outre l'impact du tracé lui même sur le patrimoine archéologiques , je tiens à attirer l'attention du maître d'ouvrage sur l'impact potentiel des travaux connexes que sont les zones de travaux, les zones d'emprunt et de stockage ou les aménagements hydrauliques et rétablissements de réseaux divers. Le maître d'ouvrage veillera à communiquer ces emprises le plus tôt possible.

Les secteurs traversés sont constitués d'unités paysagères et géomorphologiques différentes qui toutes présentent un très fort potentiel archéologique pour toutes les périodes allant de la préhistoire ancienne à nos jours. Le service régional de l'archéologie de la direction régionale des affaires culturelles de Languedoc-Roussillon territorialement compétent maîtrise parfaitement les problématiques scientifiques qui s'attachent à cette région. Il est donc en mesure de définir les modalités de la prise en compte du patrimoine archéologique par la mise en œuvre d'études, de sondages et de fouilles et constitue l'interlocuteur privilégié du maître d'ouvrage.

RFF se rapprochera de l'Institut National de Recherche sur l'Archéologie Préventive (INRAP) et du service Archéologie de la DRAC afin de prendre les dispositions nécessaires visant à minimiser les impacts induits par les aménagements et ouvrages connexes envisagés. Le cas échéant, RFF transmettra les emprises des secteurs susceptibles d'être concernés par les travaux connexes pour établir un diagnostic et définir éventuellement un programme de fouilles de sauvetage.

RFF est en étroite relation avec le service Archéologie de la DRAC Languedoc Roussillon depuis plus d'un an. Un point d'avancement sera fait à la suite de l'étude documentaire préalable à l'IMEC afin de définir un programme de recherche archéologique sur l'ensemble du projet du contournement de Nîmes et Montpellier.

MINISTERE DE LA DEFENSE ARMEE DE TERRE
Bureau Logistique

Courrier du service conférent en date du 7 mai 2002

Conformément au décret n° 55-1064 du 04 août 1955 modifié sur les travaux mixtes, vous m'avez transmis in exemplaire du dossier d'instruction mixte concernant le projet cité en objet.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, dans la mesure où la circulation des engins militaires de la classe M120 peut s'effectuer dans les conditions de trafic mêlé, ce projet obtient l'adhésion de l'armée de terre sans réserve.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire parvenir, en deux exemplaires, le procès verbal de clôture de l'instruction mixte.

Réponse du maître d'ouvrage en date du 23 juillet 2002

L'engin militaire de classe M120 n'est pas systématiquement pris en compte dans le calcul et le dimensionnement des ouvrages de franchissement d'infrastructure linéaire routière ou ferroviaire,.

Dans le but d'apporter une réponse précise RFF a pris contact avec le signataire afin de connaître les itinéraires concernés par le projet susceptibles d'être utilisés par les engins de classe M 120.

Par fax du 8 juillet 2002, le Bureau mouvement de la Région Terre Sud Est transport a fait part de la demande d'assurer au M120 le franchissement du pont route du rétablissement de la RD 135 et un gabarit de vertical de 6.20 m aux ponts rails rétablissant les RN 113 et RN 313 et la déviation de la RD 999.

RFF a pris bonne note de cette demande ; les ouvrages seront dimensionnés en conséquence.

MINISTERE DE L'ECONOMIE DES FINANCES ET DE L'INDUSTRIE
DIRECTION GENERALES DE L'ENERGIE ET DES MATIERES
PREMIERES
DIRECTION DE LA DEMANDE ET DES MARCHES ENERGETIQUES
Sous-Direction du système électrique

Courrier du service conférent en date du 29 mai 2002

Vous avez adressé au ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, un dossier d'instruction mixte à l'échelon central concernant le contournement ferroviaire TGV et fret de Nîmes et Montpellier. Je souhaite émettre des réserves concernant la localisation de la sous-station de Lattes telle qu'elle est prévue dans ce dossier.

La solution de raccordement proposée engendrerait une multiplication du nombre des postes électriques et sous-station 225 kV dans la banlieue immédiate de Montpellier. En effet, cette solution implique la création d'une nouvelle sous-station 225kV, à 2 Km seulement du poste existant de Montpellier, alors même que TRTE prévoit de créer un poste 225 kV à moins de 4 Km à l'Est de l'emplacement prévu pour le sous-station et à proximité de la future ligne TGV.

Par ailleurs, l'emprise prévue pour le ligne ferroviaire empiète sur les deux lignes électriques aériennes à 63 kV qui partent du poste de Montpellier pour alimenter des charges situées plus à l'est. Il faudra démonter ces ouvrages puis les remonter (au frais de RFF) à proximité pour permettre les travaux. L'implantation de la sous-station à l'Est de cette zone permettrait de faire repartir ces lignes électriques de la sous-station, et donc de rendre inutile leur reconstruction entre le poste de Montpellier et cette sous-station. Une telle solution de raccordement présenterait un avantage indéniable sur le plan environnemental.

Réponse du maître d'ouvrage en date du 23 juillet 2002

RFF est en relation étroite avec RTE sur l'ensemble des questions intéressant les deux gestionnaires des réseaux et en particulier de la sous station.

RFF rappelle que la sous station de Lattes est idéalement placée du point de vue environnemental dans un délaissé futur des projets ferroviaire et autoroutier et à proximité de la ligne HT à 225 kV. Cette position est défendue par le Ministère de l'écologie et du développement durable.

Au cours d'une rencontre récente, une méthode d'analyse comparative des sites de Lattes et de Montpellier Pont Trinquat a été esquissée. Des investigations communes plus détaillées (dans le cadre d'une convention RTE/RFF) sont nécessaires dans le cadre d'une approche technique et environnementale de la problématique de la localisation de la sous station. Il convient également d'intégrer dans la réflexion l'incidence du projet de contournement autoroutier de Montpellier ainsi que les positions des communes concernées.

Je souhaiterais par conséquent qu'une discussion puisse être engagée, dans les plus brefs délais, entre nos services, RFF et RTE, afin d'étudier la problématique du raccordement de cette sous-station.

Enfin, il convient de rappeler que l'alimentation de la ligne nouvelle via Pont Trinquat implique pour RTE de conduire sans doute plus rapidement que prévu la réalisation d'un nouveau poste 225 kv d'alimentation de l'agglomération de Montpellier. Ce projet, relativement complexe techniquement et en terme de procédures, devait impérativement être mené à bien en temps utile afin de garantir la disponibilité en énergie pour la ligne nouvelle..

MINISTERE DE L'ECONOMIE DES FINANCES ET DE L'INDUSTRIE
DIRECTION GENERALE DES IMPOTS
Sous-Direction des Affaires Foncières)
Bureau F3

Courrier du service conférent en date du 30 mai 2002

Par lettres citées en références, vous m'avez soumis pour avis le dossier d'instruction mixte à l'échelon central relatif au contournement ferroviaire TGV et fret de Nîmes (Gard) et Montpellier (Hérault).

Le dossier communiqué comporte dans le volume "appréciation sommaires des dépenses" l'indication du coût des acquisitions foncières, soit 61 millions d'euros hors taxes pour les deux départements concernés.

Or, en l'état actuel du projet, le coût d'acquisition des immeubles nécessaires à la réalisation de l'opération visée en objet est estimé par mes services à la somme globale de 57,8 millions d'euros, dont 22,8 millions d'euros pour le département du Gard et 35 millions d'euros pour le département de l'Hérault.

Le coût global indiqué dans la notice me paraît dès lors devoir être rectifié en conséquence.

Réponse du maître d'ouvrage en date 23 juillet 2002

La valeur indiquée dans le dossier d'IMEC comprend un montant pour les aménagements fonciers qui sont estimés à 21 MF (soit 3,2 M€) au stade de l'APS.

L'estimation des dépenses, indiquée dans le dossier d'IMEC, se décompose comme suit:

- acquisitions de terrains: 57,8 M€ (estimation sommaire et globale des services fiscaux du Gard et de l'Hérault effectuée en janvier 2001)
- aménagements fonciers: 3,2 M€.

soit un total de 61 M€

La présentation détaillée de ces dépenses sera intégrée dans le dossier.

METEO FRANCE
DIRECTION DES-SYSTEMES D'OBSERVATION

Courrier transmis par le service conférent en date du 4 juin 2002

L'examen du dossier d'IMEC du contournement de NIMES de la future ligne ferroviaire TGV provoque de notre part la crainte d'une gêne importante relative à un "masquage" éventuel de notre radar de détection des précipitations situé au lieu-dit "Jasse de Gabriac" sur la commune de Manduel (latitude 43° 48' 26" Nord, longitude 4° 30' 13" Est) à environ 50 mètres du tracé projeté.

Le bas du faisceau d'émission du radar est situé à 75 mètres d'altitude et il est souhaitable qu'il ne rencontre pas d'obstacle proche sous peine de d'occultation partielle ou totale avec, pour conséquences, des zones dites "masquées" plus ou moins importantes sur lesquelles la mesure des précipitations sera très dégradée.

D'après les schémas fournis dans le dossier IMEC, il semble que la voie ferrée proprement dite ne devrait pas poser problèmes, encore faudra-t-il s'assurer que les trains n'interceptent pas le faisceau ; par contre, nous émettons de fortes craintes au sujet des deux ponts, notamment celui de la RD403 pour le franchissement de la voie TGV et, dans une moindre mesure, celui pour le franchissement du canal des Costières, ouvrages pour lesquels nous ne disposons pas d'informations suffisantes.

Je me permets de vous rappeler l'importance de ce radar installé après les catastrophiques inondations de la ville de Nîmes en 1998 pour la prévention des épisodes de pluies diluviennes qui affectent régulièrement cette région à l'automne. Ainsi vous comprendrez aisément notre souci et notre responsabilité de la maintenir dans un fonctionnement opérationnel optimal.

Réponse du maître d'ouvrage en date du 23 juillet 2002

Des premiers contacts ont été pris par RFF avec Météo France, afin d'examiner les interférences possibles entre le projet et le fonctionnement du radar de la Jasse de Cabriac. RFF et Météo France se concerteront pour définir et prendre les dispositions techniques et financières nécessaires à la suppression de ces interférences.

MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION
DIRECTION DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE

Courrier transmis par le service conférent en date du 4 juin 2002

Vous m'avez transmis le dossier établi pour l'instruction mixte à l'échelon central du projet visé en objet.

Le tracé retenu pour cette liaison ferroviaire recueille mon accord.

Toutefois, le tracé pénètre partiellement le périmètre de visibilité du château de la Mogère, classé monument historique le 20 avril 1945. Il sera indispensable que soit mis en œuvre un véritable projet de composition paysagère affirmant la dimension patrimoniale de ce secteur sensible.

Par ailleurs, l'insertion des ouvrages aux principaux points de franchissement des infrastructures ou cours d'eau méritera un suivi attentif, en particulier le franchissement de l'autoroute A 54 ; le viaduc sur le Vidourle ; le viaduc sur le Lez et le raccordement à Redessan - Manduel.

Je souhaite que les deux services départementaux de l'architecture et du patrimoine des départements de l'Hérault et du Gard soient associés à la réflexion paysagère sur l'intégration de ces ouvrages

Réponse du maître d'ouvrage en date du 23 juillet 2002

Des intentions paysagères spécifiques ont été proposées dans ce secteur dans le cadre d'une étude réalisée par le cabinet Paysage Plus, visant à restituer un périmètre au domaine de la Mogère vierge de toute infrastructure de transport (dédouement de l'A9, plus proche du Château, et projet ferroviaire). Ces principes d'aménagement ont été présentés à la commission départementale des sites, perspectives et paysages de l'Hérault le 14 mai 2002.

Lors de la poursuite des études, RFF restera très attentif au traitement paysager de cette zone afin que l'insertion de celle-ci réponde au mieux à sa sensibilité patrimoniale.

Les ouvrages d'art principaux feront l'objet d'études architecturales et paysagères spécifiques auxquelles seront associées les SDAP de l'Hérault et du Gard.

**MINISTERE DE L'INTERIEUR DE LA SECURITE INTERIEURE ET DES
LIBERTES LOCALES**

DIRECTION GENERALE DES COLLECTIVITES LOCALES

Sous-Direction des Compétences et des Institutions Locales

Bureau des Opérations d'Aménagement de l'Urbanisme et de l'Habitat

Courrier transmis par le service conférent le 12 juin 2002

Par courriers visés en référence, vous m'avez saisi, pour avis, du dossier établi en vue de la procédure d'instruction mixte à l'échelon central relatif au contournement ferroviaire TGV et fret de Nîmes et Montpellier.

Compte tenu des éléments de réponse émis par le préfet du Gard, j'ai l'honneur de vous faire connaître **que je donne mon adhésion pure et simple à ce projet.**

En effet, le préfet du Gard m'a informé que, dans l'ensemble, le tracé de la ligne contournant les agglomérations de Nîmes et de Montpellier n'a pas soulevé d'objections majeures dans le département. Le tracé était arrêté depuis 1994 pour le TGV Méditerranée et n'a pratiquement pas été remis en question.

Par ailleurs, s'agissant du raccordement de la ligne existante Givors-Grézan, le fuseau de raccordement (V2), qui a été choisi, a le mérite de minimiser l'impact de cet ouvrage sur l'environnement tout en offrant des perspectives intéressantes liées au maintien et au développement d'activités économiques, dans un contexte local rendu plus sain par une étroite concertation avec l'ensemble des parties prenantes.

Enfin le préfet souhaite rappeler l'importance que revêt la mise en place et le soutien, à titre de contrepartie, de projets économiques reposant, par exemple, sur l'inter modalité ou la maintenance liée à l'exploitation ferroviaire.

Réponse du maître d'ouvrage en date du 23 juillet 2002

Simultanément à l'étude du projet de ligne nouvelle des réflexions ont été engagées afin de favoriser la création d'une plate-forme logistique dans le Gard. Une étude est pilotée par la DRE à laquelle RFF participe activement avec les principaux acteurs: la SNCF, la DDE du Gard, la CCI et la Communauté d'agglomération de Nîmes. Cette étude est en cours avec des conclusions attendues prochainement.

c) ont demandé des précisions ou fait des observations :

Ministère de l'intérieur,
de la sécurité intérieure et des libertés locales

DIRECTION DE LA DEFENSE
ET DE LA SECURITE CIVILES

SOUS-DIRECTION DE LA DEFENSE CIVILE
ET DE LA PREVENTION DES RISQUES

BUREAU DES RISQUES NATURELS
ET TECHNOLOGIQUES

Courrier transmis par le service conférent en date du 26 juin 2002

Par lettre de référence, vous m'avez transmis, dans le cadre de l'instruction mixte à l'échelon central, le dossier relatif aux travaux visés en objet.

Du point de vue de la sécurité civile le projet concerné appelle de ma part les observations suivantes qui doivent être prises en compte mais ne remettent cependant pas en cause son tracé et ses caractéristiques générales.

1 – MESURES CONCERNANT LES SERVICES DE SECOURS

1-1 Accessibilité des secours

L'efficacité des secours dans le cadre d'une intervention ne peut se concevoir sans une accessibilité satisfaisante des engins de secours le long de la ligne du T.G.V. Ainsi, il est nécessaire que tout point du tracé soit accessible en toutes circonstances par les services de secours .

A cet effet, il doit être possible d'accéder à la plate forme du T.G.V. :

- Soit à partir d'une piste carrossable parallèle à la ligne T.G.V. à condition que le terrain le permette (grillages de protection, fossés, drainages) .Les caractéristiques de cette piste doivent autoriser la

Réponse du maître d'ouvrage en date du 23 juillet 2002

I - 1

Les zones d'accès de secours qu'ils soient routier ou piéton, n'ont pas encore fait l'objet d'une étude. Leurs caractéristiques et configuration d'accès ne seront définies qu'à partir du stade de l'Avant Projet Détaillé. Pour la définition de ces modalités, RFF tirera bien évidemment profit de l'expérience des dispositions mises en place sur les lignes ferroviaires construites précédemment ou en cours, LGV Méditerranée et LGV Est notamment. A cet effet il apparaît essentiel qu'un groupe de travail soit mis en place réunissant RFF, SNCF et la direction de la défense et de la sécurité civiles.

circulation, le dépassement et le dégagement sans demi-tour des engins lourds de secours, et cela, quelles que soient les conditions météorologiques.

- A défaut, à partir d'une voie routière utilisable par les sapeurs-pompiers à la condition qu'un accès piéton permette de passer facilement de l'axe routier à l'axe ferroviaire. Il est impératif que cet accès autorise le passage de matériel porté à bras d'hommes (brancards, matériels de désincarcération, ...).

En outre, le cheminement à pied pour atteindre un point quelconque de la plate-forme ne doit pas excéder 500 mètres.

1-2 Moyens d'intervention

En vue d'assurer au mieux le secours aux personnes en cas d'accident, il importe que la S.N.C.F. fournisse aux corps de sapeurs-pompiers les matériels complémentaires en rapport avec l'intervention sur T.G.V., tels que :

- cisailles-écarteurs de type super lourd avec outils de découpage,
- torches à plasma,
- lorries motorisés
- véhicules de transport de matériel de type poids lourd polyvalent rail route.

...

Le détail de la nature et du volume de ces matériels devra être débattu avec les services départementaux d'incendie et de secours (S.D.I.S.) du Gard et de l'Hérault et ce, si besoin est, en complément des dispositifs prévus pour la ligne à grande vitesse Méditerranée (S.D.I.S. du Gard).

1-3 Phase d'avant projet

Les services départementaux d'incendie et de secours du Gard et de l'Hérault devront être associés aux travaux d'avant projet afin d'arrêter précisément les points suivants devant être pris en compte :

- Accessibilité des secours en tout point du tracé (notamment viaducs et

En tout état de cause, RFF prend note des observations de la Direction de la Défense et de la Sécurité Civiles qui seront examinées dans le cadre du groupe de travail proposé ci-dessus.

I - 2 et I - 3

RFF propose que la question des moyens d'intervention soit également débattue (en phase d'avant projet) dans le cadre du groupe de travail évoqué ci avant et bien entendu en association avec les SDIS du Gard et de l'Hérault.

tranchée couverte),

- Mise en place de moyens de secours et de lutte contre l'incendie tels qu'hydrants ou réserves d'eau en des points particuliers où cela serait nécessaire,
- Localisation et tracé des voies de désenclavement permettant l'accès des secours aux espaces naturels en cas de feu de forêts ou de garrigue
- Equipement des viaducs : accès, zones de stationnement de tête de pont, dispositif pare-chute... ,
- Moyens de surveillance et d'alerte.

Par ailleurs, ces services devront être destinataires des plans des ouvrages d'art.

1-4 Phase chantier

Afin de faciliter l'intervention des services d'incendie et de secours, il conviendra de se conformer aux prescriptions suivantes :

- la société adjudicatrice des travaux présentera le chantier aux services départementaux d'incendie et de secours du Gard et de l'Hérault. Elle leur fournira tous les éléments nécessaires à l'établissement d'un « plan d'intervention phase chantier » permettant une distribution permanente et efficace des secours. Il conviendra ainsi de déterminer les modalités d'intervention en cas de sinistre ou d'accident sur le chantier, et notamment les procédures et interfaces devant être développées à cet effet (schémas d'alerte, points d'accès, points de rencontre, processus d'accueil et de guidage des secours ...). Ce plan devra également prendre en compte les points présentant un risque particulier (dépôt de matières dangereuses, ...)

- la date de début des travaux devra être communiquée aux S.D.I.S. un mois à l'avance de sorte qu'ils puissent diffuser les consignes particulières du plan susmentionné

- ces services devront être informés de l'état d'avancement des travaux et des dispositions particulières de circulation routière (accès de service, plan des itinéraires empruntés par les véhicules de chantier, déviations, limitations de hauteur, ...)

I - 4

Les marchés de construction des différents ouvrages et lots de travaux, comporteront une clause relative à l'intervention des services d'incendie secours en phase chantier et à l'établissement du plan d'intervention phase chantier dans le respect des prescriptions proposées.

1-5 Phase exploitation

La ligne nouvelle devra être intégrée au Plan de secours spécialisé relatif aux accidents de chemin de fer arrêté par le préfet de chacun des deux départements. Cette planification des secours concerne les sinistres majeurs.

Pour les interventions courantes, la planification des services publics de secours devra être établie avant l'ouverture à l'exploitation de la ligne nouvelle.

La planification d'intervention et de sécurité de l'exploitant devra être également réalisée avant ouverture à l'exploitation des nouvelles infrastructures.

I - 5

RFF prend bonne note de cette demande, qui n'appelle pas d'observation particulière.

Les Plan de secours spécialisé et Plan d'intervention et de sécurité nécessiteront la mise en place d'un groupe de travail piloté par les préfets des départements concernés.

2- PRISE EN COMPTE DES RISQUES NATURELS MAJEURS

2-1 Risques causés par les inondations

La ligne projetée franchit ou longe de nombreux cours d'eau. Il existe autour de ceux-ci un risque d'inondations très sévères liées à des conditions géographiques et météorologiques particulières. Ce risque majeur doit être pris en compte en considérant à la fois le volume d'eau et la charge de matériaux emportée par ces crues qui peuvent être brutales.

Il est notamment rappelé qu'en aucun cas, le projet et ses aménagements particuliers (remblais, viaducs, ...) ne doit aggraver la situation actuelle du point de vue de la sécurité des personnes et des biens.

Ce risque doit également être pris en compte dans la détermination des voies d'accès des secours référencées au paragraphe 1-1.

2-2 Risques causés par les vents violents

Les conditions éoliennes des secteurs traversés devront faire l'objet d'études spécifiques pour en mesurer l'impact tant pour les infrastructures que pour les conditions d'exploitation.

2 - 1

RFF est bien conscient des spécificités des régimes des cours d'eau traversés par la projet. L'Etude d'Impact apporte des réponses en termes d'objectifs.

Le franchissement des cours d'eau par la ligne nouvelle fera l'objet d'un dossier très précis, au titre de la Loi sur l'eau, justifiant notamment le dimensionnement des ouvrages hydrauliques sur la base des événements climatiques de fréquence centennale ou d'évènements historiques connus. Ce dossier sera instruit par la MISE de l'Hérault et la DISE du Gard.

La plus grande transparence hydraulique sera recherchée dans la conception des ouvrages, dans le respect des dispositions du décret n° 2002-202 du 13 février 2002 applicable.

RFF et la SNCF se concerteront sur les éventuelles mesures particulières à mettre en place, suite au retour d'expérience, de la LGV Méditerranée et selon les conditions éoliennes locales (qui sont a priori moins pénalisantes que dans la partie Sud de la Vallée du Rhône).

A2

Suite à cette transmission, le service conférent a fait connaître le 31 juillet 2002 l'avis suivant :

« Par votre note référencée, vous me transmettez les réponses de Réseau Ferré de France aux observations formulées dans mon courrier du 26 juin 2002.

Ces réponses m'apparaissent satisfaisantes. **En conséquence, j'émet un avis favorable, pour le domaine de la sécurité civile, à la clôture de la procédure d'instruction mixte à l'échelon central relative au projet de contournement ferroviaire TGV et fret des villes de Nîmes et Montpellier. »**

MINISTERE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE
DIRECTION DE L'ESPACE RURAL ET DE LA FORET
Sous-Direction de l'aménagement et de la gestion de l'espace rural
Bureau de l'aménagement de l'espace rural

Courrier transmis par le service conférent le 4 juin 2002

Vous avez bien voulu me transmettre pour avis le dossier établi en vue de la procédure d'instruction mixte à l'échelon central du projet visé en objet.

J'ai l'honneur de vous faire connaître les observations que ce dossier appelle de ma part :

I- En ce qui concerne l'agriculture

Le tracé retenu doit être le moins pénalisant possible pour les exploitations traversées.

Les impacts potentiels et les mesures sur l'agriculture figurent aux volumes 2 page 237 et 3 pages 87, 104 à 115 - § 6.2.3.2. de l'étude d'impact -. Toutefois ces onze dernières pages ne contiennent que des généralités, le travail effectif au niveau des effets induits sur les exploitations du secteur reste à accomplir. En effet, il est seulement précisé à la page 107 que *"le projet va toucher plus d'une centaine d'exploitations sur l'ensemble du linéaire"* et *"qu'environ 40 sièges d'exploitation sont situés dans la bande d'étude"*.

La page suivante mentionne que *"l'impact exact du projet sur l'effet de déstructuration agricole ne pourra être effectué qu'au niveau des pré-études d'aménagement foncier, qui permettront aux commissions communales de se positionner sur l'opportunité d'un remembrement"*.

Réponse du maître d'ouvrage en date du 23 juillet 2002

Les pré études d'aménagement foncier étaient habituellement réalisées après la déclaration d'utilité publique du projet, sur la base du tracé effectivement retenu. Les initier avant l'enquête publique apparaît prématuré, le maître d'ouvrage pouvant donner l'impression d'un tracé déjà définitivement figé. Afin de respecter les échéances du décret du 2 juillet 2001, RFF propose de les démarrer dès la publication du rapport de la commission d'enquête. RFF a déjà entamé avec la chambre régionale d'agriculture pour la réalisation du dossier d'IMEC une étude assez fine d'identification des exploitations, des chemins et routes d'accès, des zones de vignoble AOC et de serres (notamment la Céreirède) concernées. Les vignobles AOC font actuellement l'objet d'une approche plus détaillée. Tous les éléments complémentaires à caractère général seront intégrés dans le dossier d'enquête.

Compte tenu des risques importants de destruction d'exploitation, il est important de prévoir des mesures compensatoires individuelles et collectives.

Des mesures compensatoires devront être notamment envisagées pour le rétablissement des accès et en vue d'atténuer les effets de coupure, de morcellement sur les cultures maraîchères et arboricoles ainsi que sur les serres dont les installations nécessitent un important investissement. A cet égard, la zone d'activité de la Céreirède subira une très forte contrainte en raison de l'emprise du projet sur cette zone de maraîchage et du nombre d'installations agricoles (serres) qui seront touchées.

En ce qui concerne les exploitations agricoles qui connaîtront un effet de coupure grave, toutes les solutions doivent être envisagées, y compris la réquisition d'emprise totale d'exploitation si les intéressés le souhaitent.

Dans les cas les plus délicats, la concertation devra être engagée le plus rapidement possible.

La signature des protocoles entre RFF, les services fiscaux et la profession agricole reste une condition indispensable pour le bon déroulement des opérations.

Les pré études d'aménagement foncier permettront effectivement d'aborder plus finement les diverses mesures de rétablissement d'accès et de désenclavement de même que la mesure des compensations collectives et individuelles à mettre en place et au minimum dans le respect des dispositions du Code Rural et des protocoles d'accord foncier.

Les exploitations agricoles qui connaîtront une coupure grave, seront identifiées et feront l'objet d'une attention particulière. Par souci de cohérence et d'équité il apparaît souhaitable que ces dispositions soient concertées au cas par cas avec la profession agricole et notamment les chambres départementale d'agriculture.

Les protocoles départementaux mis en place dans le cadre de la ligne nouvelle du TGV Méditerranée sont toujours en vigueur et appliqués pour les grandes infrastructures (cas de la réalisation de A75 dans l'Hérault)
Des contacts ont déjà été pris par RFF avec les services fiscaux et la profession agricole pour que l'ensemble des protocoles fassent l'objet d'une actualisation.

Il s'agit :

- d'un protocole d'accord cadre interdépartemental relatif à l'indemnisation des préjudices subis par les propriétaires fonciers et les exploitants agricoles
- des protocoles d'accord départementaux du Gard et de l'Hérault découlant du protocole interdépartemental

Des opérations d'aménagement foncier sont à prévoir pour pallier l'effet de coupure engendré par la création de la nouvelle ligne.

Contrairement à ce qui figure en page 8 des "informations juridiques et administratives" du dossier, ce n'est pas *"la Déclaration d'Utilité Publique (qui) mentionnera l'opportunité d'effectuer un remembrement des terres agricoles impactées par le projet"*. La D.U.P. devra mentionner pour cet ouvrage à caractère linéaire l'obligation faite au maître d'ouvrage de remédier aux dommages causés aux structures des exploitations agricoles en participant financièrement à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier (et non pas seulement de "remembrement") dont les modalités seront choisies par les commissions communales ou intercommunales constituées à cet effet, dans les conditions prévues par les articles L.112-2 et 3, L.123-24 à 26 et L.352-1, R.123-30 du code rural, ainsi qu'à l'exécution des travaux connexes. Ces derniers textes devraient d'ailleurs figurer dans la liste des "autres textes" visés à la page 10.

Les consultations, notamment celles des chambres d'agriculture des deux départements concernés, ainsi que de l'I.N.A.O. et du C.R.P.F., qui sont bien prévues par Réseau Ferré de France, doivent avoir lieu préalablement à l'enquête publique d'où la nécessité sur le plan pratique:

- de constituer immédiatement les commissions communales ou intercommunales;

- du protocole d'accord portant sur les modalités d'indemnisation des et les conditions de réparation des dommages de travaux publics
- du protocole d'accord relatif à l'exécution des travaux d'étude, de topographie et de sondages nécessités par les études et la construction de la ligne nouvelle

Le chapitre relatif aux « informations juridiques » sera modifié en conséquence.

Les consultations des chambres d'agriculture du Gard et de l'Hérault, du CRPF et de l'INAO ont été effectuées par le maître d'ouvrage en juin 2002 en préalable à l'enquête d'utilité publique du projet de ligne nouvelle. Par contre la constitution des commissions communales ou intercommunales n'est en aucun cas liée à ces consultations.

Pour les ouvrages à caractère linéaire les commissions communales ou intercommunales sont instituées puis constituées par arrêté préfectoral (Code rural R 123-30) , après consultation par le préfet de la commission départementale.

- d'entreprendre le plus rapidement possible en liaison avec les organisations professionnelles (Chambres régionales et départementales d'agriculture, I.N.A.O., C.R.P.F., A.D.A.S.E.A., S.A.F.E.R.) les préétudes d'aménagement foncier, en confirmant à ce sujet la demande déjà exprimée au maître d'ouvrage;

- de consulter sur cette base les commissions susmentionnées sur la compensation des dommages causés aux structures agricoles.

En termes de calendrier, il conviendrait de coordonner le projet de ligne nouvelle et le projet autoroutier SESAM (doublement de l'autoroute actuelle au sud de Montpellier) afin d'optimiser les procédures (enquêtes publiques, échanges parcellaires...) et le traitement des délaissés, notamment la bande située entre les emprises de ces deux ouvrages au sud de Montpellier.

En ce qui concerne les AOC

Le projet traverse les aires délimitées des appellations d'origine contrôlées "Côteaux du Languedoc" au sein desquels on distingue deux terroirs: La Méjanelle et Vérargues, "Costières de Nîmes" et "Muscat de Lunel". Les zones non incluses dans ces AOC produisent des vins de pays et des vins de cépage.

La production viticole s'organise autour de caves coopératives, de caves particulières et de grands domaines. La vinification est principalement assurée par les caves coopératives qui se sont regroupées mais la part des caves particulières tend à augmenter.

Il apparaît que l'ensemble de l'aire d'étude est fortement marqué par l'activité agricole et plus particulièrement par la viticulture et que les principales contraintes pèsent sur les zones viticoles en AOC

Le maître d'ouvrage n'est cependant pas opposé à anticiper la mise en place de ces commissions, de telle sorte que les études de pré aménagement foncier puissent démarrer si nécessaire, après la publication du rapport du commissaire enquêteur.

La volonté de mise en cohérence des deux projets figure clairement au chapitre 3 de la notice explicative. La DDE de l'Hérault, maître d'ouvrage du projet autoroutier et RFF sont d'accord sur ce point. Il convient désormais d'y associer ASF qui a été récemment nommé concessionnaire du projet autoroutier. L'objectif partagé de la réalisation simultanée des projets et le traitement conjoint des questions foncières devrait pouvoir être effectivement mis en œuvre, compte tenu de l'avancement des calendriers respectifs.

ainsi que sur les sièges d'exploitation et caves particulières situés sur l'axe du projet. Cependant l'INAO, consulté, ne peut se prononcer dans la mesure où le tracé n'est pas suffisamment précisé.

Même si l'emprise foncière est faible, l'incidence financière peut être élevée pour l'exploitation, notamment par suite du déclassement possible de certains cépages. Selon les résultats de l'étude menée par la Chambre d'agriculture:

- l'impact sera important sur le terroir "Coteaux de la Méjanelle";
- trois grandes propriétés viticoles (le Mas Cardel, le Mas de Bellevue et la Tour de Farges) en zone classée en AOC "Muscat de Lunel" seront déstructurées,
- ainsi que certaines exploitations en zone classée en AOC "Costières de Nîmes" pour lesquelles la restructuration sera plus délicate suivant leur contexte, particulièrement dans les communes de Caissargues, Bernis, Manduel, Bouillargues.

Outre les procédures d'aménagement foncier, il conviendra d'étudier, en concertation avec les organisations agricoles et viticoles, les possibilités d'attribution de droits de plantations ainsi que de constitution de réserves foncières, afin de faciliter la restructuration des exploitations viticoles.

Je réserve mon avis à cet égard dès lors que je n'ai pas connaissance des mesures d'accompagnement qui permettraient de préserver au mieux le paysage et l'environnement des vignobles en appellations d'origine.

RFF a confié aux chambres d'agriculture une étude détaillée d'incidence du projet sur les zones AOC les plus sensibles.

RFF propose de mettre en place le plutôt possible avec les services de l'Etat concernés et la profession agricole, les chambres départementales d'agriculture notamment, une cellule de réflexion permettant d'identifier d'une part les besoins et d'autre part les pistes de relocalisation des parcelles AOC impactées par le projet. L'Etat devra pouvoir favoriser et appuyer auprès des institutions européennes les mesures propices à la plantation de nouveaux vignobles.

Une approche paysagère de la traversée de ces vignobles a été menée par RFF dans le cadre d'une analyse globale du contexte paysager des espaces traversés par le projet. Cette approche a été présentée en commissions des sites des départements du Gard et de l'Hérault. La phase d'avant projet détaillé donnera lieu à des études particulières des différentes zones concernées.

II- En ce qui concerne les forêts

Le projet touche des îlots boisés qui constituent les derniers milieux naturels de ce territoire. Compte tenu de leur caractère résiduel et même s'ils n'abritent pas toujours des milieux rares ou remarquables, il est impératif que les emprises ferroviaires y soient réduites au strict nécessaire et que les carrières et dépôts en soient systématiquement proscrits.

L'effet de fragmentation des milieux naturels pourra avoir un impact en termes de capacité du milieu à accueillir les espèces et en termes d'espace voué à l'habitat, spécifiquement au sein des milieux forestiers. Ainsi le bois de Signan (chênaie), classé ZNIEFF de type 1, sera traversé par la future ligne ferroviaire en son centre: sa capacité d'accueil sera donc réduite et la longueur des lisières augmentée.

Il conviendra de limiter au maximum les effets des modifications de la structure des boisements, phénomène lié aux ouvertures que crée le projet d'infrastructure, en assurant la reconstitution de lisières effectuées en tenant compte de la sensibilité des boisements et de prévenir les risques d'incendie.

Une demande d'autorisation préalable de défrichement devra être présentée.

L'instruction technique du défrichement sera assurée par la direction départementale de l'agriculture et de la forêt.

Il y aura lieu toutefois de veiller aux conditions particulières suivantes:

- pour les forêts soumises au régime forestier, l'instruction du défrichement sera assurée par la direction départementale de l'Office national des forêts;

RFF veillera à ce que les emprises ferroviaires soient limitées au strict nécessaire dans les forêts et que les carrières et dépôts y soient proscrits.

RFF se concertera avec les services déconcentrés du ministère de l'agriculture et les organismes régionaux compétents pour les situations particulières (bois de Signan...).

RFF veillera à l'application de telles dispositions et se concertera les DDAF et les organismes régionaux compétents pour les situations délicates.

Des contacts ont été pris avec les deux DDAF du Gard et de l'Hérault quant aux procédures nécessaires aux autorisations de défrichement.

RFF procédera à une identification des espaces boisés classés et soumis au régime forestier par département. RFF se concertera avec les DDAF, le CRPF et l'ONF pour appréhender les éventuelles mesures compensatoires à mettre en œuvre.

- si le massif représente plus de 25 ha, une enquête publique devra être diligentée;
- dans le cas d'espaces boisés classés "à conserver" ou "à protéger", les modifications induites devront être validées au POS ou PLU;
- enfin, les pistes DFCI devront être rétablies conformément aux plans d'aménagement des forêts contre l'incendie.

Il convient de noter que tous les boisements touchés sont privés et que les mesures compensatoires devront être mises en œuvre en accord avec les propriétaires et les directions départementales de l'agriculture et de la forêt.

III- En ce qui concerne les eaux

Le dossier présenté intègre les demandes formulées au titre de l'hydraulique par les divers services composant les M.I.S.E.. A ce stade, il n'est pas possible d'entrer davantage dans les détails qui ne pourront être abordés que lorsque la procédure d'autorisation au titre des articles L.214-1 à 6 du code l'environnement sera lancée.

Toutefois, si les détails relatifs à la préservation de la ressource en eau et des milieux aquatiques ainsi qu'à la prévention des risques d'inondation seront étudiés et réglés en coordination avec la M.I.S.E. de l'Hérault et la D.I.S.E. du Gard, vous trouverez ci-joint deux courriers récents qui émanent de ces dernières, au titre de l'eau et en ce qui concerne la protection des captages d'eau destinée à la consommation humaine.

Les principaux critères que l'aménagement devra respecter pour la prise en compte du milieu aquatique et notamment pour le futur dossier d'autorisation au titre des articles susmentionnés sont les suivants:

Les POS et PLU feront l'objet d'une enquête publique de mise en compatibilité simultanément à l'EUP du projet notamment en ce qui concerne les espaces boisés classés.

1)- la transparence hydraulique de l'aménagement y compris le rétablissement de tous les écoulements sur le linéaire concerné. Ce principe de transparence est prioritaire.

Le dossier indique (notice explicative, hydraulique, Chapitre 3.4.1.) que l'incidence admise du projet sur le niveau des crues dépend de la nature des terrains concernés.

Les valeurs prises en compte dans le pré-dimensionnement des ouvrages sont:

- ▶ 0 cm en zone sensible
- ▶ 5 cm en zone rurale avec habitat dispersé
- ▶ 20 cm en zone non bâtie.

La fréquence de la crue n'étant pas indiquée, il semble que les options retenues concernent toutes les fréquences de crue. En l'état, ces options ne respectent pas intégralement le principe de transparence hydraulique.

La seule dérogation qui paraît possible au principe doit être justifiée au regard des enjeux existants et être acceptée par les acteurs et les collectivités concernées.

2)- la compensation à l'imperméabilisation devra être apportée pour les zones imperméabilisées. L'utilisation de béton non hydrofuge sera proscrite sur le plan général.

3)- l'aménagement conduit à la réalisation de remblais en zones inondables: ces volumes soustraits aux champs d'inondation feront l'objet de compensations.

1)

Le dimensionnement des ouvrages est réalisé sur la base d'une fréquence de crue centennale et des données de crues historiques mesurées pour les cours d'eau équipés.

Les valeurs de remous prises en compte dans le pré dimensionnement des ouvrages sont indicatives. La typologie proposée devra, au niveau de l'enquête hydraulique, se traduire par une cartographie précise. Le dimensionnement des ouvrages sera justifié dans le cadre des dossiers Loi sur l'eau, après concertation avec la MISE de l'Hérault et la DISE du Gard sur notamment les hauteurs de remous à considérer selon les enjeux existants.

La plus grande transparence hydraulique sera recherchée dans la conception des ouvrages, dans le respect des dispositions du décret n° 2002-202 du 13 février 2002 applicable

2) et 3) RFF prend note de ces observations.

Les dispositions envisagées seront proposées dans le cadre des dossiers loi sur l'eau.

4)- sur un aspect plus méthodologique, le calcul des débits extrêmes retenu par le pétitionnaire pour les bassins versants inférieurs à 100 km² s'effectuera par la méthode BRESSAND-GOLOSSOF, méthode retenue sur les départements du Gard et de l'Hérault par les services de l'Etat.

5)- la protection du milieu aquatique, y compris des nappes, au regard des usages d'alimentation en eau potable et d'irrigation sera définie notamment en phase d'exploitation normale et en cas de pollution accidentelle.

6)- pour les petits ouvrages hydrauliques, afin de favoriser la remontée piscicole, il sera préconisé de créer une échancrure en zone centrale pour concentrer le cours d'eau en période d'étiage. L'avis de la Délégation piscicole régionale sera systématiquement requis.

Eau potable

La protection des captages d'eau destinée à la consommation humaine devra faire l'objet d'une particulière attention.

Dans le département du Gard, des études très complètes devront être menées notamment en ce qui concerne d'une part l'alimentation en eau des communes de VAUVERT et de MANDUEL et d'autre part le captage de Crève Caval en raison de sa localisation par rapport aux infrastructures ferroviaires.

4)

En l'absence de modèle spécifique faisant l'objet d'un accord des parties concernées, la formule de BRESSAN GOLOSSOF sera appliquée par défaut. Il conviendra avec les services de l'eau du Gard et de l'Hérault et des hydrologues experts d'apprécier le mode de dimensionnement des ouvrages hydrauliques pour les écoulements en nappe dans les petits bassins à faible pente, où la formule de Bressan Golossof n'est pas forcément adaptée à ce type de problématique.

5) RFF adhère à cet objectif.

Conscient de cette incidence potentielle du projet, RFF a mené en 2000, une étude de vulnérabilité des nappes et des captages qui a été complétée par une analyse plus détaillée en 2002 (dont les résultats ont été présentés aux services de l'Etat concernés). Le résultat de ces études permettra de mieux appréhender les mesures de protection, prévention et d'intervention à mettre en place. Les mesures envisagées seront proposées dans le cadre des dossiers loi sur l'eau et concertées au préalable avec la MISE de l'Hérault et la DISE du Gard.

6)

Les cours d'eau concernés par cette mesure seront identifiés et les mesures préconisées seront soumises à la Délégation piscicole régionale.

Les études 2000 et 2002 ont permis d'identifier les incidences sur tous les captages publics AEP, dont ceux cités. Pour chacun d'entre eux, des mesures seront esquissées dans le dossier d'enquête publique et arrêtées de manière précise pour l'enquête au titre de la loi sur l'eau.

Les mesures destinées à limiter les risques de pollution des canaux de la Compagnie Nationale du Bas Rhône Languedoc devront être complétées et précisées étant donné l'importance de leur usage pour l'alimentation en eau destinée à la consommation humaine dans les départements du Gard et de l'Hérault.

En tout état de cause, le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau permettra de préciser les éventuelles incidences sur les étangs et de les supprimer ou de les compenser si elles sont sensibles.

Le Sous-Directeur
de l'Aménagement et de la Gestion
de l'Espace Rural

J.C. VIAL

P.J.: Une lettre de la DISE du Gard du 22 mars 2002
Une lettre de la MISE de l'Hérault du 27 mai 2002

Ces mesures ont déjà été abordée entre RFF et compagnie du Bas Rhône Languedoc et feront l'objet d'une convention commune.

Des études d'incidences sur les espaces « Nature 2000 » (étangs palavasien, petite Camargue) sont en cours.

**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT DES TRANSPORTS DU LOGEMENT DU
TOURISME ET DE LA MER**
DIRECTION DES ROUTES
Sous-Direction des autoroutes et ouvrages concédés
Bureau des opérations autoroutières

Courrier transmis par le service conférent en date du 17 juin 2002

Par lettre du 5 mars 2002, vous m'avez transmis, pour avis, le dossier établi pour l'instruction mixte concernant le contournement ferroviaire TGV et fret de Nîmes et Montpellier.

Ce projet interfère avec les autoroutes A54 entre Nîmes et Arles et A9 entre Nîmes et Montpellier.

Vous trouverez, ci-après, les observations qu'appelle le présent dossier d'instruction mixte.

**1) Jumelage de la LGV et du projet de dédoublement de l'autoroute
A9 au droit de l'agglomération de Montpellier**

- Sur l'appellation du projet autoroutier dans le dossier d'IMEC

Toutes les références au projet SESAM du dossier d'IMEC seront supprimées et remplacées par l'appellation suivante : « projet de dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier ».

Réponse du maître d'ouvrage en date du 24 juillet 2002

RFF a pris bonne note de cette observation :

Le terme SESAM sera remplacé par « projet de dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier ». dans les documents du dossier d'enquête d'utilité publique du Contournement de Nîmes et Montpellier.

- Sur la description du projet autoroutier figurant dans la notice explicative, (paragraphe 3.5.5.2) et dans le dossier d'étude d'impact (volume 3, paragraphe 6.4.1.2.)

Je vous propose de reprendre, pour la description du projet autoroutier, la rédaction suivante :

« Le projet de dédoublement de l'autoroute A9 consiste en l'aménagement d'un barreau neuf, entre Saint-Jean-de-Vedas et Vendargues, à deux fois trois voies, dédié au trafic de transit et destiné à assurer la continuité de l'A9. La section autoroutière déviée, qui deviendra l'autoroute A700 lors de la mise en service de la nouvelle section, reste dédiée aux trafics locaux et d'échanges.

Le projet de dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier a été intégré dans la concession de la société Autoroutes du Sud de la France (ASF) par un avenant approuvé par décret le 1^{er} mars 2002. Les études d'avant-projet sommaire du projet ont été approuvées par décision ministérielle le 3 mai 2002.

L'instruction mixte à l'échelon central devrait être ouverte à l'automne 2002. La direction des routes, et par « délégation » la direction départementale de l'équipement (DDE) sous l'autorité du préfet de l'Hérault, sont chargées de l'établissement du dossier d'IMEC et du dossier d'enquête publique en liaison avec ASF.

Conformément à la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987 relative à la construction et à l'aménagement des autoroutes concédées, c'est la société concessionnaire qui sera chargée d'élaborer l'avant-projet autoroutier du dédoublement.

Le projet autoroutier prend place entre l'autoroute A9 existante au nord et la ligne ferroviaire nouvelle au sud. Sur les communes de Lattes, Montpellier et Mauguio, les bandes d'études sont en partie juxtaposées. Un périmètre d'étude commun avait d'ailleurs été défini par arrêté préfectoral en juin 1990.

La rédaction proposée n'appelle pas d'observation particulière ; elle aura peut-être à être actualisée (phrases sur le PIG, sur date de l'IMEC...) en fonction des développements du projet autoroutier jusqu'à la mise sous presse du dossier d'enquête publique du Contournement de Nîmes et Montpellier.

La notice explicative et le dossier d'étude d'impact (volume 3 § 6.4.1.2) seront modifiés en conséquence.

Les réflexions menées dans le cadre des études d'APS du dédoublement de l'autoroute A9 ont conduit à retenir une variante de tracé jumelée au projet ferroviaire, sur une zone d'environ 7 kilomètres, sur les communes de Lattes et Montpellier. L'opportunité de prendre un arrêté préfectoral déclarant le projet autoroutier d'intérêt général (PIG) est à l'étude.

Le jumelage de l'autoroute A9 et de la ligne à grande vitesse du contournement de Nîmes et Montpellier a pour conséquence l'émergence d'un certain nombre de problématiques communes.

Les études ainsi que les procédures techniques et administratives du projet autoroutier devront être menées dans un souci de cohérence et de coordination entre les deux maîtres d'ouvrage.

En particulier, les mesures suivantes devront être adoptées :

- les études environnementales devront permettre de présenter les impacts cumulés des deux infrastructures, en particulier en ce qui concerne les aspects acoustiques, paysagers et hydrauliques et l'évaluation des incidences sur les étangs palavasiens ;
- les rétablissements des communications et des réseaux divers impliquant des ouvrages communs aux infrastructures autoroutières et ferroviaires devront être étudiés de façon coordonnée ;
- les acquisitions foncières des parcelles touchées par les deux projets et les éventuels remembrements devront être menés de manière conjointe par les maîtres d'ouvrage ; à défaut de calendriers concordants en termes de procédure, chaque service devra être étroitement associé aux procédures menées par l'autre.

Pour cela, une convention générale devra être signée entre ASF et RFF pour assurer, tant en phase d'études que de travaux, une cohérence de conception et de réalisation des deux infrastructures dans la zone de jumelage. Elle devra tenir compte de leur interdépendance mais également de leur impact commun sur l'environnement au sens large, de façon à assurer une lisibilité cohérente vis à vis des acteurs extérieurs (collectivités, riverains, ...).

Les rétablissements de voies de communication ou des autres réseaux devront faire l'objet de conventions spécifiques entre ASF et RFF, portant sur les modalités de réalisation et la répartition de leur financement, sur la base notamment de la circulaire n° 85.70 du 10 octobre 1985 relative aux règles générales de partage du financement en cas de croisement ou de juxtaposition d'une route nationale et d'une voie ferrée. »

- Sur l'association d'ASF

Compte tenu des développements précédents, le dossier d'IMEC devra mentionner ASF, aux côtés de la DDE de l'Hérault, comme l'interlocuteur de RFF.

ASF sera donc étroitement associée à l'ensemble des réflexions et procédures menées préalablement à l'obtention de la déclaration d'utilité publique du projet autoroutier. Toutefois, c'est ASF qui mènera les procédures et l'ensemble des concertations qui seront nécessaires dans le cadre des problématiques communes évoquées plus haut, à savoir le rétablissement des communications et des réseaux divers qui impliquent des ouvrages communs, les acquisitions foncières des parcelles touchées par les deux projets, les éventuels remboursements qui devront être menés de manière conjointe par les deux maîtres d'ouvrage, ou pour toute question relative au projet de jumelage de la LGV et du dédoublement autoroutier.

Cependant, en ce qui concerne la convention entre RFF et ASF, il est fortement souhaitable qu'elle soit également signée par la DDE 34, avec laquelle RFF doit aujourd'hui assurer la cohérence des deux projets et définir les principes de cohérence qui devront être appliqués par ASF. RFF avait d'ailleurs demandé qu'une convention cadre soit signée entre la direction des routes, la DTT, la DDE 34 et RFF, applicable aux concessionnaire autoroutier et maître d'œuvre ferroviaire.

A noter par ailleurs la signature récente d'une convention entre l'Etat, RFF et la communauté d'agglomération de Montpellier, de financement d'une étude d'incidence des deux projets d'infrastructure sur la zone urbaine de Montpellier/Lattes. ASF devrait être partie prenante des dispositions envisagées dans le cadre de cette étude.

RFF prend note de cette observation, même si au stade actuel d'avancement des projets.

La DDE 34 reste l'interlocuteur privilégié de RFF, garant des dispositions communes mises en place avant la désignation de ASF.

Le concessionnaire prenant habituellement en charge le projet autoroutier après la DUP, les rôles de ASF et de la DDE 34 normalement en charge du projet jusqu'à la DUP demandent à être clairement définis.

Une réunion DTT, RFF, Direction des routes, DDE 34, ASF pourrait opportunément être organisée au début de l'automne 2002 afin de préciser les rôles respectifs, et d'étudier le calendrier et les modalités d'élaboration de la convention.

La convention générale envisagée pour assurer, tant en phase d'études que de travaux, une cohérence de conception et de réalisation des deux infrastructures dans la zone de jumelage sera négociée par ASF.

- Sur les impacts cumulés de la ligne ferroviaire nouvelle et du projet autoroutier (page 411 et suivantes)

Le chapitre sur les impacts cumulés du dossier d'enquête d'utilité publique devra être complété avec la DDE et ASF en fonction de l'état d'avancement des études du projet autoroutier. Seront notamment revus et complétés les points suivants : le volet bruit, les chiffres de consommation de terres maraichères, les mesures de réduction de la coupure urbaine, etc.

En ce qui concerne le dossier d'IMEC, mes observations sont les suivantes.

En premier lieu, certains développements doivent être revus dans la mesure où ils présentent de façon prématurée certaines caractéristiques des projets.

Il est ainsi prématuré d'indiquer (étude d'impact, page 414) la surface de prélèvement agricole du projet autoroutier dans la mesure où seule une bande de 300 mètres est, à ce stade, délimitée.

De même, les mesures d'insertion relatives au dimensionnement des ouvrages de franchissement ou les principes d'aménagement doivent être présentés simplement à titre indicatif dans la mesure où seul le calage définitif du projet autoroutier permettra de définir les impacts définitifs et les caractéristiques précises des mesures correspondantes du projet.

Comme cela a été envisagé avec la DDE 34, RFF propose qu'un chapitre spécifique du dossier d'EUP, plus développé que celui existant actuellement soit consacré aux impacts cumulés des deux infrastructures.

Les textes correspondants seront dans toute la mesure du possible mis au point avec le concours de la DDE 34 et d'ASF sur la base des observations ci contre de la Direction des Routes.

Il est pris en note de ces observations

En second lieu, en ce qui concerne les effets cumulés sur l'eau, le dossier d'IMEC (page 418) indique que l'objectif est d'avoir une surélévation de la ligne d'eau pour les plus hautes eaux connues inférieures à 5 cm au droit des ouvrages lorsqu'il existe du bâti en zone inondable.

Faire référence à un objectif chiffré précis est prématuré. Je vous propose donc de modifier votre phrase ainsi : « La plus grande transparence hydraulique sera recherchée dans la conception des ouvrages, dans le respect des dispositions du décret n° 2002-202 du 13 février 2002 applicable et des orientations données par la circulaire d'application de ce décret en cours d'élaboration ». A cet égard, je vous rappelle que la circulaire d'application du décret explicitera la notion de transparence hydraulique.

- Sur les références à l'autoroute A9 existante

Toutes les mentions « requalification de l'autoroute A700 en autoroute urbaine » doivent être supprimées car elles sont prématurées. La décision ministérielle du 3 mai 2002 approuvant les études d'APS prévoit qu'une étude spécifique sera menée de manière à définir, en partenariat avec les acteurs locaux (collectivités locales et services de l'Etat) et la société concessionnaire ASF, le programme détaillé et le calendrier des aménagements sur A700. Cette étude spécifique, réalisée au niveau du projet définitif, portera sur les aménagements à concevoir en matière de lutte contre les nuisances sonores, d'insertion paysagère et d'assainissement.

- Sur la représentation graphique du projet autoroutier

Le projet de dédoublement de l'autoroute A9 est représenté, dans le dossier d'IMEC, par un tracé symbolisé par un trait rouge.
Or, c'est une bande d'étude d'une largeur de 300 mètres qui est annexée à la décision ministérielle d'approbation des études d'avant-projet sommaire, et qui sera certainement soumise aux procédures d'utilité publique.

Il convient de souligner que d'autres services de l'Etat (Ministère de l'Environnement et de l'Agriculture) demandent au contraire des engagements plus fermes et plus précis à RFF sur l'ensemble du linéaire de projet. Dès lors, il n'apparaît pas possible de prendre en compte cette remarque ; les valeurs de remous indiquées sont d'ailleurs des valeurs courantes pour un pré dimensionnement d'ouvrages hydrauliques.

Dans le dossier d'enquête publique, sera rappelé le principe de transparence hydraulique et les objectifs généraux de RFF pour le projet ferroviaire.

RFF propose que, si les calendriers respectifs des deux projets le permettent, un dossier Loi sur l'eau commun soit établi pour les ouvrages hydrauliques de la zone de jumelage.

Le dossier d'EUP sera modifié en conséquence.

RFF examinera avec la DDE 34 le mode de représentation adapté selon les différents documents graphiques utilisés au dossier d'EUP.

• Evaluation économique et sociale, volume 1, page 101, paragraphe 5.3 relatif aux autres projets de transport au-delà de la situation de référence

La rédaction du dernier paragraphe relatif aux projets routiers dans la vallée du Rhône doit être revue. En effet, il est aujourd'hui prématuré d'anticiper sur les termes et l'issue d'un futur débat public. A ce jour, il convient de s'en tenir à la rédaction des schémas multimodaux de services collectifs de transport. Ces derniers énoncent que « Le problème de la congestion de la vallée du Rhône et du couloir languedocien sera appréhendé de manière globale. Les projections des trafics interurbains à l'horizon 2020 sur le réseau routier national mettent en lumière une forte dégradation du niveau de service des autoroutes de la vallée du Rhône (A7) et du couloir languedocien (A9). (...) Pour le long terme, au cas où les mesures (*proposées à moyen terme*) s'avèreraient insuffisantes pour pallier l'engorgement de la vallée du Rhône et du couloir languedocien, le débat devra se poursuivre pour rechercher des réponses, au-delà de celles envisagées aujourd'hui, privilégiant des solutions modales alternatives. Pour le mode routier devra en particulier être examinée la pertinence de réponses fondées sur l'aménagement d'un nouvel axe alternatif à la vallée du Rhône, ou bien, sur l'aménagement dans la vallée des autoroutes existantes (...) Les solutions définitives seront arrêtées à l'issue d'un débat public multimodal, organisé sous l'égide de la commission nationale du débat public. »

2) Franchissement de l'autoroute A54 au droit de la commune de Garons

Ce franchissement au-dessus de l'autoroute devra réserver un tirant d'air de 5,25 m minimum au-dessus de tout point de la chaussée de l'autoroute et permettre l'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute.

La rédaction sera modifiée en conséquence, avec de larges citations du schéma de service collectifs.

Cette disposition sera prise en compte ; à noter toutefois la demande d'un gabarit supérieur au gabarit habituel de franchissement autoroutier (4,85 m), entraînant une augmentation non négligeable des remblais (et donc un surcoût dont les conditions de financement devront être précisées). Ce gabarit ne sera pas réservé lors de la phase travaux, compte tenu des gabarits inférieurs des ouvrages encadrant franchissant A54.

3) Tangence localisée avec l'autoroute A9 au sud de l'échangeur de Lunel

Compte tenu de l'évolution prévisible du trafic de cette section de l'autoroute A9, l'implantation de la ligne nouvelle devra préserver la possibilité d'élargir l'autoroute A9 actuelle pour augmenter sa capacité. Une largeur libre de talus de 20 à 30 mètres devra donc être réservée entre les deux infrastructures.

4) Concertation et conventions

- La concertation avec la société ASF sera poursuivie pour les phases ultérieures des études et des travaux.
- Des conventions entre les sociétés RFF et ASF devront être passées ; elles définiront les responsabilités des intervenants et les modalités de construction et de gestion ultérieure des ouvrages à réaliser.

En conclusion, sous réserve de la prise en compte des observations formulées ci-dessus, j'émet un avis favorable au dossier d'IMEC du contournement ferroviaire TGV et fret de Nîmes et Montpellier.

Compte tenu de l'impact très significatif sur le vignoble AOC "Muscat de Lunel", cette disposition nécessite un examen commun entre ASF et RFF des caractéristiques géométriques des deux infrastructures à mettre en œuvre dans le respect des recommandations du GEFRA. Aucune disposition particulière ne figurant au POS des communes concernées, l'incidence de cette demande devra être prise en charge par ASF, de même que celle qui pourrait résulter d'un déplacement du gazoduc situé en pied de talus de A9.

Une convention particulière devra être établie à ce sujet.

**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT DES TRANSPORTS DU LOGEMENT DU
TOURISME ET DE LA MER**
DIRECTION DES-ROUTES
Sous-Direction des investissements routiers
Bureau des opérations en rase campagne

Courrier transmis par le service conférent en date du 10 juillet 2002

Par courriers des 31 janvier et 5 mars 2002, vous m'avez adressé pour avis, le dossier d'instruction mixte à l'échelon central relatif au projet de nouvelle ligne ferroviaire Languedoc-Roussillon – contournement de Nîmes et Montpellier. Celui-ci appelle de ma part les observations suivantes :

1. Contournement ferroviaire et routes nationales

La RN 113 entre Montpellier et Nîmes a fait l'objet d'une études d'APSI 1ere phase approuvée par décision ministérielle du 15 mars 1994. Le parti d'aménagement retenu est celui d'une artère interurbaine à deux fois deux voies avec carrefours giratoires plans, conforme à la circulaire du 9 décembre 1991, et statut de route express. Il convient que le procès-verbal de l'instruction mixte mentionne cette décision.

Je note que les préconisations de la direction départementale de l'équipement du Gard sur le dossier d'avant projet sommaire, notamment en ce qui concerne les rétablissement des RN113 et RN 313 sur la commune d' Aimargues (rétablissement par pont-rail avec une ouverture de 36,50 m et un tirant d'air d'au moins 6,20 m pour permettre le passage des convois exceptionnels) ont été prises en compte.

Réponse du maître d'ouvrage en date du 1 er août 2002

Le dossier d'enquête publique (notice explicative, chapitre « infrastructure et réseaux ») mentionnera explicitement l'existence de l'APSI de la RN 113 ainsi que les objectifs et fonctionnalités indiquées par la Direction des Routes.

Toutefois, compte tenu de la modification du tracé de la RN 113 que ce rétablissement va entraîner, il convient que le fuseau, soumis à enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, soit élargi au droit de cette intersection afin d'englober les surfaces nécessaires à la réalisation du rétablissement de RN 113 tel qu'il est envisagé par la direction départementale de l'équipement du Gard. En particulier, le fuseau doit couvrir la future intersection avec la RN 313 et le rétablissement de RN 113.

Le rétablissement de RN 113, réalisé par l'intermédiaire d'un pont-route au droit de Baillargues, est compatible avec le futur aménagement de RN 113.

Il en est de même pour ce qui concerne le rétablissement des voies routières, les études de projets devront préciser les dispositions prises pour l'assainissement pluvial des voies (dont certaines ont leur profil en long abaissé).

En conclusion, sous réserve de la prise en compte des observations formulées précédemment, **j'émet un avis favorable au dossier d'instruction mixte relatif au contournement ferroviaire TGV et fret Nîmes et Montpellier.**

RFF a travaillé en étroite collaboration avec la DDE du Gard sur la question du rétablissement des RN 113 et 313, afin notamment d'en définir le parti technique. A l'heure actuelle, comme le souligne d'ailleurs la Direction des Routes, les objectifs sont partagés et les positions convergentes.

L'élargissement du fuseau préconisé par la Direction des Routes aboutirait à une bande DUP de près d'un kilomètre de large, ce qui apparaît délicat sur le plan juridique. RFF propose de poursuivre la collaboration avec la DDE du Gard afin, conformément à l'objectif recherché par la Direction des Routes, de préserver l'avenir dans les meilleures conditions.

Il convient en effet de rappeler que le franchissement des RN 113 et 313 dans leur tracé actuel ne nécessiterait pas leur déviation et que l'aménagement de la RN 113 n'a pas fait l'objet d'une procédure plus avancée que celle de l'APSI ; , il apparaît donc nécessaire qu'une convention puisse être signée rapidement entre la DDE 30 et RFF afin de définir les modalités de réalisation et de financement des mesures conservatoires souhaitées par l'Etat.

Par courrier en date du 24 décembre 2002, la Direction des routes a communiqué le courrier suivant :

« Par courrier du 24 juillet 2002, vous m'avez transmis les éléments de réponse de RFF aux observations que j'ai formulées le 17 juin dernier sur le dossier établi pour l'instruction mixte concernant le contournement ferroviaire TGV et fret de Nîmes et Montpellier.

Ces éléments de réponse appellent de ma part les remarques suivantes :

Sur la convention entre RFF, AST et la DDE (p.4/48)

La signature d'une convention tripartite entre ASF, la DDE sous l'autorité du préfet de l'Hérault et RFF est en effet souhaitable. Je suis, par ailleurs, d'accord sur le principe d'une réunion à l'échelon central pour la mise au point de celle-ci. Il me semble toutefois opportun que cette réunion soit précédée d'un contact entre les trois services signataires afin que des propositions concrètes quant au calendrier, aux modalités d'élaboration et au contenu de cette convention soient émises.

Sur les effets cumulés sur l'eau (p. 6/8)

Vous m'informez que certains services de l'Etat demandent des engagements plus fermes et plus précis à RFF sur l'ensemble du linéaire du projet.

La fixation des prescriptions applicables en matière de transparence hydraulique des ouvrages devra, en tout état de cause, respecter les dispositions du décret n° 2002-202 du 13 février 2002 et de la circulaire du 24 juillet 2002, et être déterminée en accord avec les services du ministère de l'écologie et du développement durable.

Par ailleurs, la circulaire précitée rappelle que la notion de transparence hydraulique s'apprécie au regard des zones à forts enjeux, et non au droit des ouvrages.

Sur la représentation graphique du projet autoroutier (p. 6/8)

Vous m'informez que RFF examinera avec la DDE de l'Hérault le mode de représentation adapté du projet autoroutier selon les différents documents graphiques utilisés au dossier d'enquête publique. Je vous rappelle qu'à ce jour le projet est défini à l'intérieur de la bande de 300 mètres qui est annexée à la décision ministérielle d'approbation des études d'APS du 3 mai 2002 et que seule cette bande doit représenter le projet dans les différents dossiers de présentation.

Sur le franchissement de l'A54 au droit de la commune de Garons (p.7/8)

La demande d'un gabarit de franchissement réservant un tirant d'air de 5,25 mètres (au lieu des 5 mètres habituellement exigés) a été systématiquement formulée pour cet ouvrage depuis le début des études APS. La raison invoquée était de réserver la possibilité d'effectuer un renforcement structurel des chaussées d'A54, autoroute récente, nécessité en partie par une forte augmentation du trafic.

Ce renforcement des chaussées a été effectué dernièrement et autorise ASF à exiger dorénavant pour le tirant d'air de l'ouvrage TGV de franchissement une hauteur de 5 mètres qui est suffisante à ce jour et conforme aux standards. Ce gabarit de 5 mètres devra toutefois être effectif dès la phase de travaux.

Sur la tangence localisée avec l'autoroute A9 au sud de l'échangeur de Lunel (p.8/8)

Dans le cas d'une éventuelle augmentation de capacité de l'autoroute A9 dans ce secteur, ASF avait souhaité lors des études d'APS que soit réservée une largeur libre de talus de 30 mètres entre les deux

infrastructures, largeur qui ne prenait pas en compte le déplacement de feeder gaz et la reprise des bretelle de l'échangeur de Lunel.

Il a ensuite été convenu entre RFF et ASF que cette largeur pouvait être ramenée à 20 mètres malgré un fort impact sur le futur échangeur de Lunel.

C'est la raison pour laquelle il n'est pas envisageable pour la direction des routes et pour ASF d'aller plus loin dans cette démarche relative à la réserve foncière sud.

Cette disposition ne figurant pas au POS des communes concernées, je souhaite que l'incidence de cette demande soit chiffrée par RFF avant d'envisager, par la suite, l'établissement d'une convention particulière.

En conclusion, sous réserve de la prise en compte des nouvelles observations formulées ci-dessus, j'émet un avis favorable au dossier d'IMEC du contournement ferroviaire TGV et fret de Nîmes et Montpellier. »

**DIRECTION DES ETUDES ECONOMIQUES ET DE L'EVALUATION
ENVIRONNEMENTALE**

**Sous-Direction de l'Intégration de l'Environnement dans les Politiques
Publiques (SDIEPP)**

Bureau des Infrastructures et de l'Energie

Courrier transmis par le service conférent le 4 juin 2002

L'avant-projet sommaire du projet de contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier par une ligne nouvelle mixte (à vocation fret, mais autorisant les circulations de trains à grande vitesse), qui a fait l'objet d'un avis de ma part le 27 septembre 2001, a été approuvé le 18 décembre 2001 par le Ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement.

Cette décision ministérielle demandait l'engagement de la procédure d'instruction mixte à l'échelon central dans le cadre de laquelle vous avez, par lettre en date du 15 mars 2002, sollicité mon avis sur le dossier qui m'a été adressé le 5 mars 2002 par Réseau Ferré de France (RFF), gestionnaire des infrastructures ferroviaires.

Le présent dossier appelle de ma part les remarques suivantes.

I) Cadre du projet

A) Programme

L'avant-projet sommaire d'un « TGV Languedoc-Roussillon » de Montpellier (Saint Brès) à la frontière espagnole (Le Perthus) avait été approuvé par le ministre de l'Equipement le 5 mai 1995, mais les nouvelles orientations de la politique ferroviaire, notamment en matière de fret, ont depuis nécessité de revoir ce projet, conduisant au programme suivant :

Réponse du maître d'ouvrage le 23 juillet 2002

- au nord : ligne nouvelle mixte entre Nîmes (Manduel) et Montpellier (Lattes), objet de la présente instruction mixte ;
- au centre : travaux de modernisation et d'augmentation de capacité de la ligne actuelle entre Montpellier (Lattes) et Perpignan, qui, outre les études techniques détaillées, feront d'une part l'objet d'une étude d'impact, d'autre part de mises à niveau environnementales des ouvrages en matière de protection contre le bruit et de protection des eaux ;
- au sud : ligne nouvelle mixte entre Perpignan et le Perthus.

Le projet de ligne nouvelle entre Montpellier (Lattes) et Perpignan (Le Soler) n'est pas intégré au programme des travaux car il n'a pas à ce jour fait l'objet de décision de programmation, mais il est inscrit à terme dans les schémas de services collectifs des transports et a été qualifié de projet d'intérêt général par arrêtés préfectoraux du 29 décembre 2000 et du 4 janvier 2001, précisément afin de préserver l'avenir.

L'objectif du programme s'inscrit dans un cadre volontariste de transfert des flux routiers de marchandises vers le mode ferroviaire, en particulier ceux ayant la péninsule ibérique pour origine ou destination. Cet objectif est essentiel pour le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable (MEDD).

Les études de trafic montrent la faiblesse des réserves de capacité de la section « Montpellier-Nîmes » dans ce contexte et conduisent au phasage retenu. Cependant, la section comprise entre Montpellier et Perpignan, quoique moins chargée, devra faire l'objet de travaux de renforcement de capacité, avant d'être doublée par une ligne nouvelle à un horizon plus lointain.

B) Calendrier et cohérence d'ensemble

L'étude de ce projet s'effectue dans un calendrier contraint, du fait notamment de l'exigence de cohérence du programme : la section

transfrontalière de la ligne nouvelle, qui reliera à terme Nîmes à Barcelone, a été déclarée d'utilité publique en septembre 2001 pour sa partie située en territoire espagnol et en octobre 2001 pour celle située en territoire français (section « Perpignan - le Perthus »). En effet, la mise en service du tronçon international est de nature à provoquer une induction forte de trafic sur toutes les sections de la future « magistrale » à priorité fret, en cours de constitution, à laquelle le projet participe en application des dispositions préconisées par le rapport « Rouvillois » de 1996.

Dans ce cadre, la section « Nîmes – Montpellier », aujourd'hui déjà proche de la saturation, constituera rapidement un fort goulet d'étranglement si les trains de fret en transit ne bénéficient pas d'une infrastructure nouvelle dédiée. L'existence d'un tel goulet d'étranglement mettrait gravement en péril l'équilibre financier de l'organisme concessionnaire en charge de la construction et de l'exploitation du tronçon transfrontalier, entraînant de ce fait un échec de l'objectif de transfert modal recherché.

Dans le même esprit, il conviendra d'obtenir des certitudes quant à la capacité de la voie classique - qui doit certes faire l'objet d'aménagements de capacité dans le cadre du Contrat Etat/Région – à écouler les trafics supplémentaires en attendant que la ligne nouvelle soit complétée entre Montpellier et Perpignan. Je me permets d'insister sur l'urgence de ce dernier tronçon.

Des études de capacité réalisées par la SNCF à la demande de RFF en 1999 et affinées en 2002 ont montré les limites actuelles de la ligne classique sans aménagement entre Montpellier et Perpignan. Les résultats de ces études ont permis, dans le cadre d'une réflexion commune RFF/SNCF sur l'infrastructure et l'exploitation de cette ligne, de définir un schéma directeur de travaux de modernisation. Les principaux aménagements constitutifs de ce schéma directeur sont :

- l'optimisation de la signalisation entre Montpellier et Narbonne (redécoupage du block)
- le renforcement des installations de traction électrique
- la réalisation de zones d'évitements supplémentaires
- le réaménagement du plan de voies de la gare de Narbonne afin notamment de mieux séparer les flux en provenance de Perpignan de ceux issus de Toulouse
- l'allongement du raccordement à voie unique assurant l'itinéraire Perpignan/ Toulouse situé au Sud Ouest de Narbonne.

A plus long terme, si l'objectif recherché de transfert modal vers le fer est atteint, des flux de marchandises importants coexisteront avec des flux de voyageurs à grande vitesse et la gestion sur une même infrastructure de circulations très hétérogènes ne sera sans doute pas sans poser problème. Ne convient-il pas alors d'exposer dès aujourd'hui un programme de travaux à terme comprenant une troisième voie (partielle ou sur la totalité du linéaire) pour résoudre ces difficultés ? Quels seraient dans ces conditions les impacts marginaux de cette troisième voie ? Le dossier d'enquête publique devra être clair sur ce point.

Les études détaillées vont démarrer très prochainement, dans le cadre d'un calendrier général totalement compatible avec celui du contournement de Nîmes et Montpellier. Certains aménagements pourront donner lieu à la réalisation d'une enquête publique.

[NB : la modernisation de cette ligne classique n'est actuellement pas prévue au contrat de plan Etat Région, son financement devant être établi conjointement avec celui du Contournement de Nîmes et Montpellier].

Le dossier d'IMEC du Contournement de Nîmes et Montpellier a été établi dans le cadre plus général du programme défini par le ministre des transports le 13 mars 2000 comprenant une ligne nouvelle de Perpignan au Perthus, une ligne nouvelle de Contournement de Nîmes et Montpellier et la modernisation de la ligne classique Montpellier/Perpignan. Il semble délicat d'évoquer la réalisation d'une 3^{ème} (ou d'une 4^{ème}) voie, qui ne peut se justifier préalablement à la réalisation de la ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan.

Les lignes nouvelles ferroviaires ne font pas l'objet comme les autoroutes de clauses protectrices comme peut l'être l'amendement Dupont.

Il convient cependant de souligner que la mise en compatibilité des PLU avec le projet va conduire à inscrire en emplacement réservé une bande d'une largeur de 100 m globalement suffisante pour un « doublement » à terme des installations. Une première démarche pourra consister à conserver après réalisation de la ligne nouvelle l'effet sur l'urbanisme de la réserve foncière de 100 m citée plus haut.

Indépendamment de cette démarche RFF analyse actuellement, les principales contraintes et « points durs » de la faisabilité technique et environnementale d'un "élargissement" (augmentation du nombre de voies) ultérieur du contournement de Nîmes et Montpellier.

Dans l'immédiat, RFF envisage, dans le meilleur des cas, la possibilité d'ouvrir l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier à la mi-novembre 2002. Pour différentes raisons exposées plus loin, cet objectif ne me semble pas pertinent : en particulier, la concomitance des enquêtes publiques relatives à la ligne nouvelle et au projet de contournement sud autoroutier de Montpellier (CSAM) gagnerait à être assurée.

Il convient de rappeler que le projet ferroviaire est aujourd'hui "en avance" sur le projet autoroutier, dont l'IMEC ne devrait pas commencer avant l'automne.

La concomitance des enquêtes aboutirait donc à un net ralentissement du projet ferroviaire. Il convient également de souligner que le jumelage ne porte que sur cinq kilomètres, alors que la ligne nouvelle se développe sur 70 kilomètres.

RFF et la DDE 34 ont de fait conduit leur projets ferroviaire et routier de façon cohérente notamment sur le plan environnemental : bruit, incidences sur les étangs palavasiens, paysage, rétablissements et insertion urbaine. Plus que la concomitance des enquêtes publiques, c'est la cohérence tout au long de la vue des projets, des études aux stades de l'APS et de l'APD, des travaux et des acquisitions foncières qu'il est nécessaire d'assurer en intégrant désormais le concessionnaire autoroutier (ASF).

C) Objectifs et caractéristiques du projet

Le projet reprend le principe de tracé retenu au début des années 1990 suite aux travaux de la Mission « Querrien » pour les TGV Méditerranée et Languedoc-Roussillon. Le premier (jusqu'à Saint Brès, à l'est de Montpellier) a été déclaré d'utilité publique en 1994, mais sa construction n'a été effective que jusqu'à Manduel, à l'est de Nîmes. Il a été mis en service en juin 2001. L'avant-projet sommaire du second a été approuvé en 1995 et son tracé a été qualifié projet d'intérêt général par arrêtés préfectoraux en 2000 et 2001.

Le projet consiste en une ligne nouvelle à deux voies de 80 kilomètres, reliant :

- à l'est, la ligne à grande vitesse Méditerranée, depuis son raccordement à la ligne Tarascon Sète, à proximité de Manduel,
- à l'ouest, cette même ligne Tarascon-Sète, à proximité de St-Jean-de-Védas.

La continuité de la fonction fret sera assurée, à l'est de Nîmes, par un barreau spécifique de raccordement à la voie dédiée de la rive droite du Rhône.

La ligne nouvelle et la ligne classique se recoupent à Saint Brès, extrémité initiale du TGV Méditerranée, où sera exploitée l'opportunité d'un débranchement pour les TGV (rares, à court terme) qui desserviront la gare centre de Montpellier sans s'arrêter à Nîmes.

L'ensemble devant s'inscrire dans la future magistrale européenne à priorité fret, il a été retenu une limitation des pentes du profil en long à la valeur de 0,8%, ce qui est de nature à modifier quelque peu le projet déclaré d'utilité publique ou d'intérêt général et notamment ses impacts sur les territoires traversés.

La mise en service de la ligne est prévue à horizon 2008.

II) Impacts environnementaux

A) Impacts environnementaux du programme

Le décret N°93-245 du 25 février 1993 et la circulaire N°93-73 du 27 septembre 1993 relatives aux études d'impacts imposent une appréciation des impacts cumulatifs résultant de l'ensemble du programme auquel appartient le projet objet de l'étude d'impact.

Ainsi, les principaux impacts cumulatifs, sonores notamment, résultant de l'augmentation de trafic suite aux travaux de renforcement de capacité de la section « Montpellier – Perpignan », qui ne sont pas traités dans le présent dossier, devront être évoqués dans le dossier d'enquête publique.

Le programme d'aménagement est constitué de 3 éléments constituant chacun une opération distincte phasée dans le temps (cf. page 13 du volume 1 de l'étude d'impact). Les trois éléments du programme sont géographiquement distincts, et concourent conjointement au même objectif, celui de développement des trafics ferroviaires. Il paraît dès lors difficile de parler d'impacts cumulatifs.

L'appréciation des impacts de ce programme est présentée en page 25 du tome 1 de l'étude d'impact. Compte tenu du stade actuel d'avancement des études sur la section Montpellier - Perpignan à moderniser, l'évaluation des impacts de cette section ne peut prétendre au niveau de précision et de définition des impacts présentés pour les projet de contournement de Nîmes et Montpellier et de Perpignan - Le Perthus.

Les impacts sonores induits par les aménagements de capacité de la section Montpellier Perpignan seront appréciés en terme d'émergence au regard des nouveaux trafic attendus, et de l'instruction annexée à la circulaire du 28 février 2002 relative à la prise en compte du bruit dans la conception, l'étude et la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires ou l'aménagement d'infrastructures ferroviaires existantes. Par ailleurs certains aménagements donneront lieu à la réalisation d'une enquête publique, et ainsi à une étude d'impact spécifique.

RFF apportera toutefois un certain nombre de compléments au dossier d'enquête publique dans le sens souhaité par le MEDD.

La modification de trafic induite par la modernisation de la voie entre Montpellier et Perpignan ne devrait cependant, pas en première analyse, entraîner, à terme, d'augmentation de plus de 2 dBA du niveau sonore sans projet.

B) Comparaison des variantes

Les raccordements évoqués plus haut vers la ligne de Givors, à l'est Nîmois, ont donné lieu à l'examen de plusieurs familles de variantes. Les concertations menées par RFF ont finalement conduit le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement à retenir, fin 2001, le tracé dit « T2 », entre Manduel et Saint Gervasy. Cette variante avait recueilli l'avis favorable du MEDD, car elle présente un compromis acceptable entre l'impact sur le milieu urbanisé et le souci d'épargner l'habitat de l'outarde canepetière.

Ponctuellement, les principes de tracés arrêtés antérieurement pour les lignes grande vitesse Méditerranée et Languedoc-Roussillon ont soulevé certaines oppositions de la part de riverains, motivées notamment par le changement de la fonction principale de la ligne (transports de marchandises). Des variantes ont donc été étudiées, en particulier au droit de Lunel et de Mauguio.

Au droit de Lunel, les études montrent qu'une modification du tracé induirait des coûts jugés hors de proportion avec l'éventuelle atténuation des impacts qui en résulterait. Le tracé initial est donc maintenu : j'approuve cette disposition, sous réserve d'une étude paysagère très poussée permettant notamment l'insertion la moins pénalisante possible au droit des mas de Bellevue et de Belle-Côte.

Les engagements de l'Etat du TGV Méditerranée (1996) proposaient dans ce secteur des collines viticoles de Lunel (intégrant le jumelage avec l'A9) des dispositions paysagères particulières. Depuis, et compte tenu de l'évolution du projet (mixité, profil en long), ces pistes de réflexion ont été complétées.

Des intentions paysagères spécifiques ont été proposées vis à vis des perceptions riveraines, dans le cadre d'une étude réalisée par le cabinet Paysage + en 2001 :

- réduction des vues sur les tranchées par pincement des têtes de déblai au niveau des ponts route,
- incision minimale à l'entrée des coteaux viticoles,
- boisement des remblais,
- plantations ponctuelles des rebords des déblais,
- restauration des lisières de garrigues.

Au droit de Mauguio, le tracé initial suit au plus près le canal du Bas-Rhône-Languedoc (canal « Philippe Lamour ») pour éviter le morcellement de l'espace, par les infrastructures linéaires. Cette disposition conduit à de forts impacts sonores sur les quartiers nord de Mauguio, impacts qui ne pourront être réduits qu'au prix d'écrans antibruit qui devraient à leur tour générer d'importants impacts visuels.

La municipalité de Mauguio a demandé que le tracé, actuellement à une centaine de mètres des premières habitations dans certains secteurs, soit décalé d'au moins 400 mètres vers le nord. Cette demande ne peut être satisfaite sans déstructurer gravement une zone artisanale et porter d'importants préjudices à un nombre élevé de mas, dont certains ont une valeur patrimoniale (mas de la Madone et mas Neuf).

Une variante de compromis (variante B du présent dossier) consiste à décaler le tracé dans une moindre mesure, de manière à porter à 250 m la distance minimale entre la ligne nouvelle et les habitations à protéger. Cette variante, qui reste comprise dans le fuseau de 500 mètres soumis à l'enquête publique, permet d'insérer des protections acoustiques à la source de niveau adapté entre l'infrastructure et les habitations riveraines. Elle recueille mon approbation, sous réserve de l'insertion paysagère des dispositifs antibruit qui en résulteront.

Ces intentions paysagères et principes d'aménagement ont été appréciés lors d'une présentation à la commission départementale des sites, perspectives et paysages de l'Hérault le 14 mai 2002.

Ces principes d'aménagement seront complétés, notamment dans la zone de jumelage avec l'A9 (au droit des mas de Bellevue et de Belle Côte), dans le cadre d'une étude spécifique qui sera lancée au 2nd semestre 2002, puis précisés en termes opérationnels lors de la phase APD.

Le dossier d'IMEC soulignait, du point de vue du maître d'ouvrage, la quasi équivalence du tracé "de base" (correspondant à la DM d'approbation du 18 décembre 2001) et de l'option B.

Une nouvelle analyse paysagère de la variante B être réalisée prochainement pour juger des principes d'aménagement à retenir, et notamment du choix du traitement des écrans acoustiques (cf. page 14). Ces nouvelles dispositions seront intégrées dans l'étude d'impact du dossier d'enquête publique.

RFF propose de maintenir cette équivalence lors de l'enquête publique (ce qui se traduira également par un élargissement de la bande du dossier de mise en compatibilité du PLU).

C) Bruit

D'après la circulaire du 27 septembre 1993 en application du décret N°93-245 du 25 février 1993 relatif aux études d'impacts, les impacts cumulatifs - dans l'espace et dans le temps - du projet doivent faire l'objet d'une attention particulière.

D'une part, le projet ferroviaire est couplé avec celui du CSAM sur 8 kilomètres environ, dans les secteurs de « Villeneuve-Lattes » et de « Montpellier-Mauguio ». Cette zone, relativement urbanisée, sera donc soumise au bruit cumulé des deux infrastructures. Par conséquent, je demande que les nuisances sonores cumulées des deux projets fassent dès à présent l'objet d'études acoustiques spécifiques. Conformément aux recommandations de la circulaire du 28 février 2002 relative aux politiques de prévention et de résorption du bruit ferroviaire, dans un souci de cohérence et d'optimisation des protections mises en œuvre, je souhaite que les deux maîtres d'ouvrage recherchent une solution globale pour le traitement acoustique de la section de jumelage qui atteste, qu'en toute hypothèse, le bruit cumulé des deux infrastructures restera inférieur aux normes en vigueur. Le dossier d'enquête publique du contournement ferroviaire devra être complété en conséquence sur ces points.

Sur la base d'une étude approfondie mettant en œuvre les logiciels MITHRA fer et route, RFF et la DDE 34 ont procédé récemment à un examen commun de l'impact de la contribution sonore de chacune des infrastructures et de l'impact cumulé sur la base d'un jumelage rapproché, sans considération de l'ambiance sonore existante, notamment de la proximité de l'autoroute A9. Le tracé du dédoublement de A9 ne présentant pas actuellement un caractère définitif, cette démarche devra être reprise avec le concessionnaire ASF. Le dossier d'enquête publique ne pourra toutefois être complété que sur un plan qualitatif, la Direction des Routes insistant sur le fait que c'est une bande de 300 mètres et non un tracé qui caractérise aujourd'hui le projet autoroutier.

A noter enfin qu'il n'existe pas de norme générale de bruit cumulé, la question se posant de l'opportunité de la mise en œuvre d'une norme spécifique.

Dans des conditions similaires, la zone urbanisée comprise entre Manduel et Redessan traversée par la ligne nouvelle est également concernée par le projet de déviation de la route départementale 999 (projet de route à 2x2 voies). La très forte sensibilité de ce secteur justifie pleinement la même démarche que ci-dessus.

D'autre part, la prise en compte des impacts cumulatifs dans le temps résultant des futurs travaux de modernisation et d'augmentation de capacité de la ligne actuelle entre Montpellier et Perpignan et, à plus long terme, du projet de ligne nouvelle, amène à s'interroger sur les niveaux de trafic retenus pour procéder à la modélisation des impacts sonores et à la définition des dispositifs anti-bruits. En effet, l'horizon 2015 retenu semble beaucoup trop proche de la date prévisionnelle de mise en service de la ligne (2008). La circulaire du 28 février 2002 sur le bruit ferroviaire recommandant de retenir un horizon d'au moins 20 ans après la mise en service de la ligne, je suggère une projection à un horizon correspondant au moins à celui auquel la ligne sera complétée entre Nîmes et l'Espagne et auquel des circulations à grande vitesse coexisteront avec les circulations de fret.

La contribution sonore du réseau ferroviaire en 2015 entre Manduel et Redessan (raccordement T2 et ligne Tarascon-Sète) sera moins élevée qu'actuellement, compte tenu des reports de trafic et du traitement acoustique global qui sera mis en place dans ce secteur vis à vis du bruit ferroviaire. Le projet de déviation de la RD 999, ne fait pas encore l'objet d'études techniques approfondies, notamment en terme de trafic (qui devrait être relativement peu important, notamment la nuit) et de planning de réalisation. Un groupe de travail vient d'être mis en place pour réfléchir à l'aménagement de ce couloir d'infrastructures de transports, associant les communes de Redessan et Manduel, le Conseil Général et la DDE du Gard, la communauté d'agglomération Nîmes Métropole et RFF. Le dossier d'enquête publique du contournement ferroviaire ne donc pas être complété sur ce point.

L'étude de l'impact acoustique du projet a été effectuée sur la base des prévisions de trafics de la SNCF établies dans le cadre des études socio-économiques. L'horizon 2015 correspond à un plafond de trafics : à partir de cette date, la saturation de la ligne classique Montpellier/Narbonne empêche de dépasser le niveau de trafic atteint en 2015. Les protections acoustiques ont donc été dimensionnées pour la capacité maximale du projet et du programme, qui est considérée identique en 2028, soit 20 ans après la mise en service.

La ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan n'étant pas un élément du programme, il n'apparaît pas possible de prendre en compte sa réalisation au niveau des études de bruit.

Dans le même esprit, l'induction de circulations sur la ligne dédiée de la rive droite du Rhône (Givors-Nîmes) sera sans doute à l'origine d'une augmentation des nuisances sonores sur les sections non comprises dans le projet présenté. Ces impacts devront être évalués dans le dossier d'enquête du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, d'autant plus que la récente circulaire relative au bruit des infrastructures routières et ferroviaires exclut tout dispositif nouveau pour compenser les nuisances émergentes, en l'absence de travaux sur la section concernée.

Néanmoins, les niveaux d'émissions sonores pourront être vérifiés après la mise en service de la section de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, pour d'éventuels ajustements des ouvrages de protection acoustique au titre des impacts induits par le nouveau projet. Enfin, il est important de noter que les recherches sur le matériel roulant lui-même ont permis des gains substantiels des émissions sonores pour les TGV. Des recherches du même type en cours pour les trains de fret ont montré que l'on pouvait espérer gagner de 6 à 9 dB(A) à long terme.

Une étude acoustique de caractérisation de l'ambiance sonore actuelle le long de la rive droite du Rhône (hors programme) est en cours. Une synthèse des résultats de cette campagne de mesures seront intégrés dans le dossier d'enquête publique.

Sur la base de ce diagnostic, RFF engagera une réflexion quant à l'éventualité de mise en œuvre de protections acoustique à mettre en œuvre sur le tronçon Marguerittes / Villeneuve les Avignon, conformément aux orientations de la circulaire «bruit ferroviaire» du 28/02/2002 visant à ne pas créer de nouveaux points noirs de bruit sur le réseau ferroviaire national existant.

Il n'appartient pas à RFF de changer le mode d'application des règlements en vigueur établis pour l'ensemble du territoire. On peut noter que le dimensionnement des écrans antibruit au seuil nocturne, contribue de fait à un surcroît de protection important pour la période diurne 6 h à 22h, période plus propice à une ouverture des locaux d'habitation

Par ailleurs, les règlements en vigueur ne prennent guère en compte les caractéristiques climatiques de la plaine languedocienne, dans laquelle les pratiques courantes de la vie familiale sont un usage fréquent des espaces extérieurs et l'ouverture quasi permanente des locaux d'habitation, plus de six mois sur douze. Les effets des circulations ferroviaires, compte tenu de ce mode de vie, seront particulièrement sensibles sur les zones agglomérées situées sous les vents dominants de beau temps : tramontane et noroît (vent du nord-ouest) essentiellement. En conséquence, je souhaite qu'un niveau de protection renforcé soit visé au droit des zones tangentées les plus densément peuplées, la traduction concrète de cette demande pouvant consister en la prise en compte exclusive, dans le logiciel MITHRA, des conditions de vents les plus défavorables. Avant même d'élaborer un critère précis permettant de définir les zones d'application de cette demande, je tiens à préciser qu'elle devra concerner, au minimum, le passage de l'infrastructure au nord de Mauguio.

En outre, les protections à la source prévues dans le présent dossier laissent subsister sur certaines habitations des niveaux de L_{Aeq} supérieurs aux 58 dB(A) de nuit (critère dimensionnant), des protections de façade étant alors prévues pour compléter le dispositif de protection à la source. C'est notamment le cas pour de nombreux bâtiments du coteau viticole de l'est montpelliérain (domaine viticole de la Méjanelle, nombreux mas, château de la Mogère), pour lequel le dossier d'avant-projet sommaire du CSAM prévoyait pourtant la mise en œuvre du principe « zone de patrimoine = zone de silence ». Dans ce secteur, j'estime que la protection à la source doit impérativement être renforcée jusqu'au respect du seuil réglementaire de 58 dB(A).

Les études acoustiques intègrent déjà la problématique des conditions de vent : les modèles météo intégrés au logiciel Mithra sont basés sur des vents dominants affectés d'un coefficient. Les habitations sous le vent par rapport à la ligne subissent une élévation de la contribution sonore sensible. Pour les études acoustiques du Contournement de Nîmes et Montpellier le coefficient Mithra issu des données de météo France est de 90 %, conduisant à une élévation de la contribution sonore de 6,3 dB(A).

A noter que les habitations qui sont en amont du projet par rapport au vent ne sont pas considérées comme protégées par le vent : les conditions de calcul sont de fait plutôt protectrices pour l'ensemble des riverains.

Compte tenu du contexte climatique et du mode de vie méditerranéen, la protection à la source est privilégiée par RFF, chaque fois qu'elle est techniquement possible, et d'un coût raisonnablement proportionné à l'objectif visé. Ainsi, sur l'ensemble du projet, le linéaire total de protections à la source s'élève à plus de soixante kilomètres. Pour quelques habitations soumises à des niveaux de bruit légèrement supérieurs à l'objectif visé, RFF propose effectivement de compléter la protection acoustique à la source par de l'isolement acoustique de façade.

Des études détaillées seront menées au fur et à mesure de l'avancement du projet, et permettront d'affiner le type de dispositifs à mettre en place (toujours dans l'optique de privilégier la protection à la source). RFF prend note du souhait du Ministère de l'Environnement pour ce qui est des bâtiments patrimoniaux de l'Est Montpelliérain, bâtiments qui sont par ailleurs concernés par le projet autoroutier. Enfin il ne faut pas exclure l'acquisition des bâtis les plus difficilement protégeables (comme proposé dans quelques cas extrêmes dans le dossier d'IMEC).

Enfin, le strict respect de la réglementation exige la réalisation d'un linéaire conséquent (quelque 70km) de dispositifs antibruit. En conséquence, l'impact visuel des murs et merlons prévus par le maître d'ouvrage devra être évalué dans le dossier d'enquête publique. Une attention particulière devra être portée à l'insertion paysagère et au traitement architectural de ces dispositifs, ainsi qu'aux conséquences de leur présence sur les écoulements.

D) Eau et milieux aquatiques

a) Ressource en eau potable

Les zones très vulnérables ne doivent pas se limiter au périmètre de protection des captages traversés par le projet, mais être élargies au périmètre d'alimentation de ces derniers.

Il est également important de pouvoir évaluer l'incidence globale du projet sur la ressource potentielle qui ne sera plus exploitable du fait de la réalisation du projet.

Pour les captages d'alimentation en eau potable identifiés comme sensibles et ne possédant pas de ressource de substitution (captage du puits d'Aubord et forage de Lou Garrigou notamment) ou étant dans une configuration ne permettant pas de garantir l'alimentation en eau des habitants dans de bonnes conditions en cas de pollution accidentelle de l'aquifère (captages interconnectés de Bouisset et de Bénouides), il conviendra de mettre en œuvre des dispositifs de rétention de la pollution accidentelle particulièrement efficaces et, le cas échéant, de prévoir le recours à une ressource de substitution en tant que mesure compensatoire.

La perception des écrans acoustiques (impact depuis l'environnement extérieur à la ligne), ainsi que les mesures de réduction d'impact, sont présentées dans le dossier d'étude d'impact (tome 3 / pages 146 et 147).

Les principes décrits feront bien évidemment l'objet de déclinaisons précises au niveau local en phase APD, en concertation étroite avec les élus et les services de l'Etat compétents.

La vulnérabilité des aquifères a été définie le long de la zone selon la méthode ESR (évaluation simplifiée des risques). Outre l'utilisation de l'aquifère pour l'alimentation en eau potable, la vulnérabilité dépend aussi du pouvoir épurateur du sol et de l'épaisseur de limons, de la profondeur de la nappe, de la nature de la couche aquifère, de la vitesse d'écoulement de la nappe. Des zones très vulnérables peuvent être définies même si les aquifères ne sont pas exploités pour l'alimentation en eau potable (secteurs karstiques notamment).

La présence d'un périmètre de protection de captage n'intervient que dans le système de pondération du critère « utilisation », la cotation étant d'autant plus élevée que l'on est proche du captage lui même (périmètre de protection immédiate).

RFF prend note de la demande du Ministère de l'Environnement .

De manière générale, tous les aspects liés à l'eau et aux milieux aquatiques seront étudiés en détail après la Déclaration d'Utilité Publique, lorsque la décision de lancer les études d'avant-projet détaillé sera prise par le Ministre des Transports. Les dossiers "loi sur l'eau" seront préparés en liaison avec la MISE de l'Hérault, la DISE du Gard, et la DIREN Languedoc Roussillon.

b) Hydraulique

D'une façon générale, je constate que le dossier est peu précis sur les conséquences du projet sur les inondations, renvoyant systématiquement aux études à mener ultérieurement dans le cadre des autorisations au titre de la loi sur l'eau.

Dans le cadre du principe de non aggravation des crues et de transparence hydraulique du projet, la définition de « zone sensible » doit être élargie : outre les zones habitées, elle doit comprendre les secteurs présentant une vulnérabilité aux inondations, notamment les zones d'industrie, de commerces, les secteurs agricoles ou milieux naturels sensibles aux inondations. Il est indispensable que les zones identifiées selon cette définition élargie soient cartographiées dans le dossier d'enquête publique.

Ailleurs, une relative tolérance, dont l'appréciation dépendra de l'occupation des sols et des enjeux locaux, pourra être admise.

La limite d'exhaussement de la ligne d'eau devra être précisée pour le franchissement de chaque zone inondable. Afin de confirmer la bonne application de ces principes et de valider la proposition de dimensionnement des ouvrages de franchissement projetés, je souhaite que me soient communiqués les résultats et la précision des études hydrauliques dont RFF dispose, en tout état de cause avant l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Il convient tout d'abord de noter que les communes concernées par le projet ne font pas encore toutes l'objet d'un Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI). Les PPRI en vigueur sont repérés sur la cartographie de l'état initial. Il n'appartient pas à RFF de définir les secteurs sensibles aux inondations, ceux-ci étant normalement identifiés par les PPRI.

Si la définition de zone sensible peut être élargie à certaines zones d'activité, l'extension aux zones agricoles apparaît très délicate. Le niveau de détail requis par le Ministère de l'Environnement n'est pas compatible avec le stade actuel des études ; cette cartographie pourra être présentée ultérieurement (enquête hydraulique).

Les études hydrauliques précises sont à réaliser pour l'enquête au titre de la loi sur l'eau. Au stade actuel, RFF a d'ores et déjà conduit les investigations nécessaires qui confirment qu'aucun problème majeur existe pour le franchissement des différents cours d'eau.

RFF organisera une – nouvelle – réunion avec les services déconcentrés de l'Etat concernés (DISE, MISE, DIREN...) pour présenter les méthodes et les résultats des études qui ont été menées.

Les cours d'eau ayant fait l'objet d'une étude spécifique sont repérés notamment page 62 de la notice explicative, ainsi qu'à l'état initial de l'étude d'impact pages 40 à 53, et au chapitre 6 (impacts et mesures) pages 78 et 79. Ces études qui ont conduit pour certains cours d'eau à la réalisation de modèles mathématiques et d'un modèle physique pour le Vidourle, ont été conduites par la SNCF dans le cadre des projets de LGV

Le dossier suggère, pour l'estimation des débits sur les petits et moyens bassins versants pour lesquels il n'existe pas de données débitométriques, d'appliquer les méthodes de calcul présentées dans le volume 4 de l'étude d'impact du présent dossier. Ces méthodes évoquent la formule dite de « Bressand - Golossoff », mise au point par la DDE du Gard, qui est adaptée à ces bassins versants et à la pluviométrie locale. Il est absolument nécessaire de prendre en compte cette formule, non seulement dans le Gard, mais également dans l'Hérault, plutôt que la formule dite « des experts » mise au point dans le contexte assez différent du TGV Méditerranée.

Par ailleurs, je souhaite que soit clairement affiché dans le dossier d'enquête publique le principe général de rétablissement de tous les écoulements, notamment les petits écoulements rassemblés en amont des remblais, qui devront être – dans la mesure du possible redistribués à l'identique à l'aval.

Méditerranée et Languedoc Roussillon et confiées à des bureaux d'études spécialisés. Différentes variantes d'ouvrage ont alors été envisagées afin d'approcher l'acceptabilité des hauteurs de remous résultantes.

Il convient cependant d'observer qu'il n'y a pas habituellement de procédure particulière préalable à l'enquête d'utilité publique relative à la validation du pré dimensionnement des ouvrages hydrauliques. Le dossier loi sur l'eau qui sera établi au stade des études d'APD sera soumis notamment aux DDAF et aux MISE/DISE pour validation du dimensionnement de ces ouvrages.

La méthode de Bressand Golossoff relative au calcul des débits, comme toute méthode rationnelle possède ses limites d'application : bassin versant de pente supérieure à 1% et aux écoulements concentrés. Sachant que sur le projet de contournement de Nîmes et Montpellier, une grande partie des petits bassins versants interceptés ont une faible pente et des écoulements en nappe, un échange est nécessaire avec les services de l'eau du Gard et de l'Hérault et des experts hydrologues afin notamment de déterminer les bassins versants pour lesquels cette formule est applicable. RFF est toutefois prêt à considérer que cette méthode peut s'appliquer par défaut.

Une concertation avec les services de l'Etat pourra également définir si la formule de Bressand Golossoff doit être appliquée directement pour le dimensionnement des ouvrages hydrauliques, ou peut être appliquée uniquement pour la définition des aménagements lors d'un test des ouvrages en conditions extrêmes.

RFF prend note des observations relatives au rétablissement des écoulements et de la compensation hydraulique des imperméabilisations. Les dispositions spécifiques seront définies dans le cadre du dossier loi sur l'eau.

Les principes de compensation des surfaces de zones inondables soustraites par l'infrastructure et de compensation hydraulique des imperméabilisations doivent également être affichés, puis traduits en mesures concrètes dans le cadre de l'enquête réalisée au titre de la loi sur l'eau.

En outre, je souhaite que soient précisées les conséquences de la compression des terrains alluvionnaires par l'infrastructure sur les conditions locales d'écoulement.

Enfin, les dispositions retenues doivent être cohérentes avec celles des plans de prévention des risques d'inondation. Je souhaite donc que l'analyse de cette cohérence, absente du présent dossier, figure dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la ligne nouvelle. Il convient notamment d'éviter la localisation des installations de chantier dans les zones identifiées comme dangereuses dans les plans de prévention des risques.

c) Qualité des eaux de surface et milieux aquatiques

Outre le franchissement des principaux cours d'eau que le maître d'ouvrage s'engage à franchir en viaduc, le franchissement des petits cours d'eau devra permettre de préserver les berges et le lit (comme illustré p.85 du volume 3 de l'étude d'impact du présent dossier) et permettre le passage sur les berges de la faune inféodée aux milieux aquatiques. Notamment, la continuité de la ripisylve de la Viredonne ne devra pas être interrompue.

Les conséquences générales d'une compression des terrains alluvionnaires par l'infrastructure sur les conditions locales d'écoulement seront esquissées dans l'étude d'impact du dossier d'enquête publique ; c'est cependant au stade de l'avant projet détaillé et après réalisation d'une campagne géotechnique spécifique que sera abordée notamment la méthodologie de terrassement (purge, pré chargement ...) et ses conséquences éventuelles.

L'étude d'impact est réalisée à une échelle moins précise que celles des Plans de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) qui définissent les zones soumises au risque d'inondation à l'échelle du parcellaire. C'est pourquoi, cette classification exhaustive n'a pas pu être utilisée.

Seules les limites des zones inondables en secteur rouge (zones de grands écoulements, peu urbanisées) et en secteur vert (zones naturelles à vocation d'expansion des crues) ont été considérées dans cette analyse et cartographiées, car ce sont les plus représentatives au niveau de la bande d'étude de 500 mètres.

RFF prend note des observations relatives aux franchissements des petits cours d'eau, à la ripisylve de la Viredonne, au traitement des berges et au respect du SDAGE.

A chaque fois qu'il sera nécessaire (dérivation, recalibrage des cours d'eau...), le traitement des berges devra se faire par des techniques de génie végétal.

Les exigences du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhône-Méditerranée-Corse concernant les zones humides (ripisylves y compris) devront être respectées :

- étude du fonctionnement biologique sur un cycle d'un an,
- reconstitution de zones humides de même nature et de même surface que celles qui seraient détruites (les bassins de rétention ou de compensation des imperméabilisations ne pouvant faire office de mares de substitution).

Au titre de mesures d'accompagnement du projet, il convient d'étudier l'intérêt de réhabiliter le chapelet d'anciennes gravières, jadis utilisées pour la construction de l'autoroute A9 : certaines ont évolué spontanément en zones humides de qualité, d'autres, au contraire, n'ont pas connu cette évolution favorable et pourront faire l'objet, soit de mesures de génie écologique adaptées pour y favoriser le développement de la biodiversité, soit d'une réhabilitation pour des usages de loisirs, en concertation avec les collectivités locales et les sociétés de pêche concernées.

Ainsi, l'une des gravières du mas d'Arnaud - qui seront partiellement comblées par le projet - possède une richesse écologique justifiant la mise en œuvre de mesures d'accompagnement. Le maître d'ouvrage prévoit de décloisonner le système de gravières pour compenser la constitution de reliquats par le projet ferroviaire. Outre cette disposition, j'estime qu'il convient de préserver la biodiversité de cette gravière située au sud du tracé qui a spontanément bien évolué, en prévoyant sa restauration écologique et la mise en œuvre de dispositions de protection contre toute activité humaine susceptible de s'y développer et de la dégrader. La gravière située au nord du tracé pourrait, elle, être rendue à l'usage des loisirs et de la pêche.

RFF prévoit de décloisonner le système de gravières existantes, du fait du passage en remblai dans ces gravières qui occasionnera des reliquats de plans d'eau trop restreints pour opérer une quelconque réhabilitation.

Le système de gravières au Nord pourra être réaménagé pour les activités de loisirs, et rétrocédé au centre halieutique local (qui gère déjà l'étang de Vestric et Candiac un kilomètre plus au Nord).

Le système de gravières au Sud pourra être rétrocédé à un organisme gestionnaire des espaces naturels (Conservatoire des Espaces Naturels par exemple), avec mise en place d'une convention de gestion écologique. Cette disposition va dans les sens du schéma des carrières du Gard qui privilégie la réhabilitation écologique dans les zones d'emprunts.

d) Jumelage avec le projet de CSAM

Dans la zone de jumelage des deux infrastructures, l'objectif de non aggravation des crues et de transparence hydraulique tel que défini plus haut devra être assigné à l'ensemble des deux projets.

En terme de protection de la ressource en eau, les captages d'alimentation en eau potable sensibles aux deux projets devront être identifiés dans les meilleurs délais, les mesures compensatoires étudiées en commun et les plans d'intervention en cas d'accident établis en concertation entre RFF et le concessionnaire autoroutier.

Les procédures d'autorisation au titre loi sur l'eau des deux projets gagneraient donc à être menées de façon simultanée.

E) Patrimoine et paysages

La ligne nouvelle ne concerne pas directement des sites protégés au titre de la loi du 2 mai 1930, mais elle coupe le périmètre de protection du château de la Mogère, classé monument historique (dont le parc et l'allée de platanes sont classés au titre de la loi du 2 mai 1930). Le château de la Mogère, dernier domaine de Montpellier ayant conservé un château au sein de son environnement rural, se retrouvera enclavé entre l'actuelle autoroute A9 et la ligne ferroviaire jumelée au projet de CSAM. Je prends note que des aménagements paysagers concertés entre RFF et le concessionnaire autoroutier seront réalisés et des principes de sauvegarde de l'édifice vis-à-vis de l'urbanisation à venir seront élaborés en concertation avec l'architecte des bâtiments de France, les collectivités concernées et la DIREN Languedoc Roussillon.

RFF informe la DDE 34 et la Direction des Routes de ces observations relatives au jumelage.

Les principes paysagers aux abords du château de la Mogère proposés par RFF (en concertation avec la DDE 34) ont été présentés en commission des sites de l'Hérault. RFF informe la DDE 34 de cette observation du MEDD (le projet autoroutier étant plus proche du château).

L'analyse de l'état initial des paysages ne porte que sur l'analyse de la géographie et occulte les dimensions sociale et culturelle des paysages. Ainsi, le degré de sensibilité des paysages attribué en synthèse de l'analyse paysagère de l'état initial n'est pas suffisamment justifié.

Il convient notamment d'explicitier l'enjeu de mise en cohérence de la nouvelle ligne ferroviaire avec les réseaux d'infrastructures linéaires composant les territoires, qui ont peu à peu participé à la production des paysages, depuis les voies romaines jusqu'aux autoroutes. Il importe également de s'intéresser à la perception par les habitants de leur territoire et cadre de vie et à la façon dont cette nouvelle coupure visuelle et fonctionnelle pourrait être au mieux acceptée.

D'une façon générale, je tiens à rappeler que, compte tenu de la vocation de la ligne, le point de vue des riverains doit être systématiquement privilégié sur la perception des paysages depuis la ligne nouvelle.

Or la présentation actuelle du dossier et/ou le niveau de détail des études paysagères ne permettent pas une bonne appréciation de la pertinence des mesures d'insertion proposées, qui semblent généralement viser à cacher l'infrastructure plus qu'à en assurer son acceptation par les habitants. Il est en effet regrettable que les mesures proposées consistent essentiellement en des plantations destinées à habiller les remblais. Dans de nombreux cas, on ne peut que le déplorer, les remblais masqueront inévitablement les perceptions des paysages très ouverts de la plaine. Il convient donc d'éviter les mesures d'insertion paysagère systématiques consistant à masquer l'infrastructure par

Le diagnostic paysager à conduire sur un très vaste territoire (ici plus de 60 km de longueur et 5 à 8 km de largeur) est certes inévitablement réducteur. Il s'organise nécessairement à partir d'un fil conducteur, d'un axe privilégié d'analyse qui lui permet de présenter une réelle cohérence d'un bout à l'autre. RFF ne partage pas complètement l'analyse critique du MEDD sur la mauvaise prise en compte des dimensions sociale et culturelle des paysages.

Pour que le diagnostic conserve une même échelle de valeur en tous points du périmètre, face à une infrastructure linéaire future caractérisée par sa continuité, il doit prendre appui sur des composantes paysagères omniprésentes et identifiables dans leurs diverses formes.

Les composantes d'analyse retenues sur le périmètre du contournement de Nîmes et Montpellier sont probablement celles qui permettent la discrimination la plus fine sur l'ensemble du périmètre concerné.

Parmi ces composantes d'analyse, les effets des interventions humaines sur les paysages, durables ou éphémères, et les tendances d'évolution qui leur sont liées ont partout été privilégiées. C'est souvent à partir de la place et du rôle de la communauté des hommes dans les paysages que leur sensibilité, type par type, a été évoquée et évaluée. La synthèse des sensibilités mise en exergue a seulement pour intention de souligner ceux qui méritent encore plus d'attention.

RFF tient à souligner que dans certains cas (ex : plaine de Gallargues), l'objectif général est d'affirmer la présence de la ligne et que les plantations, lorsqu'elles existent, s'inscrivent clairement dans cet objectif.

un écran végétal, dont l'effet pourrait être, dans certains secteurs, une mise en évidence inopportune des remblais accentuant l'effet de coupure de la ligne ferroviaire.

Il y a donc lieu de procéder à une étude plus fine des principes à retenir pour une bonne insertion du projet depuis les principaux points de vue, cette insertion pouvant, selon les cas, consister à estomper, ou au contraire à mettre en évidence certaines parties des ouvrages.

Je tiens à souligner que la descente des Costières et la vallée du Rhône dans le Gard, les collines de Lunel dans l'Hérault, devront faire l'objet d'une attention particulière.

En particulier, compte tenu à la fois de leur exceptionnelle qualité paysagère, de leur vocation d'espaces d'aménités et de l'importance (jusqu'à plus de 10 mètres) des remblais qui y sont prévus, je souhaite que soit étudiée une option « viaduc » aux franchissements :

- du bois de Signan dans le Gard,
- des collines de Lunel-Viel (domaine Tour de Farges) dans l'Hérault.

La comparaison chiffrée de cette alternative avec la solution de base devra en particulier tenir compte, pour les remblais, du coût marginal du mètre cube à mettre en œuvre : dans le contexte d'un très fort déficit en matériaux, il faut en effet considérer que tout volume économisé le sera sur la tranche de matériau la plus chère, et induisant le transport le plus long.

Des études complémentaires seront également requises aux lisières des villages tangents par le projet, ces espaces présentant des sensibilités particulières.

Lors de la poursuite des études du projet, RFF restera très attentif à la perception que les riverains ont de la ligne afin que l'insertion de celle-ci réponde au mieux à leurs préoccupations de préservation de leurs cadres de vie. Pour autant, au vu de la diversité des configurations paysagères rencontrées, il ne sera pas fait recours systématiquement à des masques végétaux qui représenteraient en bien des points une réponse inadaptée, voire contre-productive, à la problématique d'insertion de la ligne nouvelle.

En réponse à cette demande du MEDD, RFF a confié à la direction de l'ingénierie de la SNCF une étude technico-économique de franchissement en viaduc du bois de Signan et des collines de Lunel (Tour de Farges), en alternative des solutions de base en remblais. Les conclusions de cette mission seront présentées aux services déconcentrés de l'Etat, et notamment la DIREN Languedoc Roussillon.

Aux abords des villages les plus affectés ou de certains sites très sensibles (collines de Lunel par exemple) de nouvelles études seront engagées pour préciser les prescriptions de principe actuelles. Ces études s'appuieront simultanément sur des options techniques faisant appel aux ouvrages d'art et sur des dispositifs d'insertion dans ces paysages fragiles. Une approche globale et itérative associant RFF ses prestataires et les acteurs locaux (élus, services de l'Etat) permettra ainsi de faire émerger les solutions représentant les meilleurs compromis.

Par ailleurs, je constate que le dossier révèle des lacunes sur le devenir des espaces interstitiels entre la voie nouvelle et les infrastructures existantes (A9, voie ferrée, canal Bas-Rhône-Languedoc) et sur l'évaluation des impacts paysagers liés à la destruction des éléments végétaux (haies, bosquets...) par le projet. Les parcellaires en mosaïque constituent dans certains secteurs un élément fort du paysage traditionnel : des précautions particulières seront à prendre à l'occasion des remembrements, pour préserver ces trames.

L'absence d'esquisse de réflexion sur les effets paysagers des opérations de remembrements est d'autant plus regrettable que les secteurs victimes de déstructuration agricole sont pour la plupart déjà connus. Le dossier d'enquête publique devra être complété en ce sens (avant l'ouverture de l'enquête).

Enfin, certaines des mesures envisagées (bande parc entre la ligne nouvelle et le CSAM au sud de Montpellier et parc de détente aux abords de Valergues notamment) supposent la maîtrise foncière de superficies si importantes qu'elles semblent difficilement crédibles. Elles méritent donc d'être précisées. Si des terrains doivent être acquis par RFF et ensuite rétrocédés à une collectivité ou un organisme gestionnaire, il conviendra de prévoir des conventions de gestion des espaces garantissant la pérennité des dispositions envisagées dans le dossier d'enquête publique du projet ferroviaire.

Généralement, la distance maintenue entre la ligne nouvelle et d'autres infrastructures déjà présentes dans le territoire est suffisante pour préserver la viabilité de l'activité qui fait vivre actuellement l'espace concerné et, concomitamment, pour assurer la vitalité des paysages correspondants. Des voies de desserte adaptées sont alors rétablies pour éviter tout enclavement. Lorsque, exceptionnellement, ces espaces interstitiels ne permettraient plus aux utilisations en place de perdurer, il est envisagé, en relation avec les collectivités concernées, d'aider à leur reconversion vers de nouveaux usages capables de les valoriser.

Quant aux haies qui seront recoupées par la ligne nouvelle, il est expressément prévu, dans le cadre de la réflexion sur l'insertion évoquée précédemment et ses limites, de les replanter de manière à restaurer le maillage lorsque cette disposition apparaîtra pertinente.

L'impact paysager de la réorganisation foncière sera examiné avec grande attention par RFF et les autres acteurs concernés dans le cadre des pré-études d'aménagement foncier et des études d'impact correspondantes. Des actions paysagères et/ou d'aménagement pourront être engagées hors emprises, notamment dans les zones de délaissés ne pouvant plus accueillir de l'activité agricole. Il convient au préalable de souligner que le remembrement n'est pas habituel dans les départements concernés par le projet. C'est pour cette raison que le dossier d'IMEC n'aborde pas les conséquences des remembrements.

La ligne nouvelle peut donner l'occasion d'établir des espaces linéaires de détente qui font en partie défaut dans la région. Ces équipements sont proposés par RFF dans la mesure où ils peuvent contribuer à une meilleure acceptation de l'infrastructure par les riverains et par leurs instances, tout en favorisant son insertion dans les sites. Il est évident que ces propositions ne pourront être maintenues qu'avec l'implication forte des collectivités territoriales dans leur réalisation et sous conditions que ces dernières mettent en place, avec l'aide de RFF, les outils et dispositifs capables d'assurer leur pérennité.

Il est annoncé que les impacts visuels et les nuisances de proximité seront traités dans le cadre d'études paysagères en phase d'avant-projet détaillé. Elles seront à mener avec le plus grand soin car les impacts paysagers du projet sont forts et restent à ce stade sous-estimés.

D'une façon générale, l'affinement du travail de conception paysagère devra figurer au nombre des engagements du maître d'ouvrage.

F) Urbanisation

Dans le cadre du projet de contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier, une concertation avec les collectivités territoriales est prévue par RFF. A l'occasion de telles démarches préparatoires à la mise en conformité des plans locaux d'urbanisme, il conviendra de ne pas occulter le débat sur les choix stratégiques concernant la vocation des territoires et les formes urbaines à privilégier au voisinage de la nouvelle infrastructure, notamment dans les zones de jumelage de la ligne nouvelle et du projet CSAM d'une part, du projet de doublement de la RD999, entre Manduel et Redessan, d'autre part.

Il faut en effet tout particulièrement anticiper l'évolution des territoires compris entre la ligne ferroviaire et le CSAM. Les intentions de l'agglomération montpelliéraine quant au devenir de la bande de 250 mètres à 500 mètres enclavée entre les deux infrastructures doivent être clarifiées dans le dossier d'enquête publique de la ligne nouvelle : il conviendra de préciser si l'objectif est de favoriser le développement urbain de cet espace stratégique situé entre la ville-centre de Montpellier et la plaine littorale ou au contraire de maintenir une zone tampon, une coupure verte vis-à-vis de l'urbanisation.

RFF prend note de cette observation du MEDD sur la phase APD.

Les études d'avant projet détaillé conduiront RFF et son maître d'œuvre à faire appel à des architectes et paysagistes. Il est souhaitable de constituer un groupement d'architecte et paysagiste. Les études réalisées par ce groupement seront confrontées aux avis de la DIREN Languedoc Roussillon et des commissions départementales des sites, perspectives et paysages de l'Hérault et du Gard. Ce groupement permettra de déterminer les mesures de réduction des impacts et de compensation optimales sur le plan paysager et des perceptions riveraines.

Le dossier des engagements de l'Etat reprendra ces différentes mesures, ce qui en permettra un suivi rigoureux ad hoc.

RFF a signé avec la DDE 34 et Montpellier Agglomération une convention d'étude urbaine globale liée aux deux projets d'infrastructure sur les secteurs sud est de Montpellier, Saint Jean de Védas et Lattes. L'objet même de cette d'étude est d'intégrer les projets de développements urbains à l'analyse de l'impact de ces deux projets d'infrastructure et de dégager par ailleurs les pistes de développement potentielles. Cette étude est prévue se développer au deuxième semestre 2002.

Concernant la zone entre Manduel et Redessan, une étude va être prochainement lancée dont l'objectif est d'avoir une réflexion globale en terme d'aménagement, de valorisation voire de requalification de l'espace entre ces deux communes. Les différentes investigations dont ont fait l'objet ce territoire nécessitent actuellement une coordination et une démarche commune de résolution des problématiques entre les différents acteurs. Les conclusions de cette étude devront permettre aux élus de prendre des décisions ayant pour vocation de s'inscrire dans le futur SCOT de l'agglomération nîmoise puis dans les PLU de Manduel et Redessan.

Je suis défavorable à toute échappée de l'urbanisation vers la partie littorale de la ville, dont les réserves foncières sont importantes, mais dont la fragilité environnementale est grande (voir paragraphe suivant sur les zones humides du réseau Natura 2000).

Quoi qu'il en soit, l'évolution de la zone de jumelage des deux infrastructures devra être cohérente avec les grands axes de développement urbain que décidera le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération montpelliéraine. Elle devrait donc, en toute logique, être cohérente avec les orientations déjà tracées dans le plan de déplacements urbains de Montpellier, qui privilégie le développement urbain de l'agglomération selon un axe « historique » est-ouest.

L'organisation territoriale de la zone de jumelage de la ligne nouvelle et du CSAM doit faire l'objet de réflexions avec les collectivités concernées. Il est en effet prévu qu'une étude portant sur l'aménagement urbain de ces espaces, d'une durée d'environ six mois, conjointement menée par l'agglomération, RFF et la DDE de l'Hérault, soit entamée en juin 2002. Il me paraît nécessaire de bénéficier du temps qui nous sépare de l'enquête publique du projet ferroviaire pour activer ces études d'aménagement urbain et, dans la mesure du possible, intégrer ses premières conclusions au dossier d'enquête.

De nombreuses coupures de trames suburbaines ou de circulations existantes sont inévitables lors de la réalisation du projet de contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier. A contrario, il constitue une opportunité d'acquérir une assiette foncière plus large que le strict nécessaire, de manière à réserver la possibilité d'implanter des infrastructures pour circulations douces, connectant entre eux les cheminements existants intersectés par le tracé. En particulier, il pourrait y avoir un fort enjeu à permettre l'implantation, le long de certains tronçons du tracé, d'alternatives ou de boucles locales maillant le schéma régional des véloroutes et voies vertes. Ceci est particulièrement vrai dans le sud-est montpelliérain, dans la perspective de la véloroute du Léman à la mer.

Il n'appartient pas à RFF de définir la stratégie de développement de l'agglomération Montpelliéraine

Si les calendriers le permettent, des résultats de cette étude urbaine, évoquée plus haut, pourront être intégrés dans le dossier d'enquête publique du contournement de Nîmes et Montpellier.

Au titre de mesure d'accompagnement du projet, il serait donc souhaitable d'acquérir le long du tracé une surlargeur d'environ 5 mètres de plate-forme, le plus souvent côté sud, de manière à ménager la possibilité d'assurer des continuités de cheminements piétonniers et l'implantation de pistes cyclables et voies vertes.

G) Milieux naturels

a) Natura 2000

Conformément à l'article 6, paragraphes 3 et 4, de la directive Habitats, je tiens à ce que soit étudiée l'incidence éventuelle du projet sur les zones humides concernées par le réseau Natura 2000 situées à l'aval des cours d'eau et nappes traversées par l'infrastructure (Zone de Protection Spéciale de la Camargue gardoise et propositions de Sites d'Importance Communautaire de l'étang de Mauguio et des étangs palavasiens). Cette étude précisera les incidences du projet sur le fonctionnement hydraulique et la qualité des eaux de ces zones « Natura 2000 » et présentera les mesures prises pour y éviter toutes pollutions et perturbations hydrauliques graves en phases de travaux et d'exploitation. Elle devra être transmise à mes services, pour examen, avant que le projet ne soit déclaré d'utilité publique si elle ne peut l'être avant l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (voir ci-dessous).

D'une façon générale les espaces agricoles coupés par le projet nécessitent la réalisation de chemins de désenclavement positionnés le long de l'infrastructure, la continuité des routes et chemins vicinaux étant d'une façon générale assurée. Il n'est ainsi pas vraiment nécessaire d'acquérir spécifiquement une sur largeur de 5 m pour traiter la question de ces désenclavements.

RFF a envisagé de développer les liaisons longitudinales « douces » dans certaines séquences du parti d'aménagement paysager, et notamment dans les zones du jumelage avec le dédoublement de A9 ,la plaine de Gallargues, les gravières de Vestric et Candiac. Ces propositions pourront être menées en étroite collaboration avec les Conseils Généraux du Gard et de l'Hérault dans le cadre des plans départementaux d'itinéraires et de randonnées pédestres.

Concernant les étangs palavasiens et de l'Or

La Direction Départementale de l'Équipement de l'Hérault a lancé une consultation pour élaborer le dossier d'évaluation des incidences du projet de dédoublement de l'A9 sur ces deux sites proches prédésignés comme sites d'intérêt communautaire. En plein accord avec Réseau Ferré de France, la DDE a préconisé dans sa consultation que ce dossier évalue également les incidences cumulatives sur ces sites du projet autoroutier et de la ligne nouvelle de contournement de Nîmes et Montpellier dans sa partie « jumelée ».

Concernant la Camargue gardoise

RFF a confié début juillet au cabinet BRLingénierie la réalisation du dossier d'évaluation des incidences du projet de contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier sur la zone de la Camargue Gardoise, prédésignée comme site d'intérêt communautaire au titre du réseau Natura 2000.

Le tracé retenu parmi les variantes possibles affecte de façon sensible les populations gardoises d'outarde canepetière de la plaine nîmoise. Cette espèce, qui appartient à la catégorie des oiseaux en danger en France et qui est ciblée comme espèce prioritaire à l'échelon communautaire (directive 79/409/CEE), connaît sur notre territoire une très forte diminution de ses effectifs. L'outarde canepetière, au regard de la vulnérabilité de son statut, a fait l'objet en France d'un plan national de restauration, validé en novembre 2001 par le conseil national de la protection de la nature. Ce plan de restauration, dans sa partie évaluant les menaces fortes pesant sur l'espèce, met en évidence comme danger identifié pour les populations gardoises, le développement d'infrastructures linéaires, tout particulièrement le projet de ligne à grande vitesse dans la région de Nîmes.

Le territoire occupé par l'outarde canepetière est diffus, mais l'espace concerné par le raccordement à la ligne fret de la rive droite du Rhône, dans l'est nîmois, accueille un grand nombre d'individus. La population gardoise, d'importance nationale, a été évaluée en 2000 à environ 210 mâles chanteurs et les comptages réalisés pour l'étude d'impact permettent d'estimer que 45 mâles chanteurs sont présents sur le fuseau retenu, soit près de 25% de la population départementale et environ 3% de la population française. Ces chiffres mettent en évidence l'impact fort représenté pour l'espèce par ce projet et l'importance des mesures compensatoires légitimement attendues.

Ces études seront réalisées sur la base du guide méthodologique d'évaluation des incidences d'un projet sur une zone Natura 2000 (MATE, BCEOM / 2002).

Le projet ferroviaire ne traverse pas ces sites prédésignés. Aucun effet direct d'emprise n'est donc à attendre. Les prestataires examineront particulièrement les effets indirects, temporaires et permanents, pouvant se manifester pendant les phases de travaux, exploitation et entretien, notamment dans le domaine de l'eau, par pollution des cours d'eau traversés (Mosson, Lez, petits côtiers de l'étang de l'Or, Vidourle, Vistre, Rhony) et transfert du flux polluant vers les zones lagunaires (étangs palavasiens, étang de l'Or, étangs du Charnier et du Scamandre).

Leurs conclusions devraient être disponibles en octobre 2002 et si possible intégrées au dossier d'enquête. Elles seront transmises à la DIREN LR pour avis.

Si les sources de dommages liées au projet ferroviaire ont été relativement bien identifiées dans l'étude d'impact pour les populations présentes sur le tracé, les solutions pour y remédier sont abordées de façon insuffisamment précise et les engagements quant aux mesures compensatoires manquent de fermeté.

Par ailleurs, l'impact induit par la fragmentation du territoire sur les noyaux d'outarde canepetière périphériques au projet d'infrastructure n'est pas évalué.

A l'initiative de la DIREN Languedoc-Roussillon et en accord avec RFF, une réflexion est en cours sur la désignation d'une Zone de Protection Spéciale (ZPS) dans les plaines agricoles des Costières et de la Vistrenque. Dans ce cadre, RFF a réalisé des études fines sur l'espèce et les impacts potentiels du projet. J'accueille favorablement cette démarche de la part du pétitionnaire et souhaiterais, à titre de précaution, dans la perspective de la désignation en ZPS des territoires à outarde canepetière de la plaine nîmoise, qu'elle aboutisse à la réalisation d'une évaluation appropriée des incidences du projet ferroviaire en bonne et due forme.

RFF travaille en étroite liaison avec le milieu associatif (COGARD...) et la DIREN afin de minimiser l'impact du projet sur les populations d'outardes et de déterminer des mesures compensatoires adaptées.

Ces mesures consistent essentiellement en une maîtrise foncière d'espaces de substitution pour les outardes. (NB : les dispositifs seront précisés en phase d'APD, afin de prévoir les actions et procédures foncières correspondantes). Ces acquisitions seront menées en étroite collaboration avec le CO-Gard, le Conservatoire des Espaces Naturels et la SAFER.

D'après le CO-Gard, la ligne pourrait perturber le fonctionnement écologique des individus mâle situés à 250 mètres de part et d'autre de l'axe du projet. Les impacts ont donc été évalués sur ces noyaux de populations, mais également sur quelques noyaux viables (7 individus) situés en limite extérieure de cette bande d'étude. Les impacts induits sur les populations périphériques peuvent donc être considérés comme négligeables vis à vis de la problématique fragmentation du territoire.

Comme indiqué dans le tome 3 de l'étude d'impact (page 93), RFF s'est engagé à réaliser un document d'incidence du projet sur ce site Natura 2000, malgré l'absence de désignation officielle (phase de consultation des acteurs locaux non réalisée, pas de document d'objectifs).

Cependant cette étude ne peut pas actuellement évaluer correctement les incidences appropriées du projet sur une ZPS tant qu'un périmètre n'est pas proposé. Sa délimitation est en cours de réflexion par le CO-Gard pour le compte de la DIREN Languedoc Roussillon. Celui-ci devrait être validé en septembre 2002. RFF initialisera à ce moment la démarche d'évaluation des incidences.

Cette étude - dont les résultats ne pourront pas être intégrés au dossier d'enquête publique - prendra en compte également les incidences du projet ferroviaire sur les autres espèces aviaires présentes et inscrites à la directive Oiseaux, notamment l'œdicnème criard, le busard St martin, l'alouette lulu, le faucon émerillon.

Au regard de la fragilité de l'espèce et de l'enjeu fort de ce territoire, RFF doit, pour rendre celui-ci acceptable, s'engager de façon claire au titre des mesures compensatoires :

- développer une politique ambitieuse d'acquisition de biotopes dont la gestion devra permettre de reconstituer des mosaïques de milieux favorables à l'espèce, espaces de report des populations directement affectées par l'infrastructure. Il s'agit pour RFF de faire aboutir les contacts qu'il a déjà pris - notamment avec le Comité ornithologique du Gard (COGard) - pour définir les mesures appropriées à une bonne gestion de l'espèce : achat de parcelles cohérentes avec les aires de nidifications relevées et rétrocession de ces parcelles à des propriétaires s'engageant à respecter des pratiques culturales adaptées ;
- développer sur les voies les équipements de prévention des risques de collision ou d'électrocution, tout en minimisant l'effet de fragmentation des territoires (éviter l'engrillagement) ;
- contribuer à la démarche complémentaire de désignation d'une ZPS sur la zone de présence des outardes engagée par la DIREN et réaliser dans ce cadre une étude d'incidence qui devra être jointe au dossier d'enquête publique ;

La distribution et l'écologie de ces espèces ont été abordées par le Co-Gard dans leur étude sur l'Outarde.

Le contexte actuel est favorable à la bonne prise en compte de cette espèce très menacée dans de nombreuses instances européennes et notamment dans la politique agricole, ce qui se traduit sur le terrain par la mise en place de Contrats Territoriaux d'Exploitation et de mesures agri - environnementales. RFF s'intégrera dans cet effort collectif. Les mesures compensatoires consistant essentiellement en maîtrise foncière d'espaces de substitution pour les outardes se combineront aux mesures agricoles (CTE...) pour améliorer les conditions d'accueil de cette espèce dans la plaine gardoise, en étroite collaboration avec le CO-Gard et la chambre d'agriculture du Gard.

D'après le CO-Gard, la mortalité aviaire liée aux infrastructures ferroviaires est difficile à évaluer, mais elle n'est pas nulle (cas d'une Cigogne blanche et d'un Grand-duc d'Europe dans le Gard en 2000). Aucune étude statistique n'a cependant été réalisée pour connaître cet impact, et l'Observatoire de l'Environnement du TGV Méditerranée ne prévoit pas d'expertise assez poussée pour faire cette évaluation. Des dispositifs visuels afin d'éviter les collisions, qui ont fait leur preuve dans le cas du réseau électrique, pourraient être disposés sur les zones à forte sensibilité.

Compte tenu du calendrier prévu et de l'absence actuelle de périmètre pour cette future ZPS, cette étude d'incidence ne pourra pas être jointe au dossier d'enquête publique. Par contre, elle sera transmise à la DIREN LR pour avis avant l'obtention du décret d'utilité publique.

- contribuer au développement de mesures compensatoires touchant aux actions d'ordre agri - environnemental ainsi qu'aux actions relevant de la veille sur l'orientation des remembrements (risques de destruction des haies, de simplification de l'assolement, d'agrandissement du parcellaire...). Ces mesures devront être définies clairement, notamment dans le cadre de la mise en place de la ZPS ;
- le calendrier des travaux devra nécessairement tenir compte des périodes de vulnérabilité forte de l'espèce et écarter en ce sens tous travaux sur les zones de présence d'outardes pendant la reproduction (mars-juillet).

J'attends de la part de RFF des engagements fermes concernant la mise en œuvre de ces mesures compensatoires, qui devront non seulement figurer dans le dossier d'enquête publique, mais également dans le cahier des engagements du maître d'ouvrage.

L'impact de la réorganisation foncière et les mesures d'accompagnement proposées seront précisés dans le cadre des pré-études d'aménagement foncier et des études d'impact correspondantes.

RFF prend note de cette observation et prendra des dispositions en phase travaux pour tenir compte de la période de reproduction des outardes.

Pour faire avancer ce projet dans un esprit d'étroite collaboration et de concertation avec les acteurs locaux de l'environnement, RFF anime avec le cabinet Biotope depuis juillet 2001 un Comité de suivi des études écologiques, associant les principaux organismes naturalistes régionaux et experts : la DIREN Languedoc Roussillon, le GRIVE, les Ecologistes de l'Euzière, le Conservatoire des Espaces Naturels, le Conservatoire botanique de Porquerolles, la Société de Protection de la Nature du Gard, le CO-Gard...

Les membres de ce Comité apportent activement des éléments complémentaires de connaissance, contribuent à réfléchir sur des mesures correctrices, et de façon plus générale, apportent leur contribution à la conception d'un projet respectueux de l'environnement naturel. Les préconisations de l'étude d'impact, qui constituent un engagement pour RFF, sont examinées dans cette instance.

RFF propose que le dossier des engagements de l'Etat poursuive activement cette collaboration en phase d'APD, ce qui permettra un suivi rigoureux des mesures proposées et de leur efficacité.

Par souci de transparence vis-à-vis du public et pour renforcer la sécurité juridique du projet vis-à-vis du droit communautaire, notamment des articles 5 et 6 de la directive N°85/337/CEE du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, les deux études d'incidence évoquées ci-dessus mériteraient d'être réalisées avant l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et insérées dans le dossier d'enquête.

Si l'état d'avancement des études portant sur les impacts potentiels du projet sur les zones humides proposées par la France au réseau Natura 2000 ne permettait pas de respecter cette recommandation, l'évaluation appropriée des incidences devrait pour le moins être portée à la connaissance du public dans le cadre de la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

b) Faune

L'état initial de l'étude d'impact du présent dossier indique la présence sur le fuseau de l'œdicnème criard, espèce figurant à l'annexe I de la Directive Oiseaux. Onze individus y ont été recensés, sur une population départementale estimée à 25 couples en 1993. L'étude d'impact n'envisage toutefois pas les mesures correctrices et compensatoires afférentes. Il convient donc de pallier cette lacune.

Plusieurs cours d'eau interceptés par le projet, le Vidourle notamment, peuvent constituer des corridors écologiques que remontent occasionnellement certains grands oiseaux (hérons notamment) vivant habituellement sur le littoral. Il conviendra d'évaluer l'importance de ces micro - migrations et le risque encouru par la grande avifaune au franchissement des caténaires pour proposer, le cas échéant, les dispositifs appropriés en vue de leur protection.

Les conclusions des études d'incidences sur les étangs palavasiens, l'étang de l'Or et la Petit Camargue gardoise devraient être disponibles en octobre 2002. Selon le calendrier, elles seront transmises à la DIREN LR pour avis avant le début de l'enquête publique ou pendant.

Compte tenu du calendrier prévu et de l'absence actuelle de périmètre pour la future « ZPS Outardes », cette étude d'incidence ne pourra pas être jointe au dossier d'enquête publique. Par contre, elle sera transmise à la DIREN LR pour avis avant l'obtention du décret d'utilité publique.

D'après les experts du CO-Gard, l'œdicnème criard a une écologie assez proche de celle de l'Outarde canepetière. Il occupe également les milieux ouverts tels que les milieux agricoles. Les actions entreprises pour l'outarde qui est l'espèce phare de ce groupe aviaire seront également favorables pour l'œdicnème. Il ne semble pas opportun d'envisager des mesures spécifiques pour cette espèce.

Concernant les risques de collision, l'étude écologique sur le Vidourle (cabinet Biotope / 2001-2002), a mis en évidence la présence du Rollier d'Europe, la ripisylve comme terrain de chasse de la Chouette hulotte et le fleuve comme une voie de passage fréquentée par les oiseaux d'eau. L'impact « collision » est considéré par les spécialistes de Biotope comme modéré, car il n'y a pas d'avifaune très patrimoniale dans ce secteur.

Cependant, l'installation de leurres sur les supports des caténaires destinés à effaroucher les oiseaux (silhouettes de rapaces), pourra être envisagée au droit du franchissement du Vidourle.

c) Flore

D'une façon générale, le dossier d'enquête devra clarifier les impacts du projet sur les différentes espèces protégées présentes dans l'aire d'étude et les mesures de réduction ou de compensation envisagées par le maître d'ouvrage.

Dans le bois de Limousin, le projet intersecte une station d'isoète de durieu (espèce protégée au niveau national et figurant en annexe I de la Directive Habitats) aujourd'hui gravement endommagée par des remblaiements illicites. Le passage en déblai du projet met en cause la pérennité des mares temporaires accueillant les stations d'isoète de durieu. En conséquence, RFF propose de reconstituer, au sud du tracé, des écoulements propices à la création de mares temporaires pour rétablir une surface d'habitat à isoète correspondant à celle qui avait été estimée avant tout saccage. Cette intervention, qui aura un impact positif sur la préservation des stations d'isoètes, doit donc être inscrite dans le dossier d'enquête publique du projet.

En outre, le dossier doit préciser la localisation exacte de la salicaire à feuilles de thym (espèce également protégée au niveau national) au sein de la bande d'étude et les éventuels impacts du projet sur cette espèce. L'analyse sectorielle des variantes du présent dossier laisse en effet subsister un doute sur la présence de la salicaire à feuilles de thym dans le bois de la Mourre uniquement ou également dans le bois du Limousin.

Une étude spécifique a été confiée à Biotope et à la cellule hydraulique de la direction de l'ingénierie de la SNCF, afin d'estimer le plus précisément possible les impacts éventuels de la future ligne ferroviaire sur une population d'Isoète de Durieu située hors emprise mais en aval du projet.

L'objectif de cette étude est de limiter prioritairement les impacts sur le fonctionnement hydraulique local, en définissant des mesures destinées à rétablir un fonctionnement optimal du ruisseau temporaire, en phase travaux et en phase exploitation. En outre, des mesures destinées à favoriser les conditions d'habitat de l'Isoète de Durieu dans l'ensemble du Bois du Limousin seront proposées.

Cette étude fera l'objet d'une expertise par le Conservatoire Botanique National Méditerranéen de Porquerolles. Ses conclusions finales seront disponibles en juillet 2002, et seront intégrées au dossier d'enquête publique.

La salicaire n'est présente que dans le bois de la Mourre (associée à quelques stations d'Isoètes de Durieu), hors emprise, mais incluse dans la bande d'étude de 500 mètres.

Il est ainsi mentionné dans l'étude d'impact (tome 3 / page 193) qu'aucun dépôt, aire de stockage et ou de chantier ne sera réalisé dans le bois de la Mourre.

La station d'astragale glaux identifiée dans les collines de Lunel, à proximité du mas de la Plume, bénéficie d'une protection régionale et constitue la plus grande station de France. Sa localisation exacte n'a cependant pas encore été déterminée avec précision. S'il s'avérait que cette station d'intérêt écologique remarquable était effectivement sur le tracé de la ligne nouvelle, des mesures permettant d'en assurer la préservation ou, le cas échéant, des mesures compensatoires devraient être envisagées et intégrées au dossier d'enquête publique.

E) Agriculture

Afin de limiter la déstructuration des exploitations agricoles et de la trame paysagère, il est indispensable de proposer, comme le dossier le mentionne, des procédures de réorganisation foncière adaptées favorisant le maintien de l'activité agricole et aidant à la reconstitution des trames existantes. Dans le cas particulier du secteur est de Nîmes, il s'agira de respecter les exigences fonctionnelles de l'outarde canepetière.

L'étude d'impact devra présenter une localisation et une évaluation des impacts indirects du projet (arrachage des haies notamment) et les mesures préventives afférentes à mettre en œuvre.

F) Matériaux

Le prélèvement de matériaux devra être conforme au schéma des carrières approuvé dans les départements de l'Hérault et du Gard.

De plus, un balisage de ce bois sera mis en place afin d'éviter toute incursion et éventuelle destruction de cette plante protégée, ou toute atteinte à son habitat de mares temporaires.

Les investigations complémentaires réalisées par le cabinet Biotopie en mai et juin 2002 attestent effectivement de la présence d'une station d'Astragale Glaux dans le secteur des garrigues du Mas de la Plume (env. 130 pieds au total). Certaines parties de cette station sont incluses dans la bande d'étude de 500 mètres (55 pieds), mais hors emprises.

Le dossier d'enquête sera complété sur ce point, ainsi que sur les précautions en phase travaux qui devront être mises en place par le Maître d'œuvre et les entreprises (balisage de la station, positionnement des accès, interdictions de zones de dépôts et d'aires de chantier dans le secteur...).

L'impact de la réorganisation foncière et les mesures d'accompagnement proposées seront précisés dans le cadre des pré-études d'aménagement foncier et des études d'impact correspondantes.

RFF a indiqué dans le dossier d'IMEC qu'il respecterait les schémas départementaux des carrières.

Le très fort déficit en matériaux de remblais amène le maître d'ouvrage à engager dès maintenant les premiers contacts avec la profession. La DRIRE est en charge du dossier, mais j'insiste pour que le recours aux matériaux alluvionnaires situés dans les lits majeurs des cours d'eau soit strictement interdit, conformément aux dispositions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux. Hors de ces lits, sous réserve de risques liés à la proximité d'aquifères patrimoniaux (Vistrenque, notamment), il pourra y être fait appel pour les usages « nobles » (couches superficielles des plates-formes supports des voies).

Quoi qu'il en soit, les origines potentielles des matériaux devront figurer dans le dossier d'enquête publique.

Les zones d'extraction temporaire nécessaires feront l'objet, après exploitation, d'une remise en état soignée, dont le cahier des charges précis figurera dans le dossier de demande d'ouverture de carrière.

Les sites de dépôts seront localisés de préférence à proximité du tracé et intégrés au projet afin d'améliorer son insertion paysagère. Ils devront notamment éviter les sites d'intérêt écologique et les zones inondables.

Des contacts ont été pris par RFF très en amont avec la profession représentée par l'UNICEM et avec les services de l'Etat concernés, la DRIRE et la DIREN notamment, sous l'égide des préfectures du Gard et de l'Hérault. Une analyse du potentiel des carrières du Gard et de l'Hérault a été conduite dans une première étape par RFF, complétée par une enquête en cours de l'UNICEM auprès de l'ensemble des carriers de ces départements, afin d'apprécier également la nécessité d'ouverture de sites d'emprunt provisoires et de création de sites de stockage tampon temporaires. Par rapport au recours à des carrières situées trop loin du projet induisant un transport routier important et des nuisances à l'environnement, l'ouverture d'emprunts provisoires à proximité du tracé constitue de fait une alternative intéressante sous le double plan économique et environnemental. Les investigations se poursuivent et un débat sur ces questions en commissions des carrières est prévu à la fin de l'année 2002.

Les sites de dépôt provisoires ou définitifs feront également l'objet de dossiers de déclaration ou d'autorisation selon les volumes à stocker. Ces dépôts seront proscrits dans les zones naturelles d'intérêt écologique et dans les zones inondables des lits majeurs des cours d'eau, ainsi que dans les zonages présentant un aléa fort à très forts vis à vis du risque d'inondation dans les plans de prévention des risques existant le long du projet.

Les ouvertures de sites d'emprunts et sites de stockage tampon feront l'objet de dossiers d'autorisation au titre de la législation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). Ces dossiers mettront également en évidence le type de réhabilitation qui sera proposé pour les zones d'emprunts (écologique, touristique, loisirs...).

G) Santé

Sur un plan purement formel, je tiens à vous faire remarquer que le volet « santé » du présent dossier ne concerne pas l'ensemble du programme de travaux, comme le recommande la circulaire du 17 février 1998 relatif à l'application de l'article 19 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie complétant le contenu des études d'impact des projets d'aménagements.

H) Impacts de la base travaux

La très brève description des impacts des trois sites envisagés pour l'implantation de la base de travaux montre, dans les trois cas, l'existence d'impacts non négligeables en phase de chantier :

- proximité des habitations et des captages publics d'alimentation en eau potable pour le site « Valergues/Mudaison »,
- proximité du ruisseau Campagnole et vulnérabilité des nappes d'eau souterraine pour le site « Nîmes/Milhaud »,
- proximité des populations d'outarde canepetière et de puits privés d'alimentation en eau potable pour le site « Marguerittes/Manduelle ».

Par ailleurs, la vocation à terme et les conditions de remise en état des sites gagneraient à être précisées, car elles sont susceptibles de focaliser les pressions à l'urbanisation future.

Je souhaite donc disposer d'une comparaison multicritère assez fine des trois sites envisagés, qui devra être intégrée dans le dossier d'enquête publique, pour permettre de me prononcer sur le site à retenir.

Ce point est en effet précisé au point 4 de la circulaire du 17 février 1998. Un bref chapitre sur les effets sur la santé du programme sera donc rajouté dans l'étude d'impact.

La vocation à terme de la base travaux sera précisée après le choix du site, en étroite concertation avec la ou les collectivités locales concernées. En outre, la réalisation de cette base travaux sera soumise aux procédures d'étude d'impact et de loi sur l'eau. Ses conditions de remise en état ou de revalorisation seront proposées dans les mesures d'accompagnement du Maître d'Ouvrage.

RFF a confié à la direction de l'Ingénierie de la SNCF une étude comparative des 3 sites envisageables pour l'implantation de la base travaux, sur les critères suivants :

- coûts de construction et de terrassement,
- emplacement par rapport au barycentre de la ligne nouvelle,
- environnement,
- insertion des trains d'approvisionnement à partir du réseau ferroviaire existant,
- accès routiers,
- fonctionnalité et exploitation de la base.

Les conclusions de cette étude seront présentées au Comité de Suivi Administratif du projet (qui regroupe l'ensemble des services de l'Etat concernés) au mois de septembre 2002, et seront intégrées dans l'étude d'impact du dossier d'enquête publique.

I) Impact de la sous-station électrique projetée

La ligne nouvelle devrait être alimentée par une station de transformation électrique située à l'extrémité ouest du projet, à proximité du raccordement sur la ligne « Tarascon-Sète ». Fonctionnellement, ce site est idéalement placé et ne devrait induire que des impacts limités. A priori, ces conditions semblent moins bien réunies par l'autre site envisagé (Pont Trinquat).

J) Travaux

Un engagement très ferme de RFF devrait être obtenu sur la qualité environnementale de la conduite de chantier et la remise en état des lieux, ainsi que sur le suivi de la mise en œuvre des diverses mesures demandées. A cet effet, je souhaite qu'un ingénieur écologue soit embauché pour le suivi du chantier.

RFF souligne que la Direction Générale de l'Energie et des Matières Premières a fait part au cours de l'IMEC de sa position en faveur du site de Pont Trinquat.

Comme mentionné en page 29 du présent avis, RFF propose de poursuivre activement sa collaboration en phase d'APD avec le Comité de suivi des études écologiques (DIREN Languedoc Roussillon, experts, associations...), ce qui permettra un suivi rigoureux des mesures proposées et de leur efficacité.

En ce qui concerne la conduite du chantier, RFF joindra dans les dossiers de consultation des entreprises, une notice explicitant la volonté du maître d'ouvrage en matière de protection de l'environnement (objectifs et prescriptions), et qui récapitulera les enjeux environnementaux présents.

L'analyse des offres intégrera le critère « prise en compte de l'environnement », au travers d'un Schéma Organisationnel du Plan de l'Environnement qui sera présenté.

En phase préparatoire des travaux, ces orientations se déclineront en un Plan d'Assurance Environnement (PAE), qui devra être validé par le maître d'œuvre et le maître d'ouvrage avant toute intervention sur le terrain. La mise en place du PAE et de son suivi seront sous la responsabilité d'un chargé environnement à temps complet sur le chantier.

III) Conclusion

Pour garantir une bonne prise en considération des impacts cumulatifs des projets de ligne nouvelle et de CSAM et pour des raisons évidentes de transparence vis-à-vis du public, je souhaite que les enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique des deux projets soient menées simultanément, à moins d'un retard exceptionnel survenant sur l'un d'entre eux. De même, il serait souhaitable que les enquêtes des deux projets réalisées au titre de la loi sur l'eau soient concomitantes. Le cas échéant, l'étude d'impact et le document d'incidence au titre de la loi sur l'eau du projet soumis à enquête publique en premier devront impérativement comporter un volet spécifique consacré aux impacts cumulatifs des deux projets.

Voir pages 5

Afin de vérifier la bonne application du principe de transparence hydraulique du projet telle qu'elle est précisée plus haut, je souhaite disposer des résultats et de la précision des études hydrauliques réalisées par le maître d'ouvrage avant l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Voir page 16

Par ailleurs, je demande qu'une évaluation appropriée des incidences du projet sur les zones humides constituant l'exutoire des bassins versants traversés par l'infrastructure (étangs palavasiens, étang de Mauguio et Camargue gardoise) soit réalisée et communiquée à mes services, pour examen, avant la déclaration d'utilité publique du projet.

Voir page 26

En outre, dans la perspective de la désignation en ZPS des territoires à outarde canepetière de la plaine nîmoise et à titre de précaution, il serait souhaitable que les études fines déjà réalisées par RFF soient formalisées au sein d'une évaluation appropriée des incidences en bonne et due forme.

Voir page 27

Dans les deux cas, le projet gagnerait en transparence vis-à-vis du public et en sécurité juridique vis-à-vis du droit communautaire si les études d'incidence étaient réalisées avant l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et insérées dans le dossier d'enquête. L'évaluation appropriée des incidences du projet sur les zones humides proposées par la France au réseau Natura 2000 devra pour le moins être portée à la connaissance du public dans le cadre de la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Voir page 30

Le présent dossier me semble particulièrement lacunaire sur la question de l'aménagement urbain et paysager de la zone de jumelage des projets de ligne nouvelle et de CSAM. Il convient de préciser plus clairement la vocation de ces espaces, notamment des territoires enclavés entre les deux infrastructures. A cet effet, le dossier d'enquête publique du projet ferroviaire pourra utilement bénéficier des premières conclusions de l'étude urbaine conjointement réalisée par l'agglomération montpelliéraine, RFF et la DDE de l'Hérault.

Voir page 24

Les études acoustiques du dossier d'enquête publique devront également être complétées, notamment sur la question des impacts sonores cumulatifs - dans l'espace et le temps - des différents projets d'infrastructure de transport interférant avec le projet du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier.

Voir page 7

En outre, je souhaite que le dossier d'enquête publique soit complété sur le volet décrivant les impacts du projet sur les différentes espèces protégées présentes dans l'aire d'étude (isoète de durieu, salicaire à feuilles de thym, astragale glaux et œdicnème criard) ainsi que les mesures de réduction ou de compensation afférentes envisagées par le maître d'ouvrage.

Voir pages 31, 32, 33

Le dossier d'enquête publique devra également comporter une comparaison multicritère assez fine des trois sites envisagés pour l'installation de la base travaux.

Voir page 34

La mise au point de dispositions concrètes et réalistes en matière d'insertion paysagère du projet, respectant les principes d'aménagement proposés dans le présent dossier et les recommandations formulées plus haut, devra faire l'objet d'engagements précis de la part du maître d'ouvrage.

Voir page 23

Je souhaite obtenir un engagement très ferme de RFF sur la qualité environnementale de la conduite de chantier et la remise en état des lieux, ainsi que sur le suivi des diverses mesures demandées.

Voir page 35

L'objectif du programme est avant tout un transfert des flux de marchandises à longue distance du mode routier vers le mode ferroviaire. Le dossier d'enquête publique doit donc afficher clairement les conditions de ce succès et l'Etat devra se donner les moyens de sa politique. En particulier, je souhaite que soit examinée la nécessité à terme d'une troisième voie, que ses impacts probables soient étudiés et que des compléments soient apportés en ce sens au dossier d'enquête publique, afin d'informer le public de cette éventualité.

Voir page 4

Sous réserve de la prise en compte par le maître d'ouvrage de l'ensemble de ces observations, **j'émet un avis favorable au projet de contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier.**

**DIRECTION DES ETUDES ECONOMIQUES ET DE L'EVALUATION
ENVIRONNEMENTALE**

**Sous-Direction de l'Intégration de l'Environnement dans les Politiques
Publiques (SDIEPP)**

Bureau des Infrastructures et de l'Energie

Courrier transmis par le service conférent le 23 septembre 2002

Le 23 juillet dernier, vous m'avez adressé, pour avis, les éléments de réponse de Réseau Ferré de France (RFF) aux observations que j'avais formulées sur le dossier d'instruction mixte à l'échelon central (IMEC) du projet cité en objet.

Je prends note qu'une évaluation appropriée des incidences du projet sur les zones humides constituées par les étangs palavasiens, l'étang de Mauguio et la Camargue gardoise, est en cours de réalisation. J'insiste sur l'importance de prendre en compte les impacts cumulatifs du projet ferroviaire et du doublement de l'A9 sur les étangs montpelliérains proposés comme sites d'importance communautaire.

Dans la mesure du possible, les conclusions de ces études, attendues pour octobre 2002, seront intégrées au dossier d'enquête publique. Dans un souci de transparence vis-à-vis du public et de sécurité juridique vis-à-vis du droit communautaire, j'insiste sur l'importance de communiquer ces études au public dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

En tout état de cause, elles seront transmises à la DIREN Languedoc-Roussillon, pour avis, avant la fin de l'enquête publique et portées à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête « loi sur l'eau » si elles

Réponse du maître d'ouvrage le 30 octobre 2002

Les études d'incidences sur les étangs palavasiens et l'étang de l'Or (incidences du projet de dédoublement de l'A9 et incidences cumulées avec le projet de contournement ferroviaire) et sur la Petite Camargue gardoise sont en cours de finalisation, en étroite collaboration avec les services de la DIREN Languedoc Roussillon. Elles seront disponibles au mois de Novembre 2002. Compte tenu du calendrier, elles pourront être portées à la connaissance du public lors de la procédure d'enquête publique (a priori en annexant les documents au dossier d'enquête).

n'avaient pu l'être au cours de l'enquête publique de droit commun.

En outre, dans la perspective de désignation en zone de protection spéciale (ZPS) des territoires à outarde canepetière de la plaine nîmoise, RFF s'est engagé à réaliser une évaluation appropriée des incidences du projet ferroviaire sur l'outarde canepetière, mais également sur les autres espèces aviaires présentes sur le site et inscrites à la Directive Oiseaux, telles que l'oedicmène criard, le busard St martin, l'alouette lulu et le faucon émerillon.

Toutefois, compte tenu du calendrier du projet ferroviaire et de l'absence actuelle de périmètre pour cette future ZPS, RFF estime que l'étude d'incidence ne pourra être jointe au dossier d'enquête publique. Si le calendrier le permettait, il serait toutefois souhaitable d'intégrer les premières conclusions de cette étude au dossier d'enquête.

Par ailleurs, dans l'objectif de préciser la vocation de la zone de jumelage des projets de ligne nouvelle et de doublement de l'autoroute A9, RFF a signé avec la DDE de l'Hérault et Montpellier Agglomération une convention d'étude urbaine globale liée aux deux projets d'infrastructures sur les secteurs sud est de Montpellier, Saint Jean de Védas et Lattes. Si le calendrier le permet, les conclusions de cette étude, qui sera menée au courant du deuxième semestre 2002, seront intégrées dans le dossier d'enquête

Les conclusions de l'étude Avifaune dans les plaines agricoles gardoises d'habitat de l'Outarde canepetière (Centre Ornithologique du Gard / 2001 - 2002) ont été présentées à la DIREN Languedoc Roussillon lors de la tenue d'un comité de suivi des études écologiques le 26 septembre 2002.

Cette étude a mis en évidence les impacts prévisibles de l'infrastructure sur la nidification et l'hivernage de l'Outarde dans le secteur Costières - Vistrenque, ainsi que les mesures de réduction d'impacts et compensatoires à envisager. Après examen par RFF avec l'aide de la DIREN, ces mesures seront détaillées dans l'étude d'impact pour l'enquête d'utilité publique.

Lorsque le périmètre de la future ZPS sera défini, cette étude servira de base pour l'élaboration d'un document d'incidences au titre de l'article L 414-4 du code de l'environnement. A cet effet, il a été acté à cette séance du Comité de suivi que la DIREN organisera une réunion de travail avec RFF, le COGard et le Conservatoire des Espaces Naturels, afin d'approfondir ces pistes de réflexion et de les harmoniser au regard du document d'objectifs qui devrait être mis en place prochainement.

Concernant les autres espèces aviennes inscrites à la directive « Oiseaux », ce sont pour la plupart des espèces qui utilisent les mêmes milieux que l'Outarde canepetière (Oedicnème criard, Faucon émerillon, Busard cendré...). Les actions entreprises pour l'Outarde seront donc également favorables pour toutes ces espèces. D'après les spécialistes du COGard, il ne semble pas nécessaire d'envisager des mesures supplémentaires spécifiques au regard des objectifs de conservation proposés pour l'Outarde.

L'étude urbaine globale sur les secteurs Sud Est de Montpellier, Saint Jean de Védas et Lattes, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la communauté d'agglomération de Montpellier, devrait débuter en décembre 2002. En fonction du calendrier ses conclusions ou seulement la synthèse du diagnostic seront intégrées dans le dossier d'enquête publique.

publique du projet ferroviaire. J'insiste sur l'importance de ce point.

Je note également que, sur la base d'investigations spécifiques, le dossier d'enquête publique sera complété sur le volet décrivant les impacts du projet sur les différentes espèces protégées présentes dans l'aire d'étude (isoète de Durieu, salicaire à feuilles de thym, astragale glaux et œdicnème criard), ainsi que sur les mesures de réduction ou de compensation afférentes envisagées par le maître d'ouvrage.

Palliant une lacune du dossier d'IMEC, le dossier d'enquête publique présentera par ailleurs les conclusions d'une étude comparative multicritères des trois sites envisagés pour l'installation de la base travaux.

Dans le cadre des études d'avant projet détaillé, RFF et son maître d'œuvre feront appel à un groupement d'architectes et de paysagistes pour définir précisément les dispositions en matière d'insertion paysagère du projet.

Aux abords des villages les plus affectés par le projet ou de certains sites très sensibles sur le plan paysager (collines de Lunel par exemple), de nouvelles études seront engagées pour préciser les actuelles prescriptions de principe.

Les études réalisées par ce groupement seront confrontées aux avis de la DIREN Languedoc Roussillon et des commissions départementales des sites, perspectives et paysages de l'Hérault et du Gard.

Le dossier des engagements de l'Etat reprendra les mesures de réduction des impacts et de compensation sur le plan paysager et des

Les impacts et les mesures préconisées par RFF vis à vis des espèces protégées patrimoniales dans la bande d'étude de 500 mètres seront complétées dans l'étude d'impact, sur la base des conclusions des investigations écologiques complémentaires réalisées au 1er semestre 2002 :

- Gagée très feuillue et Ail petit moly (bois de la jasse de Maurin),
- Isoète de Durieu dans le bois du Limousin (relevés floristiques précis et étude hydraulique afin de reconstituer le milieu humide de mare temporaire propice au développement de cette fougère),
- Astragale glaux dans les garrigues du Mas de la Plume,
- Etude des populations du castor d'Europe au droit du franchissement du Vidourle (Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage).

Ces études ont été présentées à la DIREN Languedoc Roussillon lors de la tenue du comité de suivi des études écologiques le 26 septembre 2002.

RFF a confié au 1er semestre 2002 à la direction de l'Ingénierie de la SNCF une étude d'analyses multicritères (coûts de construction et d'environnement, de terrassement, accès routiers, fonctionnalité...) de 3 sites envisageables pour l'implantation de la base travaux. Les conclusions amènent RFF à retenir le site de Nîmes Milhaud, au vu notamment de ses impacts limités sur l'environnement humain et naturel.

L'analyse aboutissant à ce choix sera intégrée dans l'étude d'impact du dossier d'enquête publique.

perceptions riveraines, qui auront été proposées par le groupement.

Par ailleurs, j'accueille très favorablement le ferme engagement de RFF sur la qualité environnementale de la conduite de chantier et la remise en état des lieux, ainsi que sur le suivi des diverses mesures environnementales, à travers, notamment, la pérennisation du comité de suivi des études écologiques (regroupant la DIREN Languedoc Roussillon, des experts et des associations), la prise en compte du critère environnemental lors de la sélection des offres et la mise en œuvre d'un « plan assurance environnement » sous la responsabilité d'un chargé environnement à temps complet sur le chantier.

Je prends note que bien qu'il semble délicat d'évoquer la réalisation d'une troisième voie, qui ne peut se justifier préalablement à la réalisation d'une ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, RFF analyse actuellement les principales contraintes et points durs de la faisabilité technique et environnementale d'une augmentation ultérieure du nombre de voies du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier.

Si cette analyse laissait présager des impacts environnementaux significatifs, il y aurait lieu d'en informer le public.

Pour garantir une bonne prise en considération des impacts cumulatifs des projets de ligne nouvelle et de doublement de l'A9 et pour des raisons évidentes de transparence vis-à-vis du public, je souhaitais que les enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique et les enquêtes « loi sur l'eau » des deux projets d'infrastructures soient menées simultanément.

Compte tenu de l'avancement du projet routier – dont l'IMEC ne devrait pas commencer avant l'automne 2002 - RFF estime que la concomitance des enquêtes aboutirait à un net ralentissement du projet ferroviaire. RFF rappelle également que le jumelage des deux projets ne porte que sur une faible portion du linéaire de l'infrastructure ferroviaire (7 km sur 70).

Le dossier d'enquête publique sera établi dans le cadre plus général du programme défini par le ministre des transports le 13 mars 2000. Il ne fera donc pas mention de l'éventuelle réalisation dans le futur d'une troisième voie sur le contournement de Nîmes et Montpellier. Cependant, RFF poursuit ses analyses concernant les principales contraintes et « points durs » de la faisabilité technique et environnementale à long terme d'une augmentation ultérieure du nombre de voies.

Le principe de réalisation coordonnée des deux infrastructures est un des éléments forts qui permettra une bonne acceptation des chantiers pendant la durée totale des travaux, tant par les riverains que par les différents usagers des voiries et réseaux concernés. Une attention toute particulière sera apportée aux rétablissements, l'objectif étant de minimiser la gêne temporaire occasionnée, dans le temps et dans l'espace.

De ce fait, et compte tenu des différences d'envergure des deux projets (18 km pour le projet autoroutier, 70 km pour le contournement ferroviaire) et des processus distincts de dévolution des marchés de maîtrise d'œuvre, une réalisation quasi concomitante des deux infrastructures implique que RFF soit en avance dans sa procédure d'enquête d'utilité publique vis à vis du dédoublement de l'A9.

Je ne peux que regretter l'inadéquation des calendriers de ces deux projets et rappelle mon attachement à leur cohérence respective, depuis le stade des études à ceux des travaux et acquisitions foncières. Je tiens notamment à ce que l'étude d'impact du projet de ligne nouvelle comporte un volet spécifique consacré aux impacts cumulatifs des deux infrastructures, qui devra être particulièrement précis sur les questions de bruit, d'hydraulique et de ressource en eau, de paysage et d'urbanisation (voir développement dans mon avis du 4 juin 2002).

Je prends note que le volet acoustique du dossier d'enquête publique sera complété sur les impacts sonores induits par les aménagements de capacité de la section Montpellier - Perpignan, appréciés en terme d'émergence au regard des nouveaux trafics attendus.

Je regrette toutefois que les études acoustiques du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier n'aient pas été réalisées à un horizon plus lointain, permettant de prendre en compte l'impact sonore du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan (inscrit aux schémas de services collectifs de transport et qualifié de projet d'intérêt général) et l'impact cumulé des TGV lorsqu'ils coexisteront avec les circulations de fret.

RFF et la DDE 34 ont conduit leur projets ferroviaire et routier de façon cohérente notamment sur le plan des impacts cumulés sur l'environnement : contributions sonores, incidences sur les étangs palavasiens, paysage, rétablissements et insertion urbaine. Les impacts cumulés seront, comme le demande le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, présentés dans un chapitre spécifique de l'étude d'impact du contournement de Nîmes et Montpellier.

Les niveaux d'émissions sonores sur le contournement ont été calculés avec un trafic maximal du fait des contraintes de saturation d'autres sections du réseau ferré national (Montpellier / Narbonne, nœud Lyonnais).

La contribution sonore sur le contournement de Nîmes et Montpellier après mise en service de la ligne nouvelle Montpellier - Perpignan fera l'objet d'une analyse spécifique dans le cadre des études de cette section. RFF, à l'occasion de l'enquête publique correspondante, s'assurera que ces seuils de 58 et 63 décibels ne sont pas franchis et dans le cas contraire prendra les mesures adaptées (ajustements d'ouvrages de protection...).

Je regrette également que les impacts cumulatifs du projet ferroviaire, d'une part avec le projet de contournement autoroutier sud de Montpellier (doublement de l'A9), d'autre part avec le projet de déviation de la RD999 entre Manduel et Redessan, ne puissent être quantifiés dans le dossier d'enquête publique, faute d'informations précises concernant les deux projets routiers.

En effet, si le projet de déviation de la RD999 n'a pas encore fait l'objet d'études techniques approfondies, notamment en terme de trafic, une étude acoustique précise menée par RFF et la DDE de l'Hérault a permis d'évaluer la contribution sonore de la ligne ferroviaire et du contournement autoroutier sud de Montpellier sur la zone de jumelage des deux infrastructures. Cependant, le tracé du doublement de l'A9 ne présentant pas un caractère définitif, le dossier d'enquête publique du contournement ferroviaire ne sera complété que sur un plan qualitatif.

Je rappelle toutefois que, conformément aux recommandations de la circulaire du 28 février 2002 relative aux politiques de prévention et de résorption du bruit ferroviaire, les deux maîtres d'ouvrage devront, sur la base d'études acoustiques approfondies menées en commun, rechercher une solution globale optimale pour le traitement acoustique de la section de jumelage des deux infrastructures.

Enfin, je ne peux que regretter le refus de la part de RFF de paramétrer le logiciel MITHRA exclusivement avec les conditions de vents les plus défavorables, alors que cette disposition aurait permis de renforcer le niveau de protection sonore dans les zones agglomérées tangentes par le projet situées sous les vents dominants de beau temps.

Sur le territoire compris entre Manduel et Redessan, il existe une volonté commune à tous les partenaires d'avoir une réflexion globale en terme de prise en compte des incidences environnementales des 2 projets (emprises, acoustique, paysage...), de valorisation voire de requalification de l'espace. Pour atteindre cet objectif, une étude sous maîtrise d'ouvrage de RFF va être lancée en novembre 2002. Aussi, un groupe de pilotage regroupant les élus locaux, la communauté d'agglomération de Nîmes, le Conseil général du Gard et RFF, se réunit depuis juillet 2002 pour réfléchir sur la problématique de l'aménagement du couloir ferroviaire entre Manduel et Redessan.

Il convient toutefois de souligner que le Conseil Général n'a pas programmé le doublement de la Route Départementale 999. Aucune prévision de trafic ne peut donc être mise en avant. En tout état de cause, les trafics nocturnes devraient être limités, avec une contribution sonore quasi négligeable par rapport à celle de la liaison fret.

Sur la base d'une étude acoustique mettant en œuvre les logiciels MITHRA fer et route, RFF et la DDE 34 ont procédé à un examen global la contribution sonore des 2 infrastructures. Cette problématique sera abordée dans le volet « impacts cumulés » de l'étude d'impact du contournement de Nîmes et Montpellier.

Comme mentionné dans notre réponse du 23 juillet 2002, les études acoustiques intègrent déjà la problématique des conditions de vent dominants dans la région. RFF applique ainsi les dispositions de l'article 6 de l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires. Cette prise en compte par le logiciel Mithra des paramètres météorologiques (vent, température,...) conduit à une élévation de la contribution sonore du projet de 6,3 dB(A). L'utilisation des modèles météo intégrés au logiciel Mithra n'est donc pas pénalisante pour le dimensionnement des protections acoustiques de l'ensemble des habitations riveraines, bien au contraire.

Afin de vérifier la bonne application du principe de transparence hydraulique du projet, telle qu'elle est aujourd'hui précisée dans la circulaire « nomenclature loi sur l'eau » du 24 juillet 2002 (voir pièce jointe), je vous avais indiqué mon souhait de disposer - avant l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique - d'une cartographie des « zones sensibles » aux inondations, ainsi que des résultats et de la précision des études hydrauliques réalisées par le maître d'ouvrage.

Dans mon courrier du 4 juin dernier, je vous indiquais que la définition de « zones sensibles » ne devait pas se limiter aux secteurs identifiés dans le plan de prévention des risques d'inondation. Conformément à la circulaire de juillet 2002, elle doit être élargie aux zones urbaines ou à urbaniser ; aux zones d'activités agricoles importantes lorsque des bâtiments et équipements fixes sont susceptibles d'être endommagés et lorsque l'équilibre économique de l'exploitation peut-être remis en cause du seul fait de l'aggravation induite par la présence de l'infrastructure ; aux milieux naturels fragiles dont la pérennisation ne serait plus assurée du fait des conséquences induites par la présence du projet ferroviaire.

J'insistais également sur l'importance de traiter les impacts hydrauliques cumulatifs de l'ensemble des infrastructures existantes et projetées interceptant le réseau hydrographique de l'aire d'étude (futurs ligne ferroviaire et autoroute A9 au droit de Montpellier notamment).

Selon RFF, ce niveau de détail n'est pas compatible avec le stade actuel des études. Les études hydrauliques précises ne seront réalisées que pour l'enquête « loi sur l'eau », au stade des études d'avant projet-détaillé.

Il est toutefois très important de mener ces études hydrauliques le plus en amont possible, afin de définir assez tôt les caractéristiques de l'infrastructure qui permettront de répondre à l'exigence de « la plus grande transparence hydraulique ». Cette précaution évite que des surcoûts importants ne surviennent suite à des rectifications apportées au projet dans le cadre des études hydrauliques menées au titre de la loi sur l'eau, au cours desquelles sont précisément définis la position et le dimensionnement de l'infrastructure et de ses ouvrages hydrauliques.

Je demande donc à nouveau que me soient communiqués une cartographie des « zones sensibles » aux inondations, ainsi que les résultats et la précision des études hydrauliques réalisées par le maître d'ouvrage, avant l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

En conclusion, sous réserve de la prise en compte par le maître d'ouvrage de l'ensemble de ces observations – notamment sur le volet hydraulique - et de la mise en œuvre des engagements pris par RFF dans sa lettre du 23 juillet 2002, je confirme mon adhésion au projet de contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier.

Pour RFF le niveau de détail des études est aujourd'hui suffisant par rapport à la procédure d'enquête. Les cours d'eau étant traversés quasi systématiquement perpendiculairement, un décalage (léger) du tracé n'aurait que peu d'incidence sur les modalités de franchissement, ainsi que sur le dimensionnement (et donc le coût) des ouvrages hydrauliques.

Une réunion de travail a été organisée fin octobre 2002 avec la MISE de l'Hérault, la DISE du Gard et la DIREN Languedoc Roussillon, afin de définir, conformément aux prescriptions de l'annexe technique 2.5.4 de la circulaire du 24 juillet 2002, les secteurs à forts enjeux dans les zones inondables recensées dans l'aire d'étude du projet.

La définition de ces secteurs devrait donc être intégrée dans l'étude d'impact, ainsi que les objectifs correspondants en matière de transparence hydraulique.

Lors de cette même réunion, ont été listées les études hydrauliques prises en compte par le maître d'ouvrage. Ces études seront actualisées, complétées voire refondues pour l'enquête "loi sur l'eau". Un groupe de travail va être mis en place dès le début 2003 avec les administrations concernées afin de définir progressivement des objectifs et un programme d'études.

MINISTERE DE L'ECONOMIE DES FINANCES ET DE L'INDUSTRIE
DIRECTION DE LA PREVISION
Bureau Equipement, Transports, Energie

Courrier adressé par le service conférent le 6 juin 2002

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint une copie de la note exposant nos observations intermédiaires et nos demandes concernant le dossier que vous avez établi dans le cadre de l'instruction mixte à l'échelon central de la ligne nouvelle Languedoc-Roussillon – Contournement de Nîmes et Montpellier

L'original de cette note vous parviendra par courrier.

**Avis intermédiaire de la DP concernant l'IMEC
contournement de Nîmes et Montpellier**

I) Observations sur la description de la situation de référence

**1) Une description de la capacité des lignes afférentes au
projet semble nécessaire**

Pour éviter tout double compte de l'évaluation de ce projet avec d'autres projets, il est nécessaire de faire les prévisions de trafic en se basant sur les capacités ferroviaires, à l'année de référence, sur l'ensemble des axes concernés par le projet, et notamment les capacités de la Vallée du Rhône, des nœuds lyonnais, dijonnais et toulousains et de la vallée de la Maurienne.

Or en situation de projet, le scénario semble avoir pris en compte des infrastructures n'existant pas en référence. Ainsi, p.19 du volume "Evaluation économique et sociale", il est indiqué que "Les prévisions ont été effectués en considérant qu'aucune contraintes majeure n'existait en dehors de l'axe

Réponse du maître d'ouvrage le 24 juillet 2002

Languedocien (par exemple des investissements seront effectués à Givors dans les prochaines années pour y fluidifier le trafic). De fait le seul barreau limitant s'avère être le tronçon Montpellier-Narbonne". Or si tel est vraiment le cas, il y a mécaniquement double compte des avantages avec l'évolution du projet concerné. C'est d'ailleurs pour cette raison que lors de l'IMEC du tronçon Perpignan-Le Perthus, pour lequel le périmètre des études socio-économiques incluait la liaison nouvelle de Nîmes-Montpellier l'hypothèse selon laquelle le trafic plafonnerait à partir de 2011 en raison des contraintes de capacité en vallée du Rhône avait été intégrée aux calculs.

Il apparaît donc indispensable que les calculs financiers et socio-économique intègrent cette contraintes et qu'un nouveau bilan soit présenté.

2) La prise en compte des itinéraires et des modes concurrents apparaît comme parfois imparfaite dans la présentation du dossier.

Les itinéraires alternatifs au projet qui bénéficient d'investissements massif avant l'horizon du projet, en particulier sur Béziers-Neussargues rénové, et qui représenteront une offre supplémentaire pour la plupart des OD concernées par le projet devraient être envisagés dans l'ensemble des évaluations, notamment dans les prévisions du trafic. Or les modalités de leur prise en compte dans les évaluations de trafic ne ressortent pas clairement.

Si POLI a bien été explicitement pris en compte dans les évaluations de trafic, Béziers-Neussargues, qui est en cours de réaménagement, figure bien dans la liste des infrastructures réalisées en situation de référence. Mais surtout, cet itinéraire n'est vraiment abordé dans le dossier. Or un des motifs principaux de la rénovation de cette voie est d'offrir un itinéraire Languedoc-Ile de France alternatif à celui passant par Nîmes et la vallée du Rhône. Il serait intéressant de disposer d'une estimation des possibilités offertes par cette voie notamment en ce qui concerne les trains de fret les plus légers (trains à vide, automobiles), peu sensibles aux pentes. Cette précision n'est pas fournie pour les autres tableaux. Or la vocation essentielle de ce projet est capacitaire. Il est donc très important que les itinéraires alternatifs, dont les

conditions d'exploitation et les OD potentielles sont proches, soient pris en compte, faute de quoi le bilan socio-économique risque d'être faussé. Le test de sensibilité à une augmentation de la capacité sur la voie actuelle est d'ailleurs révélateur sur ce point.

II) Observations sur la description des gains liés au projet

1) gain de trafic fret

A propos de l'évaluation par la SNCF de la demande potentielle de fret ferroviaire, une phase de la page 18 du livret "socio-économique" indique que celle-ci est "en cohérence avec les objectifs volontaristes de rééquilibrage du transport de marchandises en faveur du fer, avec comme point de mire 100 Gt.km en 2010 et 150 Gt.km en 2015". Cette phase est ambiguë. Si l'objectif de 100 milliards de tonnes* km en 2010 conserve une valeur comme cadre dans la politique de transport, la SNCF a estimé au mois de septembre 2001 que cet objectif était désormais difficile à atteindre à la lumière de l'évolution du trafic depuis un an. Une prévision basée sur cet objectif ne peut donc constituer que la borne supérieure d'une fourchette d'évaluation. Il paraît donc nécessaire de fournir une bonne base de la fourchette, basée sur une modélisation moins volontariste des flux de fret.

En outre, il n'est pas possible de vérifier si les trafics transpyrénéens pris en compte dans le projet sont compatibles avec ceux de l'IMEC Perpignan-Le Perthus. Il est donc nécessaire que soit indiqué la répartition du trafic fret prévu en distinguant le trafic pyrénéen et le trafic non-pyrénéen.

Le tonnage par an par train de fret empruntant la liaison est estimé à 102 000 T à horizon 2008. Ce qui équivaut à 279 T par train sur une base d'une circulation de 365 jours. Ceci apparaît comme très faible puisque le tonnage moyen par train transpyrénéen serait compris en 2008 entre 360 et 420 T (source CIG), et le tonnage moyen par train en France, en constante augmentation, a été de 361 T en 2000. Or une

sous-estimation du tonnage moyen des trains aboutit à une surestimation du nombre de trains potentiels. Il pourrait également être opportun de distinguer dans la présentation des prévisions fret la part de transport combiné et la part de fret classique. Les deux types de trafic n'ont en effet pas la même sensibilité à une amélioration et une fiabilisation des temps de parcours.

Enfin, dans le dossier, la prévision du trafic fret n'est pas fonction de l'offre, puisque la demande semble posée a priori. Or le Viaduc de Millau risque de modifier l'offre routière. Ce seront en effet 4,5 Mt de tonnes de marchandises par an qui seront aspirés par cet axe, sur des OD pour la plupart concurrentes. A ce titre, on peut regretter que le chapitre 6.1.3.2 «Projets des autres modes de transports», balaie les améliorations apportées au réseau routier sans chercher à en quantifier l'impact, même si ce dernier pourrait rester faible en raison de l'importance de l'offre routière déjà construite.

2) Une présentation du bilan socio-économique régional pourrait être envisagée

Etant donné l'impact pour le TER de ce projet, il semblerait intéressant d'identifier dans l'évaluation socio-économique les gains pour la région Languedoc-Roussillon, notamment en terme de capacité TER dégagée. Cela permettrait de donner une base pour l'évaluation de l'implication que devrait avoir la région dans ce projet.

III) Remarques diverses

Le dossier précise que, dès son ouverture, la liaison sera équipée de l'ERTMS. Mais il n'indique pas quel type d'ERTMS sera installé. Il ne précise pas non plus si la ligne sera également équipée en TVM, et sinon, quel coût aura l'éventuel équipement de bord à ajouter dans les TGV pour assurer la compatibilité avec l'équipement ERTMS au sol.

Etant donné le très faible nombre de trains TGV prévus, il serait

nécessaire d'optimiser le coût du projet en fonction de sa vocation fret.

IV) Conclusion

Afin que nous puissions donner notre avis favorable au projet, il est nécessaire que nous soient fournies les réponses aux questions suivantes :

- Quelle est la prévision de trafic obtenue pour chaque année si on intègre la contrainte de capacité dans la vallée du Rhône ?

La contrainte de capacité examinée dans le cadre de l'évaluation concerne le nœud lyonnais, la capacité en ligne dans la vallée du Rhône n'étant pas limitante.

Le volume 1 de l'évaluation socio-économique (page 97), et le volume 2 (page 4), précisent que la situation de référence prise pour réaliser l'évaluation du projet intègre les investissements d'amélioration de capacité en vallée du Rhône prévus au CPER Rhône - Alpes, y compris le raccordement de Givors.

Par construction, ces projets pris en référence seront donc réalisés avant la mise en service du contournement de Nîmes et Montpellier et permettront aux trafics de fret ferroviaire passant sur l'axe languedocien de circuler au niveau du nœud lyonnais grâce au surcroît de capacité qu'ils génèrent. Dans le respect de la circulaire d'octobre 1995, l'évaluation de ces investissements n'a pas intégré la croissance de trafic due au contournement de Nîmes et Montpellier puisque ce dernier n'est pas en référence des projets du CPER Rhône-Alpes.

Ainsi, après la réalisation des investissements de capacité dans le nœud lyonnais prévus au CPER Rhône-Alpes et avant la réalisation du CFL, la capacité du nœud lyonnais ressort à environ 600 circulations, ce qui est compatible avec les prévisions de trafic fret qui ont servi au bilan du contournement de Nîmes et Montpellier.

Entre 2007 et 2015 l'accroissement du nombre de circulations fret au droit de Nîmes et Montpellier sera inférieur à 90 trains dont environ deux tiers

- Que peut apporter la liaison Béziers – Neussargues en terme de capacité de trains de fret «légers», et dans quelles conditions d'exploitation ?

emprunteront la vallée du Rhône par la rive droite A noter que la majeure partie des trains de fret qui emprunteront la ligne de rive gauche du Rhône devraient utiliser ensuite la ligne Valence / Grenoble dont l'électrification, inscrite au CPER, a été prise en compte en situation de référence : volume 1 de l'évaluation socio-économique (page 97), et le volume 2 (page 4).

Sachant que le nombre de trains de fret circulant au droit de Montpellier et Nîmes n'évoluera pas après 2015 à cause de la saturation du segment Montpellier / Narbonne, les trafics pris en compte dans le bilan du contournement pourront passer au droit du nœud ferroviaire lyonnais (dont l'horizon de saturation coïncide avec celui du segment Montpellier / Narbonne). En effet, le Contournement Fret de Lyon (CFL) s'inscrit dans les objectifs du triplement du trafic ferroviaire de marchandises à l'horizon 2020 sa réalisation permettra d'ailleurs une croissance encore plus forte. D'ici là, le trafic pourra croître suffisamment sans que le CFL n'ait été réalisé.

Par ailleurs, l'ensemble des projets qui seront réalisés après 2008 et permettront d'accroître la capacité du nœud lyonnais prendront en référence la réalisation du contournement de Nîmes et Montpellier. RFF veille à ce qu'aucun avantage imputé au contournement de Nîmes et Montpellier ne soit à nouveau affecté à ces projets, conformément à l'instruction cadre du 10 octobre 1995.

Enfin, il faut considérer que ni les trains en provenance de la branche sud de la ligne nouvelle Rhin / Rhône, ni ceux de la ligne nouvelle Lyon / Turin n'ont été intégrés dans les prévisions de trafic, ce qui garantit l'absence de double compte.

La première tranche de travaux de modernisation (104,4 M Euros) prévue aux CPER 2000/2006, correspond essentiellement à l'électrification en 25 Kv de Clermont à Neussargues et à la rénovation de l'armement de la voie (notamment, suppression des rails à double champignon). Cette première tranche de travaux n'aura que peu d'effets sur la capacité fret de la ligne sur

les trajets à longue distance à cause en particulier de l'hétérogénéité des alimentations électriques, des fortes déclivités, du manque de points de croisement. Ces travaux ont bien été pris en référence dans le cadre de l'évaluation du contournement de Nîmes et Montpellier; Ils constituent certes un préalable indispensable à la réutilisation de la ligne en axe fret.

Comme indiqué dans le volume 1 de l'évaluation socio-économique (pages 96 et 97). Les trafics sur cet axe resteront cependant limités et ce en raison des caractéristiques techniques de l'infrastructure: forte déclivité (plus de 30‰ sur plus de 10% du parcours), grand nombre d'ouvrages d'arts (40 tunnels, 68 ponts routes) et courbes resserrées (300 à 600 m) limitant la vitesse (40 à 60 km/h) et le gabarit (Gabarit A), voie unique avec un faible nombre de voies d'évitement, électrification en 1,5 Kv avec une caténaire Midi non modernisée, absence d'électrification entre Neussargues et Clermont-Ferrand, rebroussement à Neussargues, sont autant de contraintes techniques au développement du trafic fret sur cet axe.

Ces investissements permettront par contre d'aider au développement du trafic fret à l'intérieur du Massif Central où existe un potentiel, et une amélioration de la desserte voyageurs, essentiellement TER.

Il faudra attendre une seconde tranche de travaux, qui ne peut pas être prise en référence puisqu'elle n'interviendra pas avant la mise en service du contournement de Nîmes et Montpellier, estimée aujourd'hui à 198,2 millions d'euros, pour améliorer la capacité fret sur un plan quantitatif. (de l'ordre de 10 circulations) et qualitatif (électrification robuste de bout en bout).

Outre la contrainte technique, les conditions d'exploitations font de la ligne Béziers / Neussargues un itinéraire aujourd'hui économiquement non rentable pour l'exploitant ferroviaire fret : délais d'acheminement non compétitifs du fait de la faible vitesse moyenne comparativement aux autres itinéraires, coûts d'exploitation élevés (estimés au double de ceux des autres itinéraires pour une O/D Languedoc-Roussillon / Ile de France). De fait il ne sera utilisé que pour des circulations exceptionnelles qui peuvent accepter un mode "dégradé". Il n'est pas dans l'intérêt économique de l'exploitant ferroviaire

- Quel est le trafic transpyrénéen en situation de projet pris en compte dans l'évaluation ?

d'utiliser cet axe. A contrario, cet itinéraire constitue une opportunité de long terme (notamment dans une optique de congestion généralisée du système Nord/Sud de transport).

En l'absence d'horizon de réalisation de la totalité des investissements sur l'axe Béziers / Neussargues, de la faible contribution capacitaire qu'ils permettraient, et des conditions d'exploitations non compétitives de cette ligne au regard des autres itinéraires, il a été décidé par prudence de ne pas intégrer cet axe comme pouvant apporter une solution alternative de délestage vis-à-vis de la saturation de l'axe languedocien.

Le peu de circulations fret qu'il pourrait absorber (1 à 2 par jour) est sans commune mesure avec la demande potentielle qui sera captée par la réalisation du contournement de Nîmes et Montpellier. La prise en compte de ces quelques circulations serait sans effet notable sur les résultats des bilans.

En 2008, en situation de projet, le trafic transpyrénéen atteint 7,6 millions de tonnes, ce qui correspond à environ 54% de l'ensemble du trafic fret, comme indiqué au graphique de la page 21 du volume 2 de l'évaluation socio-économique. Cette prévision est identique à celle utilisée dans l'évaluation socio-économique du projet Perpignan / Le Perthus.

Ce trafic prend en compte un phénomène de montée en charge progressive des tonnages reportés de la route vers le rail (cf. page 19 du volume 2 de l'évaluation socio-économique) sur 5 ans, allant de 60% en 2008 à 97,5% en 2011. En l'absence de montée en charge, le trafic transpyrénéen se situerait à 8,53 millions de tonnes en 2008 sur un total fret de 15,97 millions de tonnes à cette même date.

- Quel système de contrôle – commande est prévu pour la voie, et quel est le scénario d'équipement des trains pris en compte dans l'évaluation ?

Comme précisé dans le dossier d'IMEC (page 103 du volume 1 de l'évaluation socio-économique et page 93 de la Notice explicative), le contournement sera équipé d'une double signalisation : ERTMS et signalisation latérale avec Block Automatique Lumineux.

Le choix de cette double signalisation correspond aux spécificités de la ligne nouvelle :

- appartenance aux RTE-T et RTE-FF qui nécessite une interopérabilité européenne (ERTMS) d'autant plus nécessaire que la ligne nouvelle de contournement de Nîmes et Montpellier se situe dans le prolongement de Perpignan / Barcelone équipée du même système, et qu'elle s'insérera à terme au sein d'une ligne nouvelle à grande vitesse reliant la LGV Méditerranée à Perpignan ;
- mixité fret / grande vitesse, qui oblige à mettre en place une signalisation latérale pour les trains de fret. En effet, la SNCF estime qu'à l'horizon de mise en service du contournement (2008), et même en 2015, l'ensemble du parc de locomotives fret ne sera pas équipé de l'ERTMS. Elle n'a d'ailleurs pas comptabilisé dans le bilan du transporteur d'investissements spécifiques dans ce domaine pour les trains de fret. Pour des raisons évidentes de sécurité il est donc nécessaire d'avoir une signalisation latérale sur la ligne nouvelle de contournement de Nîmes et Montpellier afin de permettre la circulation de trains de fret.

Par ailleurs, l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire à partir de 2003 permettra aux trains étrangers de circuler sur le réseau français. C'est l'interopérabilité qui permettra la construction des RTE-T et RTE-FF, avec l'ERTMS comme norme européenne en matière de signalisation. La participation de l'Union Européenne au financement du projet implique le respect de cet objectif d'interopérabilité

- Quelles sont les raisons qui expliquent la faiblesse du tonnage moyen retenu ?

Comme indiqué aux pages 17 et 18 du volume 2 de l'évaluation socio-économique, RFF et la SNCF ont pris l'hypothèse d'une amélioration progressive de la productivité de l'activité ; le tonnage moyen des trains évolue ainsi de la façon suivante :

1999 : 100 000 tonnes par train par an, à raison de 250 jours de circulations par an, critère habituellement retenu par la SNCF pour ses prévisions de trafic fret et appliqué notamment pour le projet Perpignan / Le Perthus et les projets rhônalpins dont Lyon / Turin.

2008 : 115 000 tonnes par train par an.

2015 : 124 000 tonnes par train par an.

2020 : 130 000 tonnes par train par an.

Globalement, le tonnage moyen passe de 394 tonnes par train en 1999 à 496 tonnes par train en 2015, et à environ 525 tonnes en 2020, ce qui correspond aux tonnages utilisés pour le projet Perpignan / Le Perthus.

Ce tonnage moyen correspond aux spécificités des marchandises transportées par fer sur l'axe languedocien composé pour l'essentiel d'automobiles, de transports combinés, de produits chimiques, et de produits agroalimentaires. Il est par ailleurs très proche de ceux retenus pour d'autres projets, Lyon-Turin : environ 550 tonnes en 2020).

- Si on isole le trafic TER dans le bilan socio-économique du projet, quelle est alors la VAN ?

Il convient en premier lieu de rappeler que le bilan économique pour le Conseil Régional du Languedoc-Roussillon en tant qu'autorité organisatrice du transport ferroviaire régional (TER) est négatif. La valeur actualisée nette de l'exploitant ferroviaire ressort à - 74 millions d'euros dans le bilan du transporteur pour le TER; cette perte doit être compensée par la Région, qui définit la consistance du service et en mesure les conséquences.

RFF a procédé à deux tests de sensibilité permettant d'évaluer l'influence du TER sur le bilan socio-économique du projet.

- Le premier test a consisté à ne pas faire évoluer le nombre de circulations de TER entre les situations de référence et de projet (41 circulations entre Nîmes et Montpellier de 2008 à 2027). En l'absence d'évolution de l'offre TER, le TRI socio-économique du projet progresse de 0,7 point à 13,5 % pour la collectivité nationale. Le bénéfice actualisé du projet progresse de 20% à 990 millions d'euros (contre 825 millions d'euros dans le bilan de base).

Ce résultat s'explique d'une part parce que l'augmentation de la desserte TER induit une perte sèche pour le Conseil Régional (le service TER n'est pas financièrement équilibré), et d'autre part, parce que l'augmentation de la fréquentation des TER est due pour 80% à des reports de la route vers le rail, ce qui provoque une perte de recettes pour le concessionnaire autoroutier.

- Le second test a consisté à accroître fortement la desserte TER pour la faire passer non plus de 41 à 60 circulations par jour deux sens confondus, mais de 41 à 80 circulations. Le bénéfice actualisé pour l'exploitant ferroviaire est plus fortement négatif, son déficit se creusant pour atteindre 109 millions d'euros. Globalement le TRI socio-économique du projet perd 0,2 point à 12,6% pour la collectivité nationale, et le bénéfice socio-économique régresse de 4% à 792 millions d'euros.

Ce second test confirme les résultats du premier puisque l'apport du TER sur l'ensemble de la rentabilité socio-économique du projet est négatif.

MINISTERE DE L'ECONOMIE DES FINANCES ET DE L'INDUSTRIE
DIRECTION DE LA PREVISION
Bureau Equipement, Transports, Energie

Courrier transmis au service confèrent le 7 octobre 2002

**Second avis intermédiaire de la Direction de la Prévision
concernant l'IMEC Contournement de Nîmes et Montpellier**

Le dossier d'IMEC doit permettre aux différentes directions d'administration centrale des Ministères concernés par un grand projet de donner leur avis sur un dossier d'Enquête d'Utilité Publique (EUP), avant son lancement. Par la note C3/02/106 du 6 juin 2002, nous avons formulé plusieurs remarques sur le dossier. La DTT a bien voulu y répondre, par une lettre du 24 juillet 2002.

Nous prenons note des précisions apportées. Toutefois, plusieurs points mériteraient d'être éclaircis, afin que nous puissions donner notre accord à ce projet. En particulier, la situation de référence, et donc la date de réalisation, est loin d'être optimisée, le bilan socio-économique reste insuffisamment détaillé, et l'avantage d'un projet mixte à grande vitesse par rapport à un projet classique dédié fret non démontré.

D) La situation de référence n'est pas optimisée

1) La demande est artificiellement élevée en situation de référence

La justification du projet réside dans la saturation de la ligne. Or il importe de garder à l'esprit que les décisions de circulations sont aujourd'hui biaisées en raison d'une tarification fort inappropriée sur ce tronçon. Tout d'abord, le

Réponse du maître d'ouvrage le 3 décembre 2002

droit de circulation est sous-estimé, mais ceci n'est pas propre à cette ligne. En revanche, pour ce qui est du droit de réservation, cette ligne est classée en catégorie B. Cette catégorie, dite à trafic moyen, se distingue de la catégorie A, dite à fort trafic par un droit de réservation beaucoup plus faible (par exemple, en heure pleine il est 6 fois plus faible), et par une exonération de droit de réservation d'arrêt en gare. La saturation apparente de ce tronçon de 50 km, qui conduit à un projet coûtant 1 milliard d'euros à la collectivité, est tout d'abord le résultat du péage artificiellement bas. La situation de référence ne devrait pas être une situation « au fil de l'eau » mais une situation optimisée dans l'hypothèse d'une non réalisation du projet. Par conséquent, cette ligne doit être classée en situation de référence en catégorie A, dite à fort trafic, et il importe de savoir si dans ce cadre l'Autorité Organisatrice du Transport Régional serait toujours désireuse d'accroître ses dessertes.

Par ailleurs, la possibilité de libérer des sillons fret passant par Toulouse, au-delà des 10 existants aujourd'hui, doit être explorée.

2) La capacité de cette ligne pourrait être améliorée

Il apparaît nécessaire d'évaluer le coût en sillons des TER n° 76 105, 77 503, 76 117, 76 443, 76 402 et 76 106 sur l'axe classique. Ces TER effectuent en effet entre 8 et 10 arrêts entre Nîmes et Montpellier (distances d'une cinquantaine de kilomètres). Ils consomment donc une quantité considérable de sillons. De plus, ils circulent à une heure de forte demande du fret, occupant ainsi des sillons de haute qualité pour le fret, et ils contribuent fortement à affaiblir la robustesse du graphique de circulation.

Nous rappelons que la situation de référence ne devrait pas être une situation « au fil de l'eau », mais une situation où les dessertes sont optimisées sachant que le nouveau projet n'est pas réalisé. Dans ce cadre, il apparaît nécessaire dans la situation de référence d'envisager la suppression de ces trains, ou pour le moins une recomposition des dessertes, qui accroîtrait fortement la capacité de la ligne, et améliorerait notablement la robustesse du graphique.

II) Les prévisions de demande et d'offre sont volontaristes dans la situation de projet

1) Les gains de trafics fret sont volontaristes

La demande potentielle de fret, et réalisée en situation de projet jusqu'en 2016-2017, est supposée croître au taux de 4,7% par an. Ce taux, quoique compatible avec les prévisions retenues sur Perpignan-Figueras, paraît élevé, d'autant que la croissance du fret est aujourd'hui très limitée, malgré la politique volontariste des pouvoirs publics. Ces prévisions étant basées sur l'année 1999, il serait d'ailleurs intéressant de les comparer avec les trafics observés 2000 et 2001. On aimerait ainsi une justification à cette hypothèse très volontariste, ou sinon une variante basse qui ferait pendant à cette variante haute. Il serait par exemple instructif de déterminer l'année optimale de mise en service en fonction du trafic fret attendu.

2) La prise en compte des itinéraires complémentaires ou concurrents apparaît volontairement optimiste dans la présentation du dossier

Les prévisions de trafic pour Perpignan-Figueras ont été établies sous l'hypothèse que les trafics plafonneraient à partir de 2011, du fait de la contrainte de capacité dans la vallée du Rhône. Il est supposé ici que les travaux sont effectués, de sorte que la contrainte n'interviendra pas avant 2016-2017, du fait cette fois de la saturation de Montpellier-Narbonne.

Par ailleurs, la prévision du trafic fret n'est pas fonction de l'offre routière, puisque la demande semble posée a priori. Or le Viaduc de Millau risque de modifier l'offre routière. Ce seront en effet 4,5 Mt de tonnes de marchandises par an qui seront aspirés par cet axe, sur des OD pour la plupart concurrentes. A ce titre, on peut regretter que le chapitre 6.1.3.2 « Projets des autres modes de transport », balaie les améliorations apportées au réseau routier sans chercher à en quantifier l'impact, même si ce dernier pourrait rester faible en raison de l'importance de l'offre routière déjà construite.

3) La pertinence de l'augmentation des dessertes TER n'est pas démontrée

Il est prévu d'augmenter en situation de projet le nombre de dessertes TER de 41 à 60 par jour. Cette augmentation de 46% de l'offre de trains ne s'accompagne que d'une hausse de 11% du nombre de voyageurs (il serait d'ailleurs intéressant d'avoir les mêmes chiffres en trains*km). Cette augmentation de l'offre, accompagnée d'une chute apparente du taux de remplissage, est-elle justifiée, sachant que le péage sera sans doute rehaussé, en raison du coût de développement ? A cet égard, il serait intéressant de connaître les hypothèses de redevances sur lesquelles se fonde le bilan de RFF, sur la ligne classique et le contournement.

4) La présentation du calcul des gains de trafic TGV est trop succincte.

L'augmentation du trafic doit être calculée sur les seules liaisons bénéficiant de gain de temps (à savoir Ile de France-Languedoc-Roussillon et Ile de France-Catalogne), comme il est écrit dans le dossier (page 14, tome 2). Pour cela, il est nécessaire de connaître les trafics de ces liaisons en situation de référence, ce que ne renseigne pas le dossier. Seuls les trafics agrégés Grandes Lignes passant par le tronçon Nîmes-Montpellier sont présentés dans les différents tableaux. Il serait donc nécessaire de disposer du trafic sur ces liaisons TGV qui bénéficient de gain de temps.

III) L'avantage de réaliser un projet mixte, par rapport à une ligne dédiée fret, doit être démontré.

Il semble acquis dans le dossier que le passage de 4 TGV par jour sur la nouvelle ligne suffit à justifier la réalisation d'un projet mixte. Cette conclusion ne nous semble pas évidente :

Les 10 minutes gagnées par les 4 TGV par jour semblent en effet être le seul avantage lié à la réalisation d'une ligne mixte. Si on valorise l'heure gagnée à 15 euros en moyenne, le bénéfice de ce gain de temps n'excède pas 20 millions d'euros en valeur totale actualisée.

A l'inverse, les surcoûts d'une ligne mixte sont nombreux. Si le coût unitaire de construction semble ne pas devoir être modifié, en revanche la géométrie de la voie est beaucoup plus contrainte (rayons de courbure plus élevés), les protections anti-bruit plus importantes et durant l'exploitation, les normes de sécurité et de confort sont beaucoup plus élevées¹. Par ailleurs, une ligne dédiée fret ne nécessite pas l'équipement en ERTMS. Or ce système de signalisation est très coûteux, tant au sol qu'à bord.

Par conséquent, une ligne dédiée fret devrait être étudiée, et le choix entre une ligne mixte fret/grande vitesse et une ligne dédiée fret ensuite tranché par une analyse coût-avantage, dans laquelle seront pris en compte les éléments mentionnés ci-dessus.

IV) Le dossier n'apporte pas suffisamment d'éléments pour localiser les bénéfices du projet (Région ou Etat)

La saturation de la ligne provient en grande partie des dessertes TER. La capacité de la ligne pourrait être améliorée significativement en procédant à des réaménagements, mais la question se pose du financement du projet, que ce soit à l'horizon 2008 ou plus tard. Ce financement se fera par deux canaux, les redevances payées à RFF et la subvention au projet.

¹ D'après RFF, le coût d'entretien de lignes dédiées fret est 3 à 5 fois inférieur à celui d'une voie mixte voyageurs.

En ce qui concerne les redevances payées à RFF, la question est particulièrement délicate. En effet, une tarification selon la congestion apparente de la ligne ne conduira pas à relever le péage sur la ligne classique en situation de projet, puisque le trafic sera moindre qu'aujourd'hui. A l'inverse, une tarification au coût de développement, comme le préconise la Direction de la Prévision, permet de faire payer aux usagers de la ligne le coût de construction du contournement. A cet égard, il serait utile que soient communiquées les hypothèses de redevances qui servent au calcul du bilan économique de RFF.

La question de la répartition des subventions entre la Région et l'Etat est aussi délicate. Le dossier devrait apporter plus d'informations qui permettent d'éclairer ce sujet. D'après les informations disponibles, les circulations d'intérêt national sont certes les plus nombreuses, mais elles consomment probablement moins de sillons. Il est à noter que ce dernier résultat dépend du sillon de référence. Une autre approche pourrait consister à évaluer le coût en sillons des seules circulations non optimales économiquement, et d'évaluer alors le coût du capital entraîné par l'anticipation de la date de construction de la ligne nouvelle qu'ils impliquent.

V) Le bilan socio-économique est incomplet

Le taux de rendement socioéconomique affiché dans le dossier s'élève à 12,8%, nettement supérieur au taux requis par le Commissariat Général au Plan. Toutefois, ce taux résulte d'une situation de référence non optimisée, et de prévisions de trafic en situation de projet optimistes. Ce bilan ne permet donc pas d'optimiser la date de réalisation du projet. Par ailleurs, il est assez peu détaillé, ce qui est d'autant plus regrettable que les avantages ne sont pas du même type que ceux des projets TGV classiques, car seuls 2 TGV par sens et par jour empruntent la ligne nouvelle.

Dans le dossier actuel, la saturation dans la situation de référence n'est pas démontrée, et les prévisions de trafic dans la situation de projet sont volontaristes. Il est donc possible que la date de mise en service ne soit pas

optimale. Il serait donc nécessaire de mener une analyse coût-avantage sur la date de mise en service, en prenant en compte la possibilité de modifier les dessertes des TER, de libérer des sillons fret passant par Toulouse, un scénario plus modéré sur les prévisions de trafic fret en situation de projet, et bien sûr le coût du capital économisé en cas de report.

Par ailleurs, les gains de décongestion, estimés à 1,12 milliards d'euros (valeur actualisée en 2007), ne sont pas justifiés. Or ce chiffre, qui est déterminant dans le bilan (le bénéfice actualisé du projet est de 0,47 milliard d'euros), paraît particulièrement élevé en première approche. Il correspond en effet à un gain de l'ordre de 70 millions d'euros l'année de mise en service, soit 7 millions d'heures gagnées (avec une valorisation de 10 euros de l'heure). Si on estime grossièrement le trafic routier entre Nîmes et Montpellier à 30 millions de véhicules par an, on obtient un gain d'un quart d'heure environ par véhicule, ce qui est évidemment peu crédible. En effet, le projet ne permet de reporter dans les premières années de mise en service que 500 voitures et 500 poids lourds par jour, ce qui n'est pas de nature à changer significativement la qualité de service sur des axes traversés au total par plus de 50 000 véhicules par jour (d'autant que le passage à 2*2 voies de la N113, et à terme le doublement de l'A9, inscrit dans les schémas de service, auront significativement réduit la congestion routière). Il est par conséquent indispensable de préciser la méthode utilisée pour mesurer le gain de temps routier obtenu grâce au projet.

De même, les gains voyageurs, eux aussi élevés puisqu'estimés à 0,47 milliard d'euros en valeur actualisée (30 millions d'euros l'année de mise en service), ne sont pas détaillés. Or ils apparaissent limités en première approche : l'augmentation des voyageurs TER est réduite (+11%), leur temps de parcours inchangé, seul leur temps d'attente est sans doute légèrement réduit².

² Pour fixer les idées, la valorisation d'une diminution du temps d'attente de 15 minutes (ce qui est beaucoup) pour tous les usagers (2 millions) est de l'ordre de 6 millions d'euros l'année de mise en service (0,1 milliard d'euros en valeur totale actualisée).

Quant aux voyageurs TGV, seuls 4 TGV par jour (deux sens confondus) bénéficieront d'un gain de temps de 10 minutes, soit un gain de 1,5 millions d'euros environ par an. Il est par conséquent nécessaire que les chiffres avancés dans le dossier soient justifiés et détaillés.

VI) Conclusion

Dans ce cadre, sur la base des informations contenues dans le dossier, il ne nous semble pas possible de donner un avis définitif sur le projet. Il serait nécessaire au préalable que, dans le cadre des grandes lignes évoquées ci-dessus, soient apportées des réponses détaillées aux questions suivantes :

- Dans quelle catégorie tarifaire est classée la ligne en situation de référence ? Quel serait le bilan si elle était classée en catégorie A ?

1) RFF a décidé, conformément au souhait exprimé par le transporteur, de mettre en place des péages équivalents entre les deux lignes, ce qui permet d'optimiser l'exploitation du doublet de lignes.

La tarification retenue par RFF début 2002 pour l'IMEC est la classe B.

L'évolution au niveau de la redevance, si celle-ci reste modérée, n'a pas d'incidence sur le trafic ; dès lors, elle a un impact nul sur les bilans économique et socioéconomique, le surcroît de recettes pour le gestionnaire d'infrastructure étant exactement compensé par un surcroît de dépenses du transporteur.

Le changement de classe tarifaire aurait un impact sur la capacité d'autofinancement de RFF (calcul "article 4").

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Quelles sont les redevances prévues en situation de projet, sur chacune des deux lignes ? Comment ont-elles été déterminées ? ▪ A t-on analysé les possibilités en situation de référence de libérer des sillons fret passant par Toulouse ? Quel en serait l'impact sur le projet ? 	<p>2) Le calcul de redevances d'infrastructures pris en compte dans l'étude s'appuie comme rappelé ci-dessus sur le barème en vigueur début 2002. Le doublet de lignes (ligne classique et ligne nouvelle) est considéré au même niveau de tarification (B) de manière à en favoriser l'utilisation optimale. La ligne classique est classifiée au niveau B en situation de référence (ce qui est justifié par son niveau de congestion), ce qui conduit à porter au crédit du projet les redevances de circulation et de réservation des trains nouveaux, ainsi que le droit d'accès de la ligne nouvelle (350 000 euros par an).</p> <p>3) Le dossier d'évaluation économique et sociale fait explicitement référence à la possibilité d'un détournement par Toulouse et POLT de circulations fret. Eu égard d'une part aux contraintes de capacité de l'étoile ferroviaire toulousaine et de l'axe POLT, et d'autre part au fait que les circulations concernées doivent correspondre à des trafics de ou vers l'Île de France, le nombre de trains détournables a été limité à 10.</p> <p>Le passage par l'axe languedocien puis la vallée du Rhône sur les lignes à vocation fret étant source de qualité de service renforcée, le détournement par POLT a été appréhendé comme une "solution de rechange", de fait utilisée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - dans l'attente de la mise en service du Contournement de Nîmes et Montpellier, ce qui permet d'accroître la capacité en référence (89 trains de fret sur l'axe languedocien + 10 trains sur POLT), - lors de l'apparition des contraintes de capacité sur Montpellier/Narbonne, ce qui permet de satisfaire l'accroissement de la demande presque deux années (2015, 2016). <p>Comme indiqué ci dessus, la prise en compte d'un trafic détourné plus important paraît délicate ; l'incidence sur le bilan serait par ailleurs faible (le trafic via POLT augmente certes la capacité en référence 2008, mais aussi la capacité projet en 2016).</p>
---	--

- La capacité de la ligne a-t-elle été optimisée en situation de référence ? Quel serait l'impact d'un réaménagement des circulations TER sur la capacité de la ligne et le bilan socio-économique ?

4) RFF avait fait procéder en 1999 à une étude de capacité de l'axe languedocien. Cette étude a conclu sur l'impossibilité d'augmenter de manière significative la capacité de la ligne actuelle, notamment au niveau des nœuds ferroviaires de Nîmes (voies en viaduc) et de Montpellier (une 6^{ème} voie à quai a été créée à l'occasion de la mise en service du TGV Méditerranée précisément pour augmenter la capacité de la gare. Aucune possibilité d'extension n'existe désormais en gare).

C'est précisément au vu des résultats de cette étude que le Conseil d'Administration du 27 janvier 2000 de RFF avait retenu le programme d'aménagement de l'axe languedocien (comprenant la ligne nouvelle de Contournement de Nîmes et Montpellier). C'est ce programme qui a fait l'objet de la décision du Ministre de l'Équipement, des Transports et de Logement du 13 mars 2000.

Il convient également de rappeler que, de par la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU), l'organisation et le financement des services ferroviaires régionaux de voyageurs relèvent, depuis le 1^{er} janvier 2002, de la compétence des Régions. Il appartient donc au Conseil Régional Languedoc-Roussillon de décider de la consistance de l'offre.

Il paraît ainsi délicat de remettre en cause l'arrêt des TER cités par la Direction de la Prévision ; les TER ont bien vocation, au contraire des trains grandes lignes, à desservir relativement finement le territoire régional. Une réflexion globale pourrait toutefois être engagée avec la Région (dans le cadre des Instances Régionales de Concertation sur les Sillons). En tout état de cause, s'agissant d'un très petit nombre de TER, la capacité susceptible d'être dégagée est marginale.

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Que devient le TRI si on suppose, comme pour Perpignan-Figueras, que la contrainte de capacité n'est pas levée dans la vallée du Rhône ? 	<p>5) Dans l'évaluation du projet de ligne nouvelle Perpignan-Figueras, aucune mention n'est faite d'une contrainte de capacité dans la vallée du Rhône. Comme indiqué dans la première réponse faite à la Direction de la Prévision, la situation de référence intègre les investissements du CPER Rhône-Alpes (Givors, Valence-Grenoble...). Par ailleurs l'ensemble des projets qui seront réalisés après 2008 et qui permettront d'accroître la capacité du nœud Lyonnais prendront le Contournement de Nîmes et Montpellier en référence : RFF veille à ce qu'il n'y ait pas de double compte. La capacité du nœud lyonnais apparaît compatible avec les prévisions de trafic du Contournement de Nîmes et Montpellier ; la contrainte devrait survenir vers 2015, à peu près concomitamment avec celle de Montpellier-Narbonne, qui a servi au calage des études socio-économiques.</p> <p>A titre indicatif et pour répondre exhaustivement au questionnement de la Direction de la Prévision, on se référera au dossier d'IMEC (Etude LOTI, volume 2, chapitre 8.2.4 "Tests de sensibilité"); une surestimation de la capacité en situation projet de 12 trains entraîne une baisse de TRI de 0.6 point ce qui est assez faible.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Quelle est la date optimale de mise en service, en tenant compte des possibilités citées dans le IV ? 	<p>6) Les investissements (Contournement de Nîmes et Montpellier et modernisation de Montpellier-Perpignan) s'étalent de 2004 à 2013. Un calcul de taux de rentabilité immédiate (ratio entre l'avantage économique à l'année de mise en service et le coût actualisé de l'investissement en 2013 (par ailleurs dernière année du build-up), dernière année d'investissement pour le projet) aboutit à un résultat de 7,7 % pour 2008 et environ 8,5 % pour 2009. La date optimale de mise en service se situe donc entre 2008 et 2009.</p>

- Que donne une analyse coût-avantage sur le choix de dédier intégralement au fret le contournement ? Que devient le TRI du projet pour la variante dédiée fret, avec optimisation géométrique et d'équipement ?

7) Le Contournement de Nîmes et Montpellier est une ligne mixte qui :

- à court/moyen terme accueillera essentiellement des trains de fret, des trains GL sans arrêt et quelques TGV à 220 km/h,
- à long terme (notamment lorsque le projet "Ligne Nouvelle Languedoc-Roussillon" sera poursuivi) accueillera un nombre plus important de TGV en provenance ou à destination de l'Espagne notamment.

Eu égard à la quasi absence de contraintes de relief dans la plaine littorale languedocienne, une ligne "classique" à vocation fret emprunterait de fait le même tracé (la ligne droite reste en terrain plat la solution la moins onéreuse). La seule source d'économies est relative à la diminution de la largeur de la plate forme (dont les autres caractéristiques seraient extrêmement proches de celles d'une ligne TGV) : entraxe de 3,72 mètres au lieu de 4,80 mètres.

L'économie attendue est inférieure à 5 % du coût total du projet.

A contrario, l'abandon de la vocation TGV rendrait beaucoup plus difficile le soutien de l'Union Européenne (le projet est éligible au RTE-T, au titre plus particulièrement de sa contribution au réseau européen de la grande vitesse), ainsi que les subventions des collectivités territoriales. Au global, le coût pour l'Etat aurait de fortes chances d'être plus important.

Enfin il convient de rappeler que l'avantage TGV du projet ressort à environ 40 M €, les dix minutes de gain de temps sur Montpellier-Paris ayant un impact fort (c'est autour de 3 heures que se situent les plus importants reports air-rail).

Au regard de l'ensemble de ces considérations, il apparaît qu'un projet purement fret n'est pas économiquement pertinent.

▪ Comment est mesurée la décongestion ?

8) La décongestion a été évaluée sur la base des barèmes préconisés par l'instruction-cadre du 3 octobre 1995 relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport publiée par le Ministère de l'Équipement.

Le calcul a été réalisé "classiquement" à partir d'hypothèses sur le taux de remplissage des véhicules et les types de trajet (régionaux, nationaux, internationaux), sur les distances de parcours, les différentiels de temps de parcours...

Les valeurs prises en compte sont les suivantes (source : barème IDRAC / rapport Brossier) :

Route rase campagne : 72 €/10³ voy.km

Route en milieu urbain : 110,7 €/10³ voy.km

Autocar (rase campagne) : 52 €/10³ voy.km

Poids Lourds : 199,9 €/10³ PL.km

La valorisation du temps n'a bien évidemment été utilisée que pour le bilan des acteurs, et non dans le calcul des externalités (décongestion). A noter que les gains de temps n'ont pas été pris en compte pour les TER. La valeur du temps prise en compte est la suivante (barème "IDRAC" en euros 2000) :

Fer 2^{ème} classe : 11,5 € / voy.h

Fer 1^{ère} classe : 29 € / voy.h

Aérien : 52 € / voy.h

Routier interurbain : 7 € / voy.h

Evolution : CFM par tête (1,5% par an)

▪ Quelle est pour chaque activité (TER, TGV, GL), le détail des gains voyageurs ? Comment sont-ils calculés ? A combien s'élève la réduction du temps d'attente des voyageurs TER ?

9) Pour les TER, les gains de voyageurs sont évalués à 199 000 en 2008 (80% détournés de la route, 20% induits). [cf. page 10 du volume 2 du dossier LOTI].

Pour les TGV, les gains pour l'O/D Languedoc Roussillon / Ile de France se montent à 154 400 en 2008 dont 134 400 détournés de l'aérien, 5 600

▪ Quel est le coût en sillons des circulations, par activité ? En fonction du sillon de référence ? Quel est en particulier le coût en sillons des TER qui marquent 7 arrêts ou plus ?

▪ A combien s'élèvent en situation de référence les trafics sur les liaisons TGV bénéficiant de gain de temps ?

détournés de la voiture et 14 800 induits. Pour l'O/D Catalogne / Ile de France, l'augmentation du nombre de voyageurs est de 10 900 en 2008 (1300 détournés de l'aérien, 2800 de la voiture, 2600 du car et 4200 induits) [cf. page 14 du volume de l'étude LOTI].

Conformément à l'instruction du 28 décembre 2000, RFF a demandé à la SNCF de réaliser les prévisions de trafic. La SNCF a utilisé ses modèles habituels, qui sont différents pour les TGV et les TER.

A noter que la réduction du temps d'attente des voyageurs TER n'a pas été spécifiquement calculée, et donc valorisée ; le bilan s'en trouve donc minoré. Devant les difficultés méthodologiques de quantification des gains de temps, RFF a préféré, pour ce projet, en rester à un traitement qualitatif, dans une approche prudente.

10) Il est très difficile de répondre à cette question, qui est par essence relative : au milieu de trains rapides, une circulation lente est consommatrice de capacités ; a contrario, un TGV rapide peu être consommateur de sillons si le reste des circulations est constitué de trains plus lents.

RFF s'attache, avec le concours de la SNCF, à structurer de manière optimale le graphique, en prenant en compte les objectifs de service public de transport ferroviaire.

11) Comme indiqué dans le dossier d'IMEC (étude LOTI, volume 2, page 14), les prévisions de trafic TGV n'ont concerné que deux origines/destinations : Ile de France / Languedoc Roussillon et Catalogne / Ile de France, seules à bénéficier du gain de temps de 10 minutes permis par le projet (en effet, le nombre de TGV empruntant la ligne nouvelle sur le contournement de Nîmes est réduit : 4 à la mise en service, dans les hypothèses, prudentes, de la SNCF). Les trafics correspondants sont en situation de référence 2008 de 3130 et de 650 milliers de voyageurs annuels.

Par courrier en date du 31 mars 2003, la Direction de la Prévision a communiqué son avis définitif relatif au contournement de Nîmes et Montpellier :

« Préambule

Le dossier d'IMEC doit permettre aux différentes directions d'administration centrale des Ministères concernés par un grand projet de donner leur avis sur un dossier d'Enquête d'Utilité Publique (EUP), avant son lancement. Dans ses notes C3/02/106 du 6 juin 2002, et C3/02/203 du 7 octobre 2002, la Direction de la Prévision avait formulé plusieurs remarques sur le dossier du contournement de Nîmes et Montpellier. La Direction des Transports Terrestres a bien voulu y répondre, dans ses lettres du 24 juillet 2002 et du 3 décembre 2002. Des contacts complémentaires ont aussi permis d'apporter des éclaircissements.

La Direction de la Prévision prend note des précisions utiles apportées par le maître d'ouvrage. Toutefois, elle maintient l'essentiel des observations faites dans la note précédente, qui n'ont pas obtenu de réponses satisfaisantes. En particulier, l'offre TER n'est pas optimisée dans la situation de référence, les trafics fret dans la situation de projet sont volontaristes, le bilan socio-économique, pour un projet de cette importance, gagnerait à être transmis sous sa forme détaillée, et l'avantage d'une exploitation mixte à grande vitesse par rapport à un projet classique dédié fret reste non démontré.

Par ailleurs, des réserves doivent être formulées sur la valorisation des gains de temps TGV et les gains de décongestion routière.

Avis de la Direction de la Prévision :

D'après le bilan socio-économique, le TRI serait supérieur à 12%, pour une VAN proche de 1Md€ (avec un taux d'actualisation de 8%). Le projet semble donc présenter un intérêt pour la collectivité, sous réserve des principales observations rappelées supra.

Toutefois, l'essentiel de la rentabilité de ce projet provient du report massif de marchandises de la route vers le rail, qui permet des gains d'exploitation (le ferroviaire est supposé plus compétitif que la route) et des gains de décongestion routière, ces deux effets constituant la majeure partie des avantages du projet. Or la Direction de la Prévision rappelle que ce report modal massif, et cette compétitivité du fer par rapport à la route sont des hypothèses très fortes, qui ne sont aucunement avérées aujourd'hui.

Ce projet, complémentaire du projet Perpignan - Figueras, permettra au fret ferroviaire de disposer d'un itinéraire de très bonne qualité de l'Espagne jusqu'à l'Europe du Nord. Il ne prend son sens que si des modifications substantielles du fonctionnement économique du fret ferroviaire interviennent à l'horizon 2010. »

MINISTERE DE L'ECONOMIE DES FINANCES ET DE L'INDUSTRIE
DIRECTION GENERALES DE L'ENERGIE ET DES MATIERES
PREMIERES
DIRECTION DE LA DEMANDE ET DES MARCHES ENERGETIQUES
Sous-Direction du système électrique

Courrier du service conférent en date du 29 mai 2002

Vous avez adressé au ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, un dossier d'instruction mixte à l'échelon central concernant le contournement ferroviaire TGV et fret de Nîmes et Montpellier. Je souhaite émettre des réserves concernant la localisation de la sous-station de Lattes telle qu'elle est prévue dans ce dossier.

La solution de raccordement proposée engendrerait une multiplication du nombre des postes électriques et sous-station 225 kV dans la banlieue immédiate de Montpellier. En effet, cette solution implique la création d'une nouvelle sous-station 225kV, à 2 Km seulement du poste existant de Montpellier, alors même que TRTE prévoit de créer un poste 225 kV à moins de 4 Km à l'Est de l'emplacement prévu pour le sous-station et à proximité de la future ligne TGV.

Par ailleurs, l'emprise prévue pour le ligne ferroviaire empiète sur les deux lignes électriques aériennes à 63 kV qui partent du poste de Montpellier pour alimenter des charges situées plus à l'est. Il faudra démonter ces ouvrages puis les remonter (au frais de RFF) à proximité pour permettre les travaux. L'implantation de la sous-station à l'Est de cette zone permettrait de faire repartir ces lignes électriques de la sous-station, et donc de rendre inutile leur reconstruction entre le poste de Montpellier et cette sous-station. Une telle solution de raccordement présenterait un avantage indéniable sur le plan environnemental.

Réponse du maître d'ouvrage en date du 23 juillet 2002

RFF est en relation étroite avec RTE sur l'ensemble des questions intéressant les deux gestionnaires des réseaux et en particulier de la sous station.

RFF rappelle que la sous station de Lattes est idéalement placée du point de vue environnemental dans un délaissé futur des projets ferroviaire et autoroutier et à proximité de la ligne HT à 225 kV. Cette position est défendue par le Ministère de l'écologie et du développement durable.

Au cours d'une rencontre récente, une méthode d'analyse comparative des sites de Lattes et de Montpellier Pont Trinquat a été esquissée. Des investigations communes plus détaillées (dans le cadre d'une convention RTE/RFF) sont nécessaires dans le cadre d'une approche technique et environnementale de la problématique de la localisation de la sous station. Il convient également d'intégrer dans la réflexion l'incidence du projet de contournement autoroutier de Montpellier ainsi que les positions des communes concernées.

Je souhaiterais par conséquent qu'une discussion puisse être engagée, dans les plus brefs délais, entre nos services, RFF et RTE, afin d'étudier la problématique du raccordement de cette sous-station.

Enfin, il convient de rappeler que l'alimentation de la ligne nouvelle via Pont Trinquat implique pour RTE de conduire sans doute plus rapidement que prévu la réalisation d'un nouveau poste 225 kv d'alimentation de l'agglomération de Montpellier. Ce projet, relativement complexe techniquement et en terme de procédures, devait impérativement être mené à bien en temps utile afin de garantir la disponibilité en énergie pour la ligne nouvelle..

Par courrier en date du 23 août 2002, la direction générale de l'énergie et des matières premières a transmis le courrier suivant :

« Vous avez adressé au ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, les réponses du maître d'ouvrage RFF suite aux réserves que j'ai formulées, par courrier en date du 29 mai dernier, sur le dossier d'instruction mixte à l'échelon central concernant le contournement ferroviaire TGV et fret de Nîmes et Montpellier. Ces réserves concernaient la localisation de la sous-station de Lattes telle qu'elle est prévue dans ce dossier.

J'ai bien noté que RFF était en étroite relation avec RTE concernant le raccordement de la sous-station au réseau public d'électricité. Les discussions engagées devront permettre de concilier les préoccupations des deux gestionnaires. La solution de raccordement devra permettre une gestion rationnelle des réseaux publics d'électricité dans la zone, en privilégiant notamment le regroupement des infrastructures et en intégrant les contraintes environnementales.

Dans la mesure où la discussion a été engagée entre les gestionnaires de réseaux RFF et RTE autour de la problématique du raccordement de la sous station, **je n'ai aucune objection à formuler sur le projet.** »

MINISTERE DE LA SANTE
DIRECTION GENERALE DE LA SANTE
Sous-Direction de la gestion des risques des milieux
Bureau air, sol, déchets

Courrier transmis par le service conférent en date du 17 mai 2002

Après une étude conjointe du dossier par les départements concernés par le projet (DDASS de l'Hérault et du Gard) et la Direction Générale de la Santé, j'émet un avis DEFAVORABLE au projet cité en objet.

Vous trouverez ci-joint les observations rédigées par la DDASS de l'Hérault qui portent d'une part sur l'évaluation de l'impact sanitaire et sont communes aux 3 services qui ont analysé votre dossier ; d'autre part les requêtes spécifiques du département de l'Hérault concernant la protection des ressources en eau et les variantes A et B. Les requêtes spécifiques au département du Gard vous seront adressées ultérieurement.

Réponse du maître d'ouvrage en date du 24 juillet 2002

**MINISTERE DE L'EMPLOI ET DE LA SOLIDARITE
DIRECTION DEPARTEMENTALE AFFAIRES SANITAIRES & SOCIALES
PREFECTURE DE L'HERAULT
LE 29 AVRIL 2002**

Réseau Ferré de France m'a transmis le dossier d'IMEC relatif au projet de contournement Nîmes-Montpellier.

Comme convenu avec Mme Nicoulet, voici, en ce qui concerne le département de l'Hérault, mes observations, classées par thème.

A – Effets sur la santé (analyse conjointe avec la DDASS du Gard)

L'évaluation sanitaire commence directement par la démarche d'évaluation des risques selon les quatre étapes du guide de l'InVS sans consacrer une première partie à la synthèse claire de la situation considérée et à la définition des objectifs de l'étude.

Dans le domaine du bruit, il manque une description détaillée de l'état actuel du bâti vis-à-vis du bruit de jour et de nuit (volume 2 : p. 234, volume 3 : p.119).

Si quelques mesures sonométriques (12 dans l'Hérault) ont été effectivement réalisées (p. 180, volume 2), la prise en compte de l'état initial se limite par la suite à estimer l'impact en termes de contrainte très forte, forte ou moyenne et à considérer la zone d'étude comme une zone d'ambiance sonore modérée ne dépassant pas 58 dB(A) de nuit.

Or, actuellement, un nombre, à déterminer, d'habitations sont situées à des niveaux d'ambiance sonore bien plus faible.

Ainsi, il aurait été nécessaire, dans le détail de l'étude d'impact, de faire apparaître à côté de la contribution sonore du projet, avec ou sans protection à la source, ce niveau initial au minimum sur la bande d'étude et au mieux sur la bande d'impact sonore de l'infrastructure (p. 208 et suivantes de l'étude d'impact).

Le volet santé est introduit par un rappel des étapes de la démarche d'évaluation, qui décline les objectifs de l'étude. La situation considérée est développée dans les chapitres précédents de l'étude d'impact, et c'est dans le souci d'éviter trop de redondances que ne figure pas dans cette introduction, une synthèse de la situation. En outre, ceci ne constitue pas une demande du guide. RFF propose de faire plus explicitement, dans le volet santé, référence et renvoi aux pages utiles du chapitre 4 relatif à l'état initial.

Une campagne de mesures sonométriques in situ a été réalisée afin de caractériser l'ambiance sonore actuelle de la zone d'étude. Au vu des résultats, RFF a choisi de considérer l'hypothèse la plus favorable aux riverains, à savoir de considérer que l'ensemble des habitations se situe en zone d'ambiance sonore modérée. Cette hypothèse, qui se veut large (certains secteurs sont en effet en zone d'ambiance bruyante), est plutôt favorable aux riverains, car elle conditionne des seuils plus contraignants pour la mise en place des protections.

La demande de la DDASS ne peut être mise en pratique, du fait du nombre important d'habitations dans la bande d'étude et de l'impossibilité de tirer des enseignements de ce type d'analyse.

Compte tenu du jumelage étroit entre le projet autoroutier SESAM et la ligne nouvelle ferroviaire entre la «Castelle» (commune de Lattes) et la «Méjanelle» (commune de Montpellier), le volet sanitaire aurait dû prendre en compte les deux infrastructures comme cela a été réalisé dans l'analyse des impacts environnementaux (volume 3 de l'étude d'impact, page 411 et suivantes). Cette absence de prise en compte est dommageable à l'analyse des effets cumulés, notamment en ce qui concerne le transport des matières dangereuses d'autant que l'accidentologie est plus fréquente sur route que sur voie ferrée et que le jumelage augmente le risque de pollution accidentelle.

Le jumelage n'est abordé que sous l'aspect report de trafic des poids lourds de l'autoroute vers le fer et ses conséquences sur les bilans d'émission de polluants atmosphériques. Même si le bénéfice sanitaire qualitatif est évident, l'incapacité à conclure en termes de bénéfice sanitaire quantitatif aurait dû conduire le pétitionnaire à évoquer cet aspect dans le volet sanitaire et à le développer plutôt dans le volet environnemental. Par contre, le nombre d'accidents et donc de morts évités du fait du report de trafic des poids lourds aurait pu être analysé en termes d'impact positif dans le volet sanitaire.

Le jumelage de deux infrastructures itinéraires autoroutière et ferroviaire s'accompagne de mesures constructives pour assurer la protection des circulations ferroviaires vis à vis des risques de pénétration de véhicules routiers sur les voies. Ces mesures sont décrites dans le guide du Groupe d'Etude pour le jumelage des voies Ferrées à grande vitesse et des Routes et Autoroutes (GEFRA).

Ces mesures dépendent essentiellement de la distance entre les deux infrastructures et de leurs niveaux respectifs et vont de la butte en terre (merlon), lorsque l'espace entre les infrastructures le permet, au séparateur lourd en béton armé pour les zones d'insertion difficile nécessitant un rapprochement maximal des deux projets.

Ce guide GEFRA est donc un fascicule de recommandations techniques permettant d'assurer la sécurité ferroviaire par un choix de dispositions appropriées. Le groupe d'étude GEFRA (SETRA, INRETS, SNCF) conseille au cas par cas sur les applications pouvant se présenter, et plus particulièrement en présence d'une géométrie routière contraignante, d'échangeurs complexes et de conditions climatiques rigoureuses (gel, vent...). Les dispositions arrêtées permettent d'infirmier le jugement de la DDASS sur l'augmentation du risque de pollution accidentelle du projet ferroviaire.

Il est pris bonne note des recommandations de la DDASS sur l'interface étude d'impact/ volet santé, concernant les gains en matière de pollution de l'air et sécurité.

En ce qui concerne la démarche d'évaluation des risques, elle suscite les remarques suivantes :

1-Analyse des dangers

Même si l'analyse des dangers liés au transport des matières dangereuses est faussée du fait que l'autoroute n'est pas prise en compte dans la section jumelée, le risque de pollution accidentelle reste, d'après le dossier, très limité du fait des précautions prises en matière de conditionnement des produits transportés et des conditions d'acheminement.

Néanmoins, le dossier ne répond pas à une question, qu'il est légitime de se poser s'agissant du premier projet français conçu pour assurer la mixité transport de voyageurs/transport de marchandises qui est : l'accidentologie de l'infrastructure sera-t-elle modifiée du fait de cette mixité ?

Le risque de contamination lors des opérations de désherbage des pistes et voies est minime compte tenu des dosages réalisés et de la périodicité des traitements mais le dossier n'aborde pas les expositions chroniques à faible dose. Par ailleurs, une éventuelle pollution d'ampleur pourrait survenir dans le cas d'une erreur de manipulation ou d'une défaillance technique du train désherbeur. Même si cet événement est certainement peu probable, il est difficilement compréhensible de voir ce danger totalement écarté et non développé par la suite dans le dossier.

Le réseau ferré national existant dit « classique » supporte déjà des trafics mixtes « voyageurs / fret » : les statistiques d'accidentologie mettent en évidence le haut niveau de sécurité du transport ferroviaire de matières dangereuses (réglementé par l'arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer dit « arrêté RID »).

Le contournement de Nîmes et Montpellier est le 3ème projet de ligne nouvelle mixte (avec le contournement de Tours et la ligne Perpignan - Le Perthus). Les caractéristiques techniques de ce projet (entraxe de 4,80 m contre 3,72 m sur le réseau classique, pas de passage à niveau, détecteurs de chutes de véhicules...) laissent à penser que le niveau de sécurité de l'exploitation ferroviaire sera encore plus élevé.

Les risques liés au désherbage après avoir été évoqués dans la partie « analyse des dangers » ne sont pas écartés. Leur évocation n'est pas forcément explicite, puisque intégrée aux paragraphes traitant du Transport des Matières Dangereuses, les risques étant similaires (pollution des eaux, des sols...), ainsi que les mesures qui seront mises en place.

Rappelons cependant que le guide de l'Institut de Veille Sanitaire préconise que cette analyse soit portée sur des dangers significatifs. Les 2 dangers précédents évoqués, par les DDASS de l'Hérault et du Gard qui relèvent d'un niveau de risque extrêmement faible, paraissent rentrer dans le cadre du principe de précaution et ne font donc pas l'objet d'une analyse de dangers.

De plus, un avis du comité de la prévention et de la précaution (CPP) en date du 19 juillet 2000, a été sollicité par Mme la Ministre, chargée de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, sur les effets sanitaires liés à la présence des produits phytosanitaires dans les sols ou

Dans l'analyse de l'état initial au volume 2 de l'étude d'impact (page 165), il est mentionné la présence d'explosifs sur les communes de Saint-Brès, Mauguio et Lattes, zones qui feront l'objet de prospections en accord avec les services de la Protection civile avant la réalisation des travaux. Il est regrettable que de plus amples informations ne figurent pas au dossier afin d'appréhender si ces explosifs peuvent être à l'origine de dangers particuliers.

De même, dans l'analyse de l'état initial (volume 2, page 235) les périmètres de protection de gazoduc et les gazoducs sont présentés comme constituant en enjeu fort en termes de sécurité. Or, dans le volume 3 de l'étude d'impact, plusieurs coupures de gazoducs par la ligne ferroviaire sont précisées. De ce fait, ce danger devrait être développé dans l'analyse des dangers du volet sanitaire.

Il est à noter qu'en ce qui concerne les champs électromagnétiques, le dossier précise que l'impact sur les riverains sera limité dans la mesure où l'alimentation électrique par ligne haute tension de la sous-station s'effectuera probablement en canalisation souterraine. A aucun moment, n'est précisé ce que deviendrait l'impact dans le cas éventuel où l'alimentation ne puisse être réalisée en souterrain.

D'une manière générale, les dangers spécifiques à la phase des travaux sont insuffisamment développés, en particulier le risque « poussière ».

dans les autres milieux en contact avec l'homme. Près de 20 experts ont été auditionnés et de nombreux articles scientifiques ont été consultés : il en ressort que les limites scientifiques sont actuellement nombreuses et qu'une large place aux connaissances doit être développée par les pouvoirs publics dans les années à venir.

La présence d'explosifs ou de gazoducs dans l'environnement du projet n'a a priori pas à être évoquée dans le volet santé du projet ferroviaire, mais comme cela est fait, dans le chapitre concernant la sécurité publique de l'étude d'impact (page 132 / tome 3). Le volet santé n'est pas une étude de danger au sens de la réglementation des installations classées. La page 235 citée présente la méthode retenue par le maître d'ouvrage pour déterminer le tracé en faisant état des contraintes (très fortes, fortes, moyennes) rencontrées ; elle indique que les grands gazoducs constituent une contrainte forte (du fait notamment des coûts de déplacement), mais n'évoque pas la question de la sécurité, garantie de toute façon. RFF se rapprochera des services de la protection civile et de Gaz de France, afin de prendre les dispositions techniques visant à supprimer tout risque pendant les travaux.

RFF confirme son intention d'un raccordement en souterrain ; il évoquera toutefois brièvement l'impact d'un éventuel raccordement en aérien de la sous-station d'alimentation électrique dans le dossier d'enquête d'utilité publique.

Il existe dans l'étude d'impact un chapitre traitant spécifiquement des impacts des travaux (tome 3 - chap. 6.2.5). En outre, les risques pour la santé recourent, pour ce thème, ceux identifiés préalablement (bruit, pollution des eaux, des sols...), ce qui explique le caractère synthétique de ce paragraphe. Par ailleurs, l'impact du chantier sur la santé est très difficile à quantifier en l'absence de données autres que celles issues de l'expérience de chantiers similaires, largement évoquée dans le dossier. Ce point pourra cependant bénéficier de quelques compléments dans le volet santé.

2-Analyse des relations doses-réponse

Cette analyse repose, quel que soit le domaines considéré (bruit, eau, air...) sur le rappel de valeurs réglementaires et non sur le choix de valeurs toxicologiques de référence pour chaque agent dangereux inclus dans l'étude. Elle ne répond donc pas aux objectifs définis par le guide de l'InVS.

En matière de bruit, les valeurs recommandées par l'OMS de moins de 35 dB(A) pour des niveaux intérieurs moyens nocturnes se sont pas exploitées. De plus, s'il paraît intéressant d'avoir retenu comme période de référence la période nocturne 22h00-6h00, la prise en considération uniquement d'un L_{Aeq} moyen sur cette période, pour garantir la protection et les effets non auditifs du bruit sur la population n'est pas justifiée si ce n'est par le respect de la réglementation.

La démarche d'analyse des valeurs toxicologiques de référence (VTR) sera explicitée dans le dossier d'EUP. Cependant, pour les infrastructures ferroviaires, dont l'effet réel sur la santé n'est pas démontré, les seuils réglementaires nous semblent intégrer les préoccupations en matière de santé humaine car le projet ne génère pas de façon chronique des émissions de substances toxiques :

- pour l'eau : les seuils rappelés sont ceux de l'eau potable,
- pour le bruit : les seuils réglementaires sont compatibles avec les valeurs de confort acoustique recommandée par l'Organisation Mondiale de la Santé (voir ci-après),
- pour l'air : le projet présente les valeurs réglementaires et les valeurs guides des directives européennes; cependant, s'agissant pour l'air de risques uniquement accidentels il ne paraît pas envisageable d'aller plus loin dans l'analyse.

Dans la mesure du possible, des valeurs guides ont été présentées, en complément des valeurs réglementaires ; ainsi :

- Pour les ondes électromagnétiques : recommandations de l'ICNIRP et du Conseil de l'Union européenne
- Pour l'air : valeurs guide du décret du 6 mai 1998 (normes établies en tenant compte des recommandations de l'OMS)
- Pour le bruit : directives de l'OMS (valeurs guide de confort acoustique)

Les objectifs réglementaires s'appliquant au projet sont les suivants : 63 dB(A) le jour et 58 dB(A) la nuit, en façade des habitations.

L'OMS préconise un niveau maximal de 60 dB(A) à l'extérieur des chambres à coucher, pour éviter une perturbation du sommeil, fenêtres ouvertes. En se référant à la réglementation (58 dB(A) max de nuit) en prenant en compte en façade une réflexion de 3 dbA, les niveaux sonores sont inférieurs de 5 dBA aux recommandations.

Concernant l'intérieur des logements, l'OMS recommande un niveau moyen de 35 dB(A), et un niveau maximal de 45 dB(A) dans les chambres à coucher.

L'écart normatif entre intérieur et extérieur (DnAt) diminue de 30 dB(A), sur le bâti postérieur à 1978.

Les niveaux sonores moyens sans protection sont généralement compris entre 60 et 65 dB(A). Sans protection, les niveaux intérieurs nocturnes seront déjà, pour la majeure partie des habitations, inférieurs ou égaux à $65-30=35$ dB(A). Par conséquent, pour les niveaux moyens, les seuils réglementaires peuvent être considérés comme VTR.

Concernant le bruit maximum, non pris en compte par la réglementation, l'OMS recommande 45 dBA dans les chambres à coucher. Le niveau lié au passage d'un train de fret est de 87 dBA pendant 17 s à 25 m. Sachant que le bruit s'atténuant de 3 dBA tous les 100 m, que les protections acoustiques mises en œuvre permettent un abattement de près de 10 dBA, le niveau à l'intérieur d'un bâti sera généralement inférieur à 45 dBA à l'intérieur des logements ($87 - 3 - 10 - 30$). Dans les cas les plus critiques, un renforcement des traitements de façades, avec un DnAt de 35 dBA pourrait être envisagé

RFF ne peut, sur le thème du bruit, aller plus loin que l'application de la réglementation s'agissant d'un sujet complexe objet de possibles et nombreux contentieux, sans risquer d'ouvrir la porte à toute sorte de demandes et de dérives sur le projet de contournement de Nîmes et Montpellier, mais également d'autres projets à venir .

3-Evaluation de l'exposition des populations

Globalement, s'il a été évoqué en page 234 du volume 2 de l'étude d'impact, qu'aucun bâtiment sensible du type hôpital, crèche, école n'a été recensé dans la bande d'étude de 500 mètres, le travail de recensement des populations sensibles n'a pas été effectué dans le volet sanitaire au-delà de cette bande lorsque cela pouvait être rendu nécessaire du fait de l'impact potentiel de l'infrastructure.

De façon générale, les zones sensibles vis à vis du risque d'accident de train transportant des matières dangereuses ne sont pas répertoriées de façon précise.

En ce qui concerne les populations exposées au risque d'explosion ou de pollution accidentelle de l'air, elles sont situées dans les aires urbaines denses à moins de 250 m de la ligne sous les vents dominants (zones résidentielles au sud de la ligne sur Lattes, Mauguio et Valergues pour l'Hérault). Ces populations sont donc localisées approximativement mais non quantifiées.

Par ailleurs, si les populations exposées au risque de pollution accidentelle des captages d'alimentation en eau potable sont localisées et quantifiées globalement, elles ne sont pas quantifiées par captage. Les captages eux-mêmes ne sont pas classés en fonction de leur vulnérabilité et du nombre de personnes qu'ils desservent.

Les pratiques de jardinage ne sont pas non plus recensées sur les zones à risque, de même, l'utilisation agricole des terrains concernés et la destination de la production ne sont pas développées.

La bande de 500 mètres constitue la bande d'étude, calée sur la zone moyenne d'influence du projet sur l'ensemble des composantes environnementales et humaines. Dans le cas des émissions sonores par exemple, une habitation située à 500 mètres du projet est soumise à une pression acoustique du projet ferroviaire de l'ordre de 45 dB(A), ce qui correspond à l'ambiance acoustique d'une zone calme.

Concernant le risque d'accident de train, la ligne nouvelle n'est pas accidentogène (les risques se situent davantage au niveau de gares de triage fret et les passages à niveaux, absents du projet). Les zones sensibles sont listées au paragraphe 7.4.2.1 (page 25 du volet santé / tome 4) en ce qui concerne les risques vis-à-vis des eaux. Elles sont développées dans l'analyse sectorielle des impacts du projet (chapitre 6.3 / tome 3), mais seront rappelées dans ce volet dans le dossier d'EUP.

Une quantification de la population exposée au risque de la pollution accidentelle de l'air sera effectuée à partir des données INSEE dans le dossier d'EUP (densités de population par commune).

Le dossier comprend bel et bien une analyse de vulnérabilité des captages. Une quantification de la population exposée au risque de la pollution accidentelle de l'eau sera effectuée à partir des données « abonnés », captage par captage.

Il est bien évidemment impossible dans un dossier d'IMEC ou d'enquête publique de recenser les pratiques de jardinage ainsi que l'utilisation de chaque parcelle agricole.

4-Caractérisation des risques

Il ne s'agit pas à proprement parler d'une caractérisation des risques réalisée à partir des valeurs toxicologiques de référence et d'expositions estimées, puisque les étapes qui auraient dû définir ces valeurs sont inexistantes ou incomplètes, il s'agit plutôt d'un récapitulatif des mesures mises en œuvre visant à minimiser les impacts des dangers identifiés.

En matière de bruit, si les mesures envisagées répondent bien aux problèmes de gêne, elles ne prennent pas suffisamment en compte les effets non auditifs du bruit (risques cardiovasculaires, stress, troubles du sommeil, diminution des performances notamment chez les enfant scolarisés).

En conséquence, il paraît indispensable que le maître d'ouvrage s'engage à réaliser, dès le début de l'exploitation de la ligne, une enquête d'opinion exhaustive auprès de la population présente dans les secteurs à ambiance sonore élevée (1500) et qu'en fonction des résultats obtenus, le principe des acquisitions soit prorogé pendant cette période.

L'absence de conclusion présentant les résultats de l'évaluation des risques résumés, commentés et mis en perspective nuit à la clarté et à la lisibilité de ce volet.

La caractérisation des risques a été établie en considérant en fait les mesures mises en place, permettant de déterminer les impacts résiduels (après protection) du projet sur la santé humaine vis à vis des données existantes et de la réglementation, compte tenu de l'absence de VTR définies par les pouvoirs publics européens et français.

Voir page 7 & 8 du présent avis

Cette demande apparaît très délicate à mettre en œuvre ; elle sera toutefois à examiner lorsque l'Etat formalisera ses engagements pour le projet.

Une conclusion sera établie dans le volet santé du dossier d'EUP.

En résumé, l'évaluation sanitaire n'est pas construite dans le souci de recueillir des données et de les interpréter en termes de risques sanitaires en vue d'éclairer les décisions des pouvoirs publics.

L'évaluation sanitaire a été construite sur la base des recommandations du guide de l'IVS. En l'état actuel des connaissances scientifiques et épidémiologiques, elle a :

- identifié les dangers potentiels pour la santé : nuisances acoustiques, risque de pollution des eaux ou de l'air...,
- défini les « relations doses-réponse » pour chacun des dangers évoqués, en s'appuyant sur la réglementation en vigueur, et sur les recherches en cours ou les recommandations des organismes nationaux ou internationaux (Organisation Mondiale de la Santé...),
- caractérisé la population susceptible d'être exposée - en insistant sur les populations à risque -, ainsi que les facteurs externes pouvant favoriser une éventuelle exposition (présence d'installations à risques, conditions météorologiques...), sur la base des éléments recensés dans l'état initial.

Ces développements ont trouvé leurs limites dans l'état actuel de la connaissance scientifique, technologique et méthodologique, notamment sur la définition des seuils à retenir pour les valeurs toxicologiques de référence (VTR).

Dans certains domaines, et notamment le bruit sur la santé humaine, les effets ne peuvent donc être établis que sur la base des données existantes et de la réglementation. L'étude du volet sanitaire ne pourra donc pas aller au delà des seuils réglementaires.

**B – Protection des ressources utilisées pour l'alimentation en eau potable
(avis pour le compte de la MISE)**

I – Analyse de l'état initial (volume 2)

I- Certaines erreurs ou omissions ont été relevées (recensement non exhaustif) qu'il conviendra de corriger dans le dossier soumis à enquête publique après contact avec la DDASS :

a) dans le tableau, page 28, colonne « informations supplémentaires » :

- compléter et actualiser les données (omission de date de déclaration d'utilité publique (DUP), de débits de prélèvements autorisés ou erreurs...),
- indiquer, outre les débits d'exploitation, les débits de prélèvement autorisés par les arrêtés préfectoraux de DUP,

b) planches graphiques

- sur page 30 : erreur sur les limites du périmètre de protection rapprochée des forages Lou Garrigou et la Lauzette à Saint Jean de Védas et des forages Flès nord et sud à Villeneuve-les-Maguelone,
- sur page 31 :
 - * supprimer le captage du Mas Neuf à Lattes et son périmètre de protection rapprochée, cet ouvrage n'étant plus exploité pour l'alimentation en eau potable,
 - * erreur sur les limites du périmètre de protection éloignée du forage Garrigue-Basse à Mauguio,
 - * omission du périmètre de protection immédiate de la station La Méjanelle à Mauguio et de sa localisation,

* erreur pour ce captage sur les limites du périmètre de protection rapprochée (tracé imprécis),

* omission du périmètre de protection éloignée du captage Vauguières 2 à Mauguio,

* confusion entre le périmètre de protection rapprochée et le périmètre de protection éloigné du captage Vauguières 1 à Mauguio. Le tracé indiqué correspond aux limites du périmètre de protection éloigné.

- sur page 32

* erreur sur la localisation du forage Saint-Bauzille à Saint-Brès et sur les limites de son périmètre de protection rapprochée,

* erreur sur les limites du périmètre de protection rapprochée et de la zone sensible des captage Bouisset et Bénouides à Valergues,

* erreur sur la localisation du forage du Stade à Saint-Brès,

* erreur sur les limites du périmètre de protection éloignée du captage communal à Lunel-Viel,

* confusion pour ce captage et le forage Régine entre le périmètre de protection rapprochée et le périmètre de protection éloignée. Les limites indiquées sont celles des périmètres de protection éloignée.

Par ailleurs, en pages 25 et 64 du volume 4, il est fait référence au captage des Baisses à Saint-Brès. Ce captage est, d'une part inconnu de mes services et d'autre part non recensé dans l'état initial (volume 3).

2 – Canal Philippe Lamour

La station de pompage de Méjanelle située à l'extrémité du canal Philippe Lamour sur la commune de Mauguio, alimente quatre stations de potabilisation. L'impact du projet sur cette ressource n'est pas suffisamment développé. Seul le tableau, page 28, mentionne son existence. Il conviendra de préciser l'impact du projet sur ce canal (zones en remblais, zones de recoupement) avec risque de déversement accidentel de produits polluants. Dans la mesure où un impact lié aux risques de déversement serait identifié, il conviendra d'examiner les mesures compensatoires nécessaires au maintien de l'alimentation en eau potable des collectivités desservies à partir de cette station de pompage.

3 – Captages privés

L'inventaire réalisé dans le cadre de l'étude BURGEAP et présenté en p .29 devra être actualisé afin d'être le plus exhaustif possible. Il devra en outre comporter tout élément permettant de mettre en évidence ultérieurement une incidence éventuelle du projet sur ce type de ressource, tant quantitative que qualitative.

Ces informations porteront notamment sur l'usage, l'aquifère sollicité, le diamètre et la profondeur pour les puits et forages, la position de la pompe, la profondeur du niveau de l'eau, le débit d'exploitation et les volumes prélevés en période normale et en période pointe.

Dans la mesure où un impact serait décelé, Réseau Ferré de France devra s'engager à prendre des mesures compensatoires par la recherche de ressources de substitution ou le raccordement et accord de la collectivité concernée). Dans le cas de captages privés destinés à alimenter du public, une autorisation préfectorale d'exploitation devra être sollicitée pour toute nouvelle ressource.

II – Etude d'impact – volume 3

Le dossier donne des principes généraux de mesures de protection compensatoires pour les eaux souterraines exploitées pour l'alimentation en eau potable (ressources publiques ou privées). Mon avis sur ces mesures prévues en phase de travaux et en phase d'exploitation ne pourra être donné qu'au vu des conclusions des études en cours y compris pour le canal Philippe Lamour et que j'avais précisées à RFF lors de la consultation sur le dossier d'APS.

C – Variantes A et B pour Mauguio

(p.41 notice explicative, p.71 volume 4)

1 – Protection des eaux

Concernant les captages destinés à l'alimentation en eau potable des collectivités publiques, les variantes A et B du fait du simple éloignement de la zone agglomérée et en application de la règle basique de décroissance du bruit avec la distance paraissent avoir un impact moins important que le tracé prévu dans le dossier. Cependant, l'analyse détaillée de l'état initial et de la contribution du projet avec ou sans protection mérite d'être particulièrement développée sur cette partie de tracé à forte contrainte en matière de bruit.

Compte tenu de l'importance de l'infrastructure projetée, il me paraît important d'obtenir des éléments de réponse à l'ensemble de ces observations.

**DIRECTION DEPARTEMENTALE AFFAIRES SANITAIRES &
SOCIALES DU GARD**

Le 13 mai 2002

**LIGNE FERROVIAIRE DE CONTOURNEMENT DE NIMES ET
MONTPELLIER**

Dans le cadre de la procédure d'instruction mixte à l'échelon central, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance les observations que le projet de contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier appelle de ma part.

A : Protection des captages d'eau destinée à la consommation Humaine

1-Captages publics d'eau souterraine

Dans le département du GARD, le nouveau projet ferroviaire concerne :

- sur le territoire de la commune d'AIMARGUES :

- le périmètre de protection éloignée du champ captant des Baisses qui contribue à la desserte du SIVOM D'AIGUES-MORTES (11 950 habitants hors fréquentation estivale de la station balnéaire du GRAU DU ROI),
- le périmètre de protection éloignée du puits communal d'AIMARGUES (3 400 habitants).

- sur le territoire des communes de VAUVERT et VESTRIC et CANDIAC :

- un ensemble de captages d'eau souterraine de la Nappe de la VISTRENQUE dans un secteur où elle est probablement à nu. Une réalimentation de ces captages est assurée par injection d'eau superficielle prélevée à proximité dans un canal de la Compagnie Nationale du Bas Rhône Languedoc (CNBRL). La population desservie par ces ressources (Unité de distribution de VAUVERT-Centre) est de 9 800 habitants.

- sur le territoire de la commune d'AUBORD :

- les abords du périmètre de protection éloignée du puits communal d'AUBORD (1 950 habitants).

- sur le territoire de la commune de MANDUEL :

- pratiquement l'ensemble des ressources alimentant la commune de MANDUEL (5 800 habitants). Cette commune est desservie par deux captages d'eau souterraine :
 - l'un, dit « ancien puits de MANDUEL », n'a pas fait l'objet d'une étude hydrogéologique récente,
 - l'autre, appelé « puits des Canabières », est concerné à plusieurs titres par le projet ferroviaire :
 - 1/ la bande d'études comprend une partie de son périmètre de protection éloignée,
 - 2/ comme pour la commune de VAUVERT, il y a réalimentation de ce captage par injection d'eau superficielle prélevée dans un canal de la CNBRL. La prise d'eau, dite « de Salelles », se trouve dans la partie centrale des différents projets de raccordement ferroviaires.
 - 3/ le passage en déblai de la voie ferrée projetée dans le secteur pourrait créer une barrière hydraulique même s'il est prévu de rendre étanches les parois de l'ouvrage en déblai qui sera réalisé.

- sur le territoire de la commune de SAINT-GERVASY

- le périmètre de protection éloignée du captage de Crève Caval alimentant la commune de BEZOUCE (1 950 habitants)

2-Prises d'eau superficielle alimentant des Collectivités publiques

Les canaux de la Compagnie Nationale du Bas Rhône Languedoc (CNBRL) constituent une ressource en eau destinée à la consommation humaine importante dans les départements de l'HERAULTS et du GARD. Les prises d'eau utilisées, après potabilisation, pour l'alimentation de collectivités locales sont, dans le GARD, les suivantes :

Sur le territoire de la commune de VAUVERT : prise d'eau de Mas Soulet (pour compléter l'approvisionnement du SIVOM d'AIGUES-MORTES),

Sur le territoire de la commune de MUS : prise d'eau dite « de Vaunage » (alimentation de la commune de GALLARGUES-LE-MONTUEUX : 2 300 habitants),

Sur le territoire de la commune de VAUVERT (en limite de celle de VESTRIC ET CANDIAC) : prise d'eau pour renforcer l'alimentation du réseau de VAUVERT-Centre.

Sur le territoire de la commune de NIMES : prise d'eau dite « de Campagne » utilisée pour renforcer l'alimentation de l'agglomération nîmoise.

Sur la commune de GARRONS : prise d'eau dite « de BOUILLARGUES » située à l'aval immédiat de la future voie ferrée. Cet ouvrage contribue à la desserte du Syndicat d'Adduction d'Eau Potable du Plateau de GARONS (9 200 habitants) et à celle de la commune de MANDUEL en complément des captages précités.

Sur la commune de REDESSAN : prise d'eau de Salelles permettant la réalimentation du captage dit « puits des Canabières » (desserte de la commune de MANDUEL).

3-Cas de la Société PERRIER (commune de VERGEZE)

L'importance de cette société nécessitera des études plus approfondies des risques présentés par cette nouvelle infrastructure ferroviaire. Les ressources exploitées se trouvent dans le même secteur que celles du chef-lieu de la commune de VAUVERT .

4-Captages privés

Outre les procédures d'indemnisation mentionnées dans le dossier, les deux solutions proposées par Réseau Ferré de France dans le cas où un captage privé ne pourra être conservé, à savoir :

- raccordement sur un réseau public,
- ou, si impossibilité, création d'un nouveau captage,

sont des solutions acceptables.

Dans les deux cas, les travaux seront à la charge financière de Réseau Ferré de France. La réalisation de nouveaux captages devra être effectuée conformément à la législation et à la réglementation en vigueur.

5-Carières

Il conviendra de souligner que le tracé essentiellement en remblai de la future voie ferrée nécessitera un apport de matériaux important. La réalisation de nouvelles carrières devra être compatible avec la protection des captages publics d'eau destinée à la consommation humaine.

6-CONCLUSIONS relatives à la préservation des eaux destinées à la consommation humaine.

Des études très complètes devront être menées concernant l'alimentation en eau des communes de VAUVERT et MANDUEL.

Etant donné sa localisation actuelle et future par rapport aux infrastructures ferroviaires, le captage de Crève Caval devra faire l'objet d'une attention particulière.

Les mesures pour limiter les risques de pollution des canaux de la Compagnie Nationale du Bas Rhône Languedoc devront être complétées et précisées étant donnée l'importance de leur usage pour l'alimentation en eau destinée à la consommation humaine dans les départements du GARD et de l'HERAULT.

B – EFFETS DU PROJET SUR LA SANTE (à l'exception de ceux liés à la protection des captages d'eau de consommation humaine)

De façon générale, il est appréciable que l'étude des effets sur la santé soit synthétisée dans un chapitre individualisé du dossier que tous les thèmes pertinents pour le projet soient abordés (étape d'identification des dangers).

De plus, un effort a été globalement mené pour respecter, sur la forme tout du moins, le principe de la démarche d'évaluation des risques sanitaires en quatre étapes, telle que recommandée par la guide élaboré par l'Institut de Veille Sanitaire (InVS).

Cependant, sur le fond, cette évaluation des risques sanitaires n'est pas toujours correctement menée.

1-Etape de définition des relations dose-réponse

Les "valeurs toxicologiques de référence" (VTR) qui ont été choisies pour mener l'évaluation des risques sanitaires, et auxquelles doivent ensuite être comparées les doses d'exposition des populations concernées par le projet, ne répondent pas aux objectifs définis par la guide de l'InVS : en effet, elles correspondent dans la plupart des cas aux simples valeurs fixées par la réglementation.

Par exemple, l'évaluation des effets sur la santé dus au bruit généré par le projet est basée sur une application stricte de la réglementation qui fixe un niveau de bruit moyen sur une période donnée, à ne pas dépasser. S'il semble intéressant d'avoir retenu la période nocturne (22h-6h) comme période de référence pour l'étude, cette analyse par niveau de bruit moyen ne permet pas de mettre en évidence les niveaux sonores maximaux atteints lors de événements bruyants.

Or, l'Organisation mondiale de la Santé notamment recommande de prendre en compte, en particulier pour l'effet "perturbation du sommeil" lié au bruit, deux types de valeurs guides : niveau sonore moyen et niveau sonore maximal.

L'étude est donc incomplète sur ce point et ne permet pas d'évaluer les effets non auditifs du bruit générés par la projet sur la santé des riverains.

2-Etape d'évaluation de l'exposition humaine

Globalement, la description de la population susceptible d'être exposée est incomplète.

Dans le domaine du bruit, seule la pollution accidentelle de l'air, les populations exposées sont localisées approximativement (zones urbaines denses situées à moins de 250 mètres de la ligne et sous les vents dominants) mais ne sont pas qualifiées.

Voir page 7 et 8 du présent avis

Voir page 9 du présent avis

Dans le domaine du bruit, seule la population exposées à un niveau sonore moyen supérieur au seuil réglementaire (58 dB(A) de nuit) est évaluée ; les riverains soumis à un niveau sonore inférieur à cette valeur mais pouvant cependant subir des effets sur leur santé n'ont pas été pris en compte.

Par ailleurs, sur le secteur géographique particulier "Redessan/Bezouce", il est indiqué en page 397 du volume 3 de l'étude d'impact que "l'impact du projet sur le niveau sonore ne concerne que quelques habitations diffuses", alors que la future ligne ferroviaire traversera une zone urbanisée située entre Manduel et Redessan dans laquelle se trouve en outre, de part et d'autre du tracé, des habitations particulièrement proches, à une soixantaine de mètres seulement de la ligne pour certaines d'entre elles.

La description des populations sensibles est limitée au recensement des bâtiments sensibles (hôpitaux, crèches, écoles) situés dans une bande d'étude de 500 mètres seulement (page 234 du volume 2 de l'étude d'impact), alors que le dossier ne fournit aucun élément permettant de justifier l'absence d'impact sur la santé au-delà de cette distance.

De plus, les doses auxquelles seront exposées les populations ne sont pas toujours déterminées précisément.

Dans le cadre des effets des champs électromagnétiques, le dossier évoque les valeurs limites que doivent respecter les caractéristiques des champs électromagnétiques pour qu'il n'y ait pas d'effet sur la santé, mais aucune mesure précise des caractéristiques des champs effectivement émis par les caténaires n'est présentée. Seule une description qualitative de ces champs est donnée : les riverains seront soumis à des champs "de puissance très négligeable" compte tenu du faible voltage des caténaires et du fait que les champs s'atténuent rapidement avec la distance.

Sur le thème du désherbage, cette étape d'évaluation de l'exposition humaine est totalement inexistante : alors que les dangers liés à cette opération sont clairement identifiés (1ère étape) puis développée dans la suite du dossier sans aucune explication.

3-Etape de caractérisation des risques

L'étape de caractérisation des risques ne peut être menée correctement puisqu'elle doit découler directement des résultats des deux étapes précédentes qui sont incomplètes ou insatisfaisantes dans cette étude.

Ce chapitre se résume plutôt à un récapitulatif des mesures prévues pour limiter l'impact du projet dans les différents domaines étudiés, mais aucune conclusion sur les résultats de l'évaluation des risques sanitaires n'est donnée.

Compte tenu de l'importance de l'infrastructure projetée, il me paraît indispensable que des compléments d'information soient apportés en réponse à l'ensemble des observations formulées

Voir page 10 du présent avis

MINISTÈRE DE LA SANTÉ
DIRECTION GÉNÉRALE DE LA SANTÉ
Sous-Direction de la gestion des risques des milieux
Bureau air, sol, déchets

Courrier adressé par le service conférent le 30 septembre 2002

Après l'étude de la réponse que vous m'avez apportée dans votre courrier du 24 juillet 2002, j'ai le regret d'émettre à nouveau un avis DEFAVORABLE au projet cité en objet

Vous trouverez ci-joint les observations de mes services et les précisions à apporter au dossier.

ANNEXE

Désaccord sur la notion de "seuil réglementaires assimilés à des VTR".

La valeur recommandée par l'OMS, dans son document bruit et santé, concernant l'intérieur des chambres à coucher est de 30db(A) et non de 35db(A) comme vous l'annoncez p4 de votre réponse.

L'écart normatif entre intérieur et extérieur (DnAt) correspondant à l'isolement courant des bâtiments est de 25 dB(A) (article 4 de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières). Il y a donc lieu de prendre cette référence et non celle de 30 dB(A) correspondant au bâti postérieur à 1978.

Réponse du maître d'ouvrage le 4 novembre 2002

La valeur annoncée de 35 dB(A) mentionnée à la page 4 de notre réponse correspond à la valeur guide recommandée par l'OMS concernant l'intérieur des logements.

La valeur d'abaissement sonore de 30 dB(A) correspond aux normes constructives du bâtiment postérieures à 1978, telles que définies dans l'arrêté du 06 octobre 1978 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur (selon l'état sonore existant, cette valeur varie entre 30 dB(A) et 45 dB(A)). Nous considérons donc la valeur minimale d'isolation sonore, applicable dans les secteurs les moins bruyants.

25 dB(A) est un chiffre qui apparaît dans le calcul du DnTA, tr relatif à l'isolement acoustique à respecter en cas de mise en place de protections de façade (article 4 de l'arrêté du 8 novembre 1999 sur le bruit des infrastructures ferroviaires). Dans tous les cas, l'isolement résultant des travaux d'isolation de façade doit être au moins égal à 30 dB(A).

En faisant à nouveau le calcul que vous proposez avec les nouvelles références : 65-25, on obtient 40 dB(A), ce qui sensiblement différent de la valeur guide proposée par l'OMS de 30dB(A). **Les seuils réglementaires ne sont malheureusement pas assimilables à des "VTR" contrairement à votre assertion.**

Le même raisonnement peut être fait sur les mesures en Lmax où si l'on part du bruit généré par un TGV (92 dB(A)) et du 25dB(A) de l'isolement courant on obtient 54dB(A) ce qui est sensiblement différent de la valeur recommandée par l'OMS Lmax 45 dB(A).

Il vous est demandé de tendre vers les valeurs guides de l'OMS en particulier pour éviter les troubles du sommeil lorsque les technologies vous le permettent (Laeq 30dB(A) ou Lmax 45dB(A) à l'intérieur)

Dans l'évaluation des impacts acoustiques, 2 cas de figures se présentent :

- La mise en place de protections à la source contribue à un niveau sonore inférieur ou égal au seuil réglementaire de 58 dB(A) : nous avons donc à l'intérieur des logements 28 dB(A) [58 - 30]. Les normes OMS de 35 dB(A) (intérieur des logements) et 30 dB(A) (intérieur des chambres à coucher) sont donc largement respectées.
- Certaines façades d'habitations (une quarantaine) présentent un Laeq supérieur à 58 dB(A) après mise en œuvre des protections à la source. Le traitement de façade complémentaire apportera un abaissement minimum de 30 dB(A), ce qui permet de respecter toutes les normes OMS si le Laeq est inférieur à 60. Dans les autres situations (Laeq > 60 après protection à la source), une analyse au cas par cas des bâtiments sera effectuée au stade de l'Avant-Projet Détaillé afin d'apprécier la possibilité de respecter les normes OMS avec une protection de façade. RFF pourra dans certains cas difficiles proposer l'acquisition amiable du bien.

Pour établir un calcul de contribution acoustique instantanée de nuit, nous maintenons le fait de prendre en considération la signature acoustique des trains de fret (87 dB) et non des TGV (qui eux ne circulent que la journée), ainsi que l'abaissement sonore minimum (30 dB(A)) résultant des dispositions constructives du bâtiment prévues par l'arrêté du 06 octobre 1978.

Ainsi, on obtient au passage d'un train de fret à 25 mètres un Lmax de 44 dB(A) à l'intérieur des chambres à coucher exposées du côté de l'infrastructure avec protections à la source (87 - 3 - 10 - 30).

La norme OMS de 45 dB(A) à l'intérieur des chambres à coucher est donc respectée en cas de protection à la source.

Non prise en compte du cumul des niveaux sonores.

Dans ce projet, les paramètres entrés dans le logiciel MITHRA ne prennent pas en compte, semble-t-il, le cumul de niveaux sonores alors que le projet jouxte en de nombreux endroits une infrastructure routière voire d'autres sources de bruit. A la page 120 du guide Setra Certu "bruit et études routières" (ce guide est largement transposable au ferroviaire) il est proposé de rajouter 3 dB(A) pour prendre en compte la contribution d'une source sonore supplémentaire au projet, 5dB(A) pour deux sources complémentaires...

Il vous est demandé de tenir compte du cumul des niveaux sonores et de recalculer avec les nouveaux niveaux sonores obtenus le nombre de personnes exposées à une valeur supérieure ou égale à 55dB(A) en façade. Ceci pour l'ensemble du projet et des variantes retenues

En premier lieu, il est important de signaler que la réglementation actuelle ne fixe pas de seuils spécifiques pour le cumul des niveaux sonores de projets multiples. Ainsi, chaque projet est tenu de respecter des seuils qui lui sont propres et dépendant de la nature des trafics qu'il supporte, de l'environnement sonore initial dans lequel il s'inscrit et du type de bâtiments qu'il grève.

Au vu d'une campagne de mesures in situ, RFF a choisi de considérer l'ensemble de l'aire d'étude en zone d'ambiance sonore modérée ; ce choix est le plus favorable pour les riverains, en terme de dimensionnement des protections acoustiques. En effet, en zone initialement d'ambiance sonore modérée, les seuils sont de 63 dB(A) le jour et 58 dB(A) la nuit, contre 68 dB(A) le jour, 63 dB(A) la nuit en zone initialement d'ambiance non modérée. Pour les habitations situées à proximité d'une voie bruyante, ceci aboutit à un gain de protection de 5 dB(A), supérieur aux préconisations du guide Setra/Certu. De ce fait, il n'est pas nécessaire d'effectuer un nouveau calcul avec un seuil de 55 dB (non réglementaire).

Au regard des préconisations du Guide Setra Certu « bruit et études routières », le cumul de niveaux sonores du projet avec les infrastructure routières existantes ou projetées à proximité (+3 dB(A)) est pris en compte lorsque RFF considère la zone d'étude en ambiance sonore préexistante modérée (+5 dB(A)).

IMEC DU CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE NIMES ET MONTPELLIER

REPONSES AUX QUESTIONS DE LA DGS (avril 2003)

Par courrier en date du 10 avril 2003, le courrier suivant a été transmis au service conférent :

« Terminologie employée

Dans le chapitre définition des relations doses - réponse liées au bruit, les valeurs recommandées par l'OMS seront bien assimilées à des valeurs guides au regard des effets sur la santé, et non à des valeurs de confort.

1. Ecart normatif (DnAt)

Malgré l'existence d'une valeur d'abaissement sonore minimum de 30 dB(A) correspond aux normes constructives du bâtiment postérieures à 1978 (arrêté du 06 octobre 1978 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur), le volet santé de l'étude d'impact considèrera une valeur d'abaissement de 25 dB(A) qui permet de tenir compte des logements anciens (minoritaires) et du vieillissement du parc de logements (efficacité moindre notamment au niveau des fenêtres).

L'étude d'impact montrera que le projet « tend vers » les valeurs guides de l'OMS en particulier pour éviter les troubles du sommeil (valeurs à peu près atteintes avec un DnAt de 30).

2. Hypothèses relatives aux circulations ferroviaires

Le dossier d'enquête publique apportera des précisions relatives aux hypothèses de circulations ferroviaires ayant permis la réalisation des études de bruit : types de train, vitesses, signatures acoustique...

Ces informations permettront notamment de caractériser les contribution acoustiques instantanées.

3. Bruit cumulé des infrastructures de transport

Le volet santé précisera les secteurs dans lesquels le projet ferroviaire jouxte une autre infrastructure de transport routière supportant des trafics importants, pour estimation des impacts cumulés et des mesures proposées :

- Sud de Montpellier (jumelage dédoublement de l'A9 et CNM) : les conclusions de étude acoustique globale DDE - RFF seront insérées dans le volet santé (elles seront également présentées dans un chapitre consacré à l'analyse des impacts cumulés des deux infrastructures)
- Zone de rapprochement avec l'A9 dans les coteaux de Lunel (peu d'habitat et CNM en fort déblai),
- Franchissement de l'A54 (zone à vocation agricole et peu d'habitat).
- Les autres infrastructures routières ont un trafic négligeable en terme de contribution sonore.

Des précisions seront également apportées au niveau du couloir ferroviaire de Manduel - Redessan, où les simulations acoustiques montrent que l'ambiance sonore à l'horizon de la mise en service sera plus favorable qu'actuellement, du fait de la mise en place de dispositifs de protections communes au raccordement et la voie ferrée existante, et compte tenu du report de trafic sur le CNM proprement dit. »

En réponse, le service conférent a transmis le 18 avril 2003 le courrier suivant :

« Suite à votre courrier du 10 avril 2003 qui répond aux dernières demandes de ma direction, j'émetts un avis favorable concernant le dossier cité en objet. »

Direction Générale de France Télécom

Par courrier en date du 29 avril 2002, le service conférent a fait la réponse suivante :

« En réponse à votre courrier du 31 janvier 2002, j'ai l'honneur de vous informer que le réseau de France TELECOM est susceptible d'être impacté en plusieurs points de votre projet de contournement ferroviaire TGV et fret de Mîmes et Montpellier. Nous avons pu déterminer un certain nombre de points sensibles à notre réseau, notamment aux croisements des voies de circulation routière ou nous sommes fréquemment implantés, et de ce futur projet. Cependant, à ce stade d'avant projet sommaire, il nous est impossible de mesurer l'importance de ces impacts. Nous répondrons à vos demandes de renseignements dès lors que vous nous soumettrez les avants projets de réalisation de travaux. »

En réponse, RFF a fait connaître que « L'avis n'appelle pas d'observations particulières, un premier contact ayant déjà été pris avec France Telecom en début d'année, afin d'effectuer un tour d'horizon des problèmes susceptibles d'être rencontrés. L'incidence sur le réseau sera pris en compte au stade de l'Avant Projet Détaillé. Un contact sera pris au stade de l'Avant Projet Détaillé, avec TDF quant à l'incidence éventuelle du projet sur les conditions de réception.»

IV- CLOTURE DE LA CONFERENCE

Le Directeur des Transports Terrestres a pris acte des observations des membres conférents, et a constaté que celles-ci ne remettent pas en cause les principes du projet. Leur ayant apporté les éléments de réponse ci-avant, il déclare close la présente conférence mixte à l'échelon central.

30 MAI 2003

Le Directeur des Transports Terrestres

Patrice RAULIN