DEPARTEMENT DE L'HERAULT

LOI SUR L'EAU

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE AU CONTOURNEMENT FERROVIAIRE NÎMES- MONTPELLIER CNM

Prescrite par Arrêté Préfectoral n° 2013-I-319 du 13 février 2013,

Du 07 mars au 08 avril 2013 inclus

SOCIETE OC'VIA

Composition de la commission d'enquête :

Président : Claude FAYT

Membres titulaires : Bernard SOUBRA et Patrick GENESTE

Membre suppléant : Michel REGEON

SOMMAIRE

A – RAPPORT

Préambule page 5

A-I : Contexte et généralités

A-I-1 : Objet de l'enquête et cadre juridique page 6
A-I-2 : Présentation de la Société page 7
A-I-3 : Présentation du projet page 8
A-I-4 : Historique du projet page 9
A-I-5 : Financement du projet page 10
A-I-6 : Nature et caractéristiques du projet page 11
A-I-6-1 : *Masses d'eau concernées par le projet* page 11
A-I-6-2 : Ouvrages d'art page 13
A-I-6-3 : Impacts hydrauliques (Risques d'inondation) page 14
A-I-6-4 : Les remblais en zones inondables page 14
A-I-6-5 : Compensation de l'imperméabilisation des terrains page 15
A-I-6-6 : Impact sur la qualité de la ressource en eau page 16
A-I-6-7 : Impacts et mesures sur les milieux naturels liés à l'eau page 17
A-I-5-8 : Incidences sur les sites Natura 2000 page 18
A-I-6-9 : Rubriques concernées de la nomenclature « Loi sur l'Eau » page 19
A-I-6-10 : Phase travaux page 21
A-I-7 : Composition du dossier page 23

A-II : Organisation et déroulement de l'enquête

A-II-1 : Désignation de la commission d'enquête page 27
A-II-2 : Organisation de l'enquête publique page 28
A-II-2-1 : Remise du dossier d'enquête page 28
A-II-2-2 : Rencontre avec le maître d'ouvrage et visite des lieux page 28
A-II-2-3 : Rencontre avec l'Administration et des collectivités : page 29
A-II-2-4 : Rencontre avec le Directeur ASF-Doublement autoroute A9 page 30
A-II-2-5 : Information du public – Publicité page 30
A-II-3 : Déroulement de l'enquête page 31
A-II-3-1 : Permanences des membres de la commission d'enquête page 31
A-II-3-2 : Incidents relevés au cours de l'enquête page 32
A-II-4 : Clôture de l'enquête page 32
A-II-4-1 : Opérations de clôture de l'enquête page 32
A-II-4-2 : Opérations suivant la clôture : Recensement des opérations page 32
A-II-5 : Participation du public page 33
A-II-5-1 : Lors des permanences : page 34
A-II-5-2 : Les observations formulées par le public page 34
A-II-5-3 : Les documents remis ou adressés à la commission d'enquête page 34

A-II-6: Communication des observations au maître d'ouvrage page 34
A-II-7: Mémoire en réponse du maître d'ouvrage page 34

A-III : Analyse des observations et du Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage

A-III-0 : Thème Dossier page 35
A-III-1 : Thème 1 : Incidences sur les nappes d'eau souterraines. page 38
A-III-2 : Thème 2 : Risques d'inondation page 50
A-III-3 : Thème 3 : Risques de pollution. page 62
A-III-4 : Thème 4 : Rétablissement des communications liées aux ouvrages hydrauliques. page 69
A-III-5 : Thème 5 : Intégration paysagère des ouvrages et aménagements hydrauliques. page 76
A-III-6 : Thème 6 : Nuisances chantiers page 79
A-III-7 : Thème 7 : Dépréciation de patrimoine page 84
A-III-8 : Thème 8 : Coordination des grands projets d'infrastructure et d'aménagement. page 88
A-III-9 : Thème 9 : Nuisances de bruit et vibrations page 90
A-III-10 : Thème 10 : Nuisances visuelles. page 96
A-III-11 : Thème 11 : Occupation du sol, acquisitions foncières. page 99

A-IV : Commentaires et analyses complémentaires de la commission d'enquête

A-IV-1 : Dossier d'enquête page 103
A-IV-2 : Le projet mis à l'enquête page 104

B – CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

B-I : Conclusions de la commission d'enquête

B-I-1 : Rappel de l'objet de l'enquête et des dispositions réglementaires page 114
B-I-2 : Préparation, organisation et déroulement de l'enquête page 115
B-I-3 : Analyse du dossier page 116

B-II : Avis de la commission d'enquête

B-II-1 : Motivations page 119
B-II-2 : Avis page 122

C – ANNEXES

page 130

DEPARTEMENT DE L'HERAULT

LOI SUR L'EAU

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE AU CONTOURNEMENT FERROVIAIRE NÎMES- MONTPELLIER CNM

Prescrite par Arrêté Préfectoral n° 2013-I-319 du 13 février 2013,

Du 07 mars au 08 avril 2013 inclus

A : RAPPORT de la commission d'enquête

SOCIETE OC'VIA

A – Rapport

Préambule

Le présent document a pour objet de présenter le rapport, les conclusions et l'avis de la commission d'Eenquête, désignée par décision du Président du Tribunal Administratif de Montpellier, n° E13000012/34 du 15 janvier 2013, pour conduire l'enquête publique préalable à l'autorisation requise au titre du code de l'environnement (Loi sur l'eau) pour la construction d'une partie d'une nouvelle ligne ferroviaire mixte de Contournement ferroviaire de Nîmes (Manduel) et Montpellier (Lattes) (CNM) qui s'inscrit dans le cadre d'un vaste programme qui repose sur la décision du Ministre de l'Equipement du 13 mars 2000.
Ce programme comporte trois éléments :

Au Nord : la construction d'une ligne nouvelle mixte (voyageurs et marchandises), entre Nîmes et Montpellier (environ 60 km) et ses raccordements au réseau existant sous maîtrise d'ouvrage RFF ; dont la partie située dans le département de l'Hérault qui se développe sur le territoire des communes de LUNEL, SATURARGUES, LUNEL-VIEL, VALERGUES, SAINT BRES, MUDAISON, BAILLARGUES, MAUGUIO, MONTPELLIER et LATTES, fait objet du présent dossier ;

Au centre : des travaux de modernisation et d'augmentation de capacité de la ligne actuelle entre Montpellier et Perpignan, sous maîtrise d'ouvrage RFF ;

Au Sud : La construction d'une ligne nouvelle mixte entre Perpignan et la frontière espagnole (Figueras) déclarée d'utilité publique le 08 octobre 2001 et mise en service en 2009.

En application du code de l'environnement (eau et milieux aquatiques), les installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles de présenter des dangers pour la santé ou la sécurité publique, de nuire au libre écoulement des eaux, de réduire les ressources en eau, d'accroître le risque d'inondation, de porter gravement atteinte à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique, notamment aux peuplements piscicoles, sont soumis à l'autorisation de l'autorité administrative**.**
Les travaux de construction de cette partie de ligne ferroviaire sur une longueur d'environ 30 km entre le Vidourle (hors franchissement du fleuve) et Montpellier qui nécessitent la construction d'ouvrages pour le rétablissement de tous les écoulements hydrauliques rencontrés, peuvent en particulier constituer des obstacles à la continuité écologique, aggraver les inondations, porter atteinte à la qualité et à la diversité du milieu aquatique et des zones humides.

En application des articles L214-1 à L214-6 du code de l'environnement, la demande d'autorisation est soumise à enquête publique préalable.

Cette enquête publique conduit la Commission d'Enquête à établir :

- **Un rapport d'enquête concernant le déroulement de celle-ci, l'analyse du projet, des observations recueillies auprès du public, et du mémoire en réponse du pétitionnaire.**

- **L'avis et les conclusions motivées en précisant son point de vue, et les réserves et recommandations souhaitables, qu'elle estime devoir émettre à l'égard de ce dossier.**

A-I : Contexte et généralités

Le projet de contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM) a été déclaré d'Utilité Publique le 16 mai 2005.
Le 29 juillet 2008, un protocole d'intention a été signé entre l'Etat, les Régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon et RFF et a fixé le choix d'un contrat Partenariat-Public-Privé (PPP) pour la réalisation de la ligne à grande vitesse Contournement ferroviaire Nîmes –Montpellier (CNM).

Le protocole de financement du 29 juillet 2009 signé entre l'Etat, les Régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon et RFF, est venu confirmer les dispositions financières.

Suite à la procédure de mise en concurrence (lancement de l'appel d'offres par RFF en décembre 2008), le contrat de Partenariat-Public-Privé (PPP) pour la future ligne mixte à grande vitesse, (Contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier), a été signé le 28 juin 2012 entre RFF et OC'VIA, filiale de BOUYGUES.

Le démarrage est travaux est prévu en 2013, pour une mise en service de la totalité de la section en 2017. Le contrat de partenariat doit prendre fin en 2037.

A-I-1 : L'objet de l'enquête et le cadre juridique

La présente demande d'autorisations est présentée au titre des articles L 241-1 et suivants et R 241-1 et suivants du Code de l'Environnement.

Elle concerne :

- la construction de la partie de ligne nouvelle, en section courante située dans le département de l'Hérault et comprise entre le Vidourle (hors franchissement de ce fleuve) et Montpellier (Lattes), environ 30 km ;
- le raccordement de Lattes (Ouest de Montpellier) pour raccorder les trains à grande vitesse et les trains de marchandises sur la ligne existante Tarascon/Sète ;
- le raccordement de Saint Brès pour raccorder les trains fret à la ligne existante Tarascon/Sète.
- la réalisation de la plateforme pour l'implantation d'une sous-station électrique (La Castelle) sur le territoire de la commune de LATTES.

Elle vise en particulier à obtenir l'autorisation de réaliser et exploiter des installations, ouvrages, travaux et activités hydrauliques, entrant dans la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou déclaration, annexée à l'article R 214-1, en application des articles L 214-1 à L 214-6 du Code de l'environnement.

La procédure d'autorisation implique l'organisation d'une enquête publique qui a pour objet d'assurer : l'information et la participation du public ; le recueil de ses observations, la prise en considération des intérêts des tiers ; l'examen des observations et suggestions du public par le maître

d'ouvrage puis par la commission d'enquête ; avant l'avis de celle-ci et la formulation de ses conclusions motivées.

Les articles L 231-1 et suivants et R 123-1 à R 123-27 du Code de l'environnement régissent cette enquête publique.

L'organisation concrète de cette enquête publique a été fixée par arrêté préfectoral du Préfet de l'Hérault n° 2013-I-319 en date du 13 février 2013. Dans les délais prévus à l'issue de la procédure d'enquête, la commission d'enquête rédige des conclusions motivées qui sont remises au Préfet.

Au terme d'une procédure de consultation pour avis de différents organismes publics prévus aux articles R 214-9 et suivants du Code de l'Environnement, le préfet statuera sur la demande d'autorisation, qui pourra donc être accordée ou refusée. Si elle est accordée, le Préfet fixera les prescriptions auxquelles le demandeur devra se conformer pour la réalisation des installations, ouvrages ou activités hydrauliques.

A-I-2 : La présentation de la Société

La loi du 05 janvier 2006 sur la sécurité et le développement des transports a autorisé RFF à recourir au contrat de Partenariat-Public-Privé (P.P.P.) ou à la délégation de service public pour les projets d'infrastructures ferroviaires.

Il s'agit d'une opportunité pour accélérer le développement du Réseau Ferré National en réalisant un plus grand nombre de projets dans un temps réduit.

Le recours au P.P.P. constitue une nouvelle forme de commande publique dans le domaine du transport ferroviaire. Il se caractérise par le caractère global du contrat portant sur la conception, la construction, la maintenance et le financement « longue durée », selon un partage équilibré des risques entre public et privé. Il permet également la réalisation des procédures réglementaires (Dossier de police de l'eau en particulier) et les acquisitions foncières.

La société OC'VIA, société de projet, dont le siège est implanté :
34 Boulevard des Italiens
75009 Paris
Tél : +33 (0)1 30 60 33 00,
Représentée par Thierry PARIZOT – Directeur Général ;

Elle est décomposée en deux structures :

- Entretien et maintenance : SFER qui est une société unique pour le fonctionnement, la maintenance et le renouvellement (Bouygues, Colas Rail ; Alstom et Spie Batignolles),

- Conception – Construction : GIE CONSTRUCTEUR qui est un GIE unique pour la construction (Bouygues, Colas Rail ; Alstom et Spie Batignolles). La maîtrise d'œuvre est pilotée par SYSTRA, SETEC et SGTE
  Cette structure est implantée :
  Mas de Soriech
  Chemin de Soriech
  34970 Lattes

Tél : 04 13 64 04 10
Représentée par François-Xavier de MALHERBE – Directeur de projet
Assisté par Bernard RIQUE ;
Gregory BOURGEOIS étant le Responsable Procédures Loi sur l'Eau pour le CNM

Depuis fin avril 2013, cette structure est implantée :
6200 Route de Générac
30 900 Nîmes
Tél : 04 1364 03 90

A-I-3 : La présentation du projet

Les fondements :

Le programme général dont les trois éléments sont succinctement présentés dans le préambule, n'inclut pas, mais reste compatible avec la réalisation ultérieure d'un projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, qui a été qualifié de Projet d'Intérêt Général par arrêté préfectoral du 29 décembre 2000 pour l'Hérault et du 02 janvier 2001 pour l'Aude et les Pyrénées Orientales.

Ce programme assurera les fonctions essentielles dans le cadre de la construction et du renforcement du système ferroviaire en Languedoc-Roussillon, mais aussi au niveau national en participant activement au respect des engagements de la France en matière de développement durable et de cohérence avec :

- les « schémas multimodaux des services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises » instaurés par la loi n° 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire ;
- le Livre Blanc (2001) relatif à « la politique européenne des transports à l'horizon 2010 » ;
- les objectifs du Grenelle de l'Environnement (2007) de diminution des gaz à effet de serre par le développement de 2000 km de LGV supplémentaires ;
- les engagements internationaux pris au Sommet de Rio (1992), Kyoto (1997), Johannesburg (2002) et RIO (2012).

Il facilitera également l'ancrage de la péninsule ibérique dans l'Union Européenne en prolongeant la ligne espagnole Figueras-Barcelone.

La justification du projet CNM (Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier) *:*

Ce projet est essentiellement destiné à réduire le point de congestion actuel entre Nîmes et Montpellier sur la ligne classique actuelle (un des plus aigus au plan national), et qui n'est pas compatible avec un axe ferroviaire à grande capacité entre Nîmes et Le Perthus.

Actuellement, avec plus de 230 trains/jour, la section ferroviaire entre Nîmes et Montpellier constitue un frein pour les échanges régionaux, nationaux et européens, compte tenu de :

- l'augmentation des trafics ferroviaires (dynamique des échanges entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe) ;
- la forte augmentation du trafic routier sur les axes languedociens ;
- la croissance très forte des déplacements domicile-travail et plus largement des déplacements interrégionaux de courte distance.

Le contournement de Nîmes et Montpellier constitue donc un projet d'intérêt public majeur qui doit permettre :

- le transfert de la route sur le rail (en principe 10 millions de tonnes devraient transiter sur cette nouvelle ligne, évitant la circulation de 3 000 poids lourds sur l'autoroute A9) ;
- l'accroissement du nombre de transport express régional (TER) à ce jour limité par la saturation de la ligne actuelle. Le TER doit constituer une réelle opportunité pour assurer des dessertes périphéries-centres dans le cadre des PDU des agglomérations concernées.

Ce projet doit permettre également de développer et d'améliorer tous les types de transport ferroviaire et de réduire de 250 000 tonnes les émissions de CO_2 dès la première année d'exploitation.

Pour ces différentes raisons, les travaux nécessaires pour réaliser le Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier ont été **déclarés « d'utilité publique et urgents » par décret ministériel du 16 mai 2005.**

A-I-4 : L'historique du Projet :

Le 31 janvier 1989 est entérinée la décision du Conseil des Ministres visant à engager des études pour un projet de TGV vers l'Espagne, côté Méditerranée.

En 1990, un groupe d'experts est constitué et se prononce sur le rapport d'étape remis par la SNCF concernant les études préliminaires du TGV Méditerranée et Languedoc-Roussillon.

Le 27 décembre 1991 pour les départements de l'Hérault et des Pyrénées Orientales et le 03 janvier 1992 pour le département de l'Aude, sont pris les arrêtés préfectoraux de prise en considération des périmètres d'étude encadrant le tracé présumé du TGV.

Le 19 novembre 1992 les Ministres français et espagnols des transports signent un mémorandum décidant de créer une structure de concertation internationale en vue de la réalisation du tronçon Perpignan-Barcelone, dans le cadre d'un axe européen Paris-Lyon-Montpellier-Barcelone-Madrid.

Fin 1992 les collectivités territoriales du Languedoc-Roussillon ainsi que la Région Midi-Pyrénées demandent que soient réalisées les études d'Avant-Projet-Sommaire (APS) de Montpellier à la frontière espagnole (Le Perthus) et proposent de s'associer à leur financement.

Le 31 mai 1994, la ligne « TGV Méditerranée » de Valence à Marseille et Montpellier (Saint Brès) est déclarée d'utilité publique avec une durée de validité de 8 ans. Mais en septembre 1994 décision est prise de ne la construire que jusqu'à Nîmes (Manduel).

Le 25 juin 1994, le Conseil Européen confirme l'intérêt de la ligne ferroviaire à grande vitesse Madrid-Barcelone-Perpignan-Montpellier.

Le 09 mai 1995, l'APS de la ligne « TGV Languedoc-Roussillon » de Montpellier (Saint Brès) à la frontière espagnole est approuvé par décision ministérielle.

Le 13 mars 2000 ; suite à la remise en 1996 du rapport Rouvillois mettant en évidence un objectif d'assainissement financier de la SNCF incompatible avec le coût et la rentabilité insuffisante des TGV exclusivement dédiés au transport des voyageurs, le Ministère de l'Equipement décide, sur la base des propositions de RFF (Réseau Ferré de France), de relancer les procédures d'APS puis d'enquête d'utilité publique du projet d'une nouvelle ligne mixte (transport de marchandises et de voyageurs).

Ainsi sont nés les fondements d'un programme de développement ferroviaire du Languedoc-Roussillon dans lequel s'inscrit le Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM).

Du 06 novembre au 22 décembre 2000 les études d'APS complémentaire ont été présentées aux collectivités, organismes socio-professionnels et services de l'Etat.

Les arrêtés préfectoraux du 29 décembre 2000 pour l'Hérault et du 02 janvier 2001 pour l'Aude et les Pyrénées Orientales ont qualifié la « ligne nouvelle Languedoc-Roussillon » de projet d'intérêt général ; procédure qui a imposé l'inscription en emplacement réservé d'une bande de 100 mètres de large dans les documents d'urbanisme des communes concernées.

Le 18 décembre 2001, l'APS du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier a été approuvé par décision ministérielle.

Entre le 31 janvier 2002 et le 30 mai 2003, la procédure d'Instruction Mixte à l'Echelon Central (IMEC) a été conduite par la Direction des Transports Terrestres (DTT), conformément à la loi du 29 novembre 1952 modifiée.

Par avis du 04 juin 2003, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a indiqué qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, mais a toutefois recommandé de poursuivre la concertation engagée avec le public.

Entre le 15 juin et le 15 août 2003, plus de 1200 personnes ont participé à la phase de concertation qui avait été organisée.

Du 04 novembre au 18 décembre 2003 s'est déroulée l'enquête publique portant sur l'utilité publique du projet de Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier et sur la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des 33 communes concernées. Cette enquête publique a donné lieu à un avis favorable du commissaire enquêteur en date du 22 mars 2004, assorti d'une réserve et de plusieurs recommandations. Ces différentes réserves et recommandations ont fait l'objet d'un travail de synthèse de la part de RFF pour préparer la rédaction du dossier des engagements de l'Etat dont RFF est responsable, et préciser la nature des études complémentaires à engager au terme de l'enquête publique.

En date du 16 mai 2005, les travaux nécessaires à la réalisation du Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier ont été déclarés « d'utilité publique et urgents » par décret ministériel qui prononce également la mise en compatibilité des PLU des communes concernées par le projet.

Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 14 mai 2005 a décidé de réaliser ce projet dans le cadre d'un Partenariat Public-Privé (PPP). Le processus de désignation du partenaire privé a désigné la société OC'VIA, filiale du groupe BOUYGUES comme titulaire du partenariat. OC'VIA a confié au Groupement d'Intérêt Economique (GIE) nommé OC'VIA Construction, l'intégralité de la conception et de la réalisation de la ligne nouvelle.

A-I-5 : Le financement du projet :

Le financement total du projet dont le montant s'élève à 1,8 Milliards d'€uros est apporté par OC'VIA, titulaire du contrat de Partenariat Public-Privé et maître d'ouvrage de la ligne est constitué de la combinaison de :

- Subventions publiques apportées par RFF et les collectivités locales (594 M€),
- Prêts bancaires apportés par un pool de banques commerciales (1 052 M€),
- fonds propres apportés par les actionnaires d'0c'Via (117 M€)

A la livraison de la ligne, le financement bancaire apporté par 11 banques commerciales sera substitué à 80% par la Banque Européenne d'Investissement et les fonds d'épargne de la Caisse des Dépôts.

A compter de la livraison de la ligne, Oc'Via recevra un loyer au titre des missions d'investissement et de financement ainsi que l'entretien, la maintenance et le renouvellement, sous réserve de respecter les objectifs de performance et de disponibilité de la ligne. Au terme du Contrat de Partenariat, la ligne sera rétrocédée gratuitement à RFF, en parfait état de fonctionnement.

A-I-6 : La nature et les caractéristiques du projet :

Le projet soumis à la présente enquête publique se développe uniquement dans le département de l'Hérault sur environ 30 km ; les deux extrémités de la ligne ferroviaire mixte (transport de fret et de voyageurs) étant :

- à l'Est, le franchissement de la voie ferrée actuelle Tarascon-Sète sur le territoire de la commune de LUNEL,
- à l'Ouest, le raccordement avec la voie ferrée actuelle sur le territoire de la commune de LATTES.

Les communes concernées par le tracé de cette portion du contournement sont d'Ouest en Est : LATTES, MONTPELLIER, MAUGUIO, BAILLARGUES, MUDAISON, SAINT BRES, VALERGUES, LUNEL-VIEL, LUNEL et SATURARGUES.

Les principales installations spécifiques prévues sur cette partie du contournement sont :

- Le raccordement de LATTES (à l'Ouest de MONTPELLIER) pour raccorder les trains à grande vitesse et les trains fret sur la ligne existante Tarascon-Sète,
- Le raccordement de SAINT-BRES pour raccorder les trains fret à la ligne existante Tarascon-Sète,
- Une sous-station électrique (La Castelle) sur le territoire de la commune de LATTES.

L'opération prévoit sur cette partie du contournement une gare nouvelle au Sud de la ville de MONTPELLIER. Cette réalisation ne fait pas partie du périmètre Partenariat Public-Privé.

Il est également prévu une base de maintenance qui sera implantée à GENERAC dans le département du Gard.

Le calendrier prévisionnel de réalisation de la ligne CNM est le suivant :

Le contrat PPP est entré en vigueur le 28 juin 2012. Les études, la concertation et les procédures sont prévues sur un an (Avril 2012- Avril 2013).
Le démarrage des grands travaux de terrassement est prévu en novembre 2013, pour une fin des travaux et une mise à disposition de la ligne en 2017, et la fin du contrat de partenariat en 2037.

A-I-6-1 : *Masses d'eau concernées par le projet :*

Au niveau des eaux superficielles le projet du CNM dans le département de l'Hérault (hors franchissement du Vidourle) se développe sur deux bassins hydrographiques :

- Le bassin hydrographique du Lez qui concerne les cours d'eau suivants : Le Rieu Coulon, le Rondelet, Le Lantissargues, le Lez et La Lironde.

- Le bassin hydrographique dit des « fleuves côtiers » qui concerne les cours d'eau suivants : Le Nègue-Cats, La Jasse, Le Salaison, La Balaurie, La Cadoule, L'Aigue-Vive, Le Bérange, Le Candinières, La Viredonne, Le Courrens, Le Dardaillon Ouest, Le Dardaillon Est, L'Affluent du Mas du Pansanel, et Le Mas du Pansanel.

Au niveau des eaux souterraines, le projet s'étend :

- Au droit du bassin hydrographique du LEZ sur deux masses d'eau souterraines :
  - Alluvions anciennes entre Vidourle et Lez et littoral entre Montpellier et Sète ; correspondant à trois aquifères :
    - Sables et marnes tertiaires du secteur de Montpellier,
    - Alluvions quaternaires et villafranchiennes entre Montpellier et Sète,
    - Alluvions quaternaires du Lez
  - Calcaires jurassiques pli oriental de Montpellier et extension sous couverture, correspondant à un aquifère :
    - Calcaires jurassiques du pli oriental de Montpellier
- Au droit du bassin hydrographique des « fleuves côtiers » sur quatre masses d'eau souterraines :
  - Alluvions anciennes entre Vidourle et Lez et littoral entre Montpellier et Sète, correspondant à quatre aquifères :
    - Alluvions quaternaires et villafranchiennes entre le Vidourle et le Lez,
    - Sables et marnes tertiaires du secteur de Montpellier,
    - Alluvions quaternaires et villafranchiennes entre Montpellier et Sète,
    - Alluvions quaternaires du Lez,
  - Calcaires, marnes et molasses oligo-miocènes du bassin de Castries-Sommières, correspondant à un aquifère :
    - Calcaires, marnes et molasses oligo-miocènes du bassin de Castries-Sommières
  - Calcaires jurassiques pli oriental de Montpellier et extension sous couverture, correspondant à un aquifère :
    - Calcaires jurassiques du pli oriental de Montpellier,
  - Calcaires jurassiques pli Ouest de Montpellier, extension sous couverture et formations tertiaires, correspondant à un aquifère :
    - Calcaires jurassiques de la Gardiole.

Le tracé du projet du CNM dans la partie du département de l'Hérault, traverse des périmètres de protection et de zones sensibles de captage publics d'eau potable : 11 périmètres de protection éloignée(PPE) et 6 périmètres de protection rapprochée (PPR) qui sont les suivants :

- Le forage de Restinclières (commune de Lunel),
- La prise d'eau superficielle Pierre Blanche (commune de Mauguio),
- La prise d'eau superficielle Méjanelle (commune de Mauguio),
- Le forage Treize Caires F1, F2, et F3 (commune de Mauguio),
- Le forage Saint Bauzille (commune de Saint Brès),
- Le forage Stade Est, F3 et Ouest (commune de Saint Brès),
- Le forage route de Villetelle F1 et F2 (commune de Saturargues),
- Le forage Bénouides (commune de Valergues),
- Le forage Flés Sud et Nord (commune de Villeneuve-les-Maguelone),

- Le forage Lauzette F01 et F02 (commune de Saint Jean de Védas),
- Le forage Lou Garrigou (commune de Saint Jean de Védas).

De plus le tracé CNM recoupe les zones de protection de l'aire d'alimentation des captages (AAC) prioritaires selon le SDAGE 2010-2015. Les captages concernés par ces zones de protection vis-à-vis des pollutions diffuses dans les bassins hydrographiques du Lez et des Fleuves Côtiers sont :

- Le puits Bourguidou (commune de Lansargues),
- Le forage Treize Caires F1, F2 et F3 (commune de Mauguio),
- Le forage Piles F1, F2 et F3 (commune de Mauguio).

Le tracé de CNM peut également impacter quantitativement 7 captages privés AEP.

A-I-6-2 : Les ouvrages d'art :

Le projet soumis à cette enquête publique comprend plus de 70 ouvrages d'art à construire, ayant une fonction hydraulique, pour le franchissement de cours d'eau et de décharge en cas de crues, de fossés et talwegs,…

Il est distingué 4 types d'ouvrages :

Nature des ouvrages hydrauliques de traversée		**Typologie des ouvrages hydrauliques**	**Ecoulement concerné**
Viaducs		Type 1	Cours d'eau
Ouvrages enjambant le lit mineur	Préservation du lit mineur	Type 2a	Cours d'eau
	Rescindement du lit mineur (définitif ou provisoire)	Type 2B	Cours d'eau
Ouvrages cadres avec radier enterré	Avec reconstitution d'un lit d'étiage	Type 3a	Cours d'eau
	Sans reconstitution d'un lit d'étiage	Type 3b	Cours d'eau
Petits ouvrages	Buses circulaires	Type 4a	Fossés ou talwegs
	Dalots	Type 4b	Fossés ou talwegs

La répartition selon la typologie retenue pour chaque ouvrage et dans chacun des bassins hydrographiques est la suivante :

Type d'ouvrage	Bassin hydrographique du Lez	Bassin hydrographique des « fleuves côtiers »	Total
Type 1	3	16	**19**
Type 2a	2		**2**
Type 2b	2	3	**5**
Type 3a	1	1	**2**
Type 3b	1	3	**4**
Type 4a	15	4	**19**
Type 4b	8	26	**34**
TOTAL	**32**	**53**	**85**

A-I-6-3 : Les impacts hydrauliques (Risques d'inondations) :

Particularité liée à la proximité du projet de dédoublement de l'autoroute A9 :

Tous les ouvrages hydrauliques du CNM ont des dimensions identiques aux ouvrages du DDA9 situés en amont immédiat. Les modélisations hydrauliques ont également été réalisées en tenant compte des deux infrastructures et en partenariat avec ASF.

La coordination des deux acteurs est rendue nécessaire, compte tenu des autres problématiques qu'ils auront à traiter simultanément (foncier, acoustique, insertion paysagère,…) ;

Deux Comités de Coordination et de Suivi, placés sous l'autorité de la Préfecture de Région sont déjà en place pour s'assurer de la bonne avancée en commun des deux projets.

Transparence hydraulique des écoulements extérieurs à la plateforme ferroviaire :

Le débit de projet retenu pour le dimensionnement des ouvrages est le débit d'occurrence centennale ou le débit de la crue historique connue la plus importante si celui-ci est supérieur au débit centennal.

Dans tous les secteurs soumis au risque d'inondation, (cours d'eau essentiellement), des modélisations hydrauliques ont été mises en œuvre.

Les limites de remous à ne pas dépasser (exhaussement de la ligne d'eau en amont de l'infrastructure projetée) ont été définies en accord avec la DDTM et à partir des recommandations de la circulaire du 24 juillet 2002 :

- + 1 cm en zones sensibles (zones urbanisées ou urbanisables inscrites au PLU et zones agricoles à forte valeur ajoutée),
- + 5 cm en zone rurale avec habitat dispersé,
- + 30 cm au droit du remblai de la LGV,
- Exhaussement > 5cm possible dans zones sans enjeux sous réserve de justifier la non aggravation de la situation initiale et la mise en place de mesures compensatoires éventuelles.

A-I-6-4 : Les remblais en zones inondables :

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône Méditerranée Corse impose dans un souci de non aggravation des risques d'inondation à l'aval des projets, que **tout remblai en zone inondable soit compensé.**

Le tableau ci-après, récapitule pour la crue « projet », d'une part les surfaces soustraites au lit majeur, et les volumes de remblais en zone inondable pour chaque cours d'eau.

Nom de l'écoulement	**Surface soustraite au lit majeur (m^2)**	**Volume soustrait au lit majeur (m^3)**
Dardaillon Est	29 604	2 269
Dardaillon Ouest	12 321	3 392
Viredonne	36 472	13 880
Bérange	28 520	6 510
Aigue vive	7 288	2 475
Cadoule	28 740	10 548
Balaurie	30 711	9 685
Salaison	67 833	

Jasse	28 262	2 620
Lironde- Lez	94 145	5 294
De la rive droite du Lez au Rieu-Coulon (Lantissargues = 0 m^3)	10 968	33 000
Rieu-Coulon	4 971	3 310
TOTAL	**379 835**	**92 983**

Il est prévu que la totalité des volumes des remblais en zone inondable induits par le projet CNM sera compensé.
Selon le SDAGE, lorsque le remblai se situe en zone d'expansion de crues (ZEC), la compensation en volume correspond à 100% du volume prélevé sur la ZEC pour la crue de référence et doit être conçue de façon à être progressivement et également répartie pour le évènements d'occurrence croissante : compensation « cote pour cote ».
Il est prévu que les volumes de remblais mis en œuvre seront compensés par des zones de décaissement qui devront respecter au mieux les principes suivants :

- Aménagements présentant à minima le même volume (principe « volume pour volume »),
- Recherche de sites ne nécessitant pas d'autres types de mesures compensatoires, en particulier sur le plan environnemental,
- Absence de contraintes humaines (habitations, activités industrielles).

Ces déblais seront donc situés sur des terrains en limite des zones inondables. La profondeur variera de 0 à 3 m selon les secteurs. Ces déblais devraient également permettre un étalement supplémentaire des crues et conduire à un élargissement local de la zone inondable centennale.
Au Sud de Montpellier, la compensation comprend aussi la participation financière d'OC'VIA à un programme d'aménagement de la ville de Lattes (dispositif de gestion des eaux pluviales du quartier de la Céréirède).

A-I-6-5 : La compensation de l'imperméabilisation des terrains :

La réalisation de la plateforme et des aménagements complémentaires entraîne une augmentation ou une diminution des débits relatifs aux eaux de ruissellement. Afin de ne pas aggraver les conditions actuelles des mesures correctrices sont nécessaires. Trois dispositifs de compensation à l'imperméabilisation sont prévus :

- Les bassins de compensation à l'imperméabilisation, qui ont pour objectif de réguler le débit de rejet d'eau pluviale dans le milieu naturel. Ils écrêtent les débits de pointe en stockant temporairement les eaux pluviales et en les restituant progressivement et sans traitement au milieu naturel.
- Les bassins multifonctions, qui assurent la double fonction de compensation à l'imperméabilisation et de confinement. Ils sont imperméabilisés pour éviter les infiltrations de polluants dans le milieu naturel. La nature des matériaux du fond et sur les talus des ouvrages devra assurer une perméabilité inférieure ou égale, à 10^{-9} m/s.
- Les noues sont des fossés élargis peu profonds qui fonctionnent en se remplissant en période pluvieuse et se vidangent par l'orifice de fuite par infiltration et par évaporation. Elles sont implantées dans les secteurs à faibles enjeux environnementaux, (zones vertes et jaunes).

Le tableau suivant récapitule les fonctions et les dispositifs par rapport aux niveaux de sensibilité aux pollutions :

Niveau de sensibilité globale aux pollutions	Fonction	Dispositifs dans l'Hérault
Peu sensible (vert)	Compensation à l'imperméabilisation (+ curatif en cas de pollution accidentelle si enjeu moyen des eaux souterraines)	Noues naturelles avec orifice de fuite sauf si : -Enjeu eaux souterraines supérieur à « faible » : **Noues peu perméables ;** - techniquement pas faisable : **Bassin de compensation à l'imperméabilisation (BCI)**
Sensibilité modérée (Jaune)		
Sensible (rouge)	Compensation à l'imperméabilisation + confinement	Bassin multifonction (**BAM**) avec orifice de contrôle
Très sensible (noir)		Bassin multifonction (**BAM**) avec orifice de contrôle + 3ème rail

Ces dispositifs sont dimensionnés conformément à la demande de la DDTM 34 selon les principes suivants :

- **Volume utile minimal de 120 l/m² de surface active interceptée ;**
- **Vérification de la protection centennale par la méthode des pluies**.

Les dispositifs de compensation à l'imperméabilisation stockeront temporairement les eaux de ruissellement de la plateforme jusqu'à hauteur de la pluie centennale. La restitution au milieu naturel se fera avec un débit régulé (débit de fuite) dont la période de retour est fonction de la présence d'enjeux à l'aval du point de rejet :

- Débit projet de période de retour 2 ans en cas d'enjeux à l'aval du point de rejet ;
- Débit projet de période de retour 5 ans en l'absence d'enjeux à l'aval du point de rejet.

Dans le bassin hydrographique du Lez, il est prévu de mettre en place : 6 dispositifs de compensation à l'imperméabilisation, 2 bassins multifonctions et 12 noues.
Dans le bassin hydrographique des fleuves côtiers, il est prévu de mettre en place : 13 dispositifs de compensation à l'imperméabilisation, 18 bassins multifonctions et 59 noues.

A-I-6-6 : Impact sur la qualité de la ressource en eau :

Les mesures proposées visent à préserver la qualité des masses d'eau superficielles et souterraines et à atteindre les objectifs de qualité demandés par la Directive Cadre Européenne(DCE).

Assainissement des eaux pluviales issues de la plateforme :

Deux risques de pollution :

- Pollution saisonnière liée à l'utilisation de produits phytosanitaires : les risques sont limités par une utilisation raisonnée des produits phytosanitaires et notamment l'interdiction de ces produits aux abords des zones sensibles (cours d'eau, zones humides, captages, ….)
- Pollution accidentelle résultant de la mixité de la ligne et du transport de matières dangereuses.

Quatre secteurs de sensibilité globale ont été définis en fonction de l'enjeu des eaux souterraines et de la sensibilité des eaux superficielles aux risques de pollution :

- Secteurs peu sensibles : il n'est pas indispensable de prévoir la mise en place de dispositifs d'interception et de confinement de la pollution accidentelle
- Secteurs à sensibilité modérée : La nécessité de mettre en place des dispositifs d'interception et de confinement de la pollution accidentelle ne s'avère pas indispensable. Cependant dans les cas où le risque pour les eaux superficielles et les eaux souterraines mérite de mettre en place un dispositif retardant la diffusion de la pollution accidentelle et permettant une intervention rapide de curage des zones souillées.
- Secteurs sensibles, et Secteurs très sensibles : Nécessité de mettre en place des dispositifs d'interception et de confinement de la pollution accidentelle en raison de la forte ou très forte sensibilité de la ressource en eau (eaux superficielles et eaux souterraines)

Deux types de dispositifs d'interception et de confinement sont prévus :

- Les bassins multifonctions dont le dimensionnement permet de répondre aux deux fonctions qu'ils assurent : confinement d'une pollution accidentelle et fonction de compensation à l'imperméabilisation. Ils doivent être conçus pour confiner une pollution accidentelle par temps de pluie (pluie de référence : pluie bi annuelle de durée de 2 heures).

  Les hypothèses prises en compte pour l'estimation des volumes utiles de stockage et la conception des bassins sont les suivantes :
  - Volume de la pollution accidentelle : 60 m^3 (volume de deux citernes) ;
  - Temps d'intervention : 1 heure.
- Les noues peu perméables qui ont pour fonction de :
  - Compenser l'imperméabilisation,
  - Limiter la propagation d'une pollution accidentelle.

Conformément aux Engagements de l'Etat, un rail de sécurité (dit 3ème rail) est mis en place afin de maintenir le train sur la plateforme et d'éviter le renversement des citernes au doit des secteurs très sensibles (zone noire) : proximité des captages AEP, zones karstiques, canaux BRL, cours d'eau affluents des étangs côtiers et zones humides d'intérêt majeur.

Impacts et mesures sur les eaux souterraines et les captages *:*

Le projet traverse 11 Périmètres de Protection Eloignée (PPE) et 6 Périmètres de Protection Rapprochée (PPR) de captages d'alimentation en Eau Potable publics. Le projet recoupe également les zones de protection de l'aire d'alimentation des captages (AAC) prioritaires selon le SDAGE 2010-2015 de 3 captages AEP.

Les nappes d'eau souterraines alimentant ces captages sont susceptibles de connaître des impacts qualitatifs en corrélation avec les rejets d'eaux pluviales.

A-I-6-7 : Impacts et mesures sur les milieux naturels liés à l'eau :

- Zones humides :

La réalisation de cette future ligne ferroviaire emprunte plusieurs secteurs favorables au maintien et au développement de zones humides qui sont principalement liées aux cours d'eau (ripisylves) et plans d'eau.

La superficie totale des zones impactées directement et indirectement **représente 4,13 ha.**
Des mesures compensatoires seront mises en place pour toutes les zones humides impactées par le projet, y compris les zones humides impactées en phase travaux. Selon les prescriptions du SDAGE, les zones humides impactées seront compensées à hauteur **d'un facteur 2 en terme de surface**.
La coordination des mesures de compensation est confiée à un opérateur spécialisé : BIOSITIV.
La mise en œuvre du programme de compensation est établie en partenariat avec le Conservatoire d'Espaces Naturels du Languedoc-Roussillon, les opérateurs fonciers (SCET et SAFER), des experts naturalistes (CoGard, LPO Hérault, Les Ecologistes de l'Euzière, ….), et des acteurs locaux (Syndicats de bassins).
Ces mesures de compensation seront réalisées en concertation avec les syndicats locaux : le SYBLE, le SYMBO, et le SIATEO.

- Franchissement des cours d'eau :

Les ouvrages de franchissement des cours d'eau sont adaptés à la qualité écologique, et à l'état patrimonial de chaque cours d'eau.
La qualité écologique a été déterminée à partir des critères suivants : qualité hydro-biologique et caractéristiques physiques (berges, ripisylves).
L'état patrimonial a été défini à partir des paramètres suivants : Zone d'Action Prioritaire (ZAP), cours d'eau à enjeux Grands Migrateurs, continuité écologique (article L.214-17 du code de l'environnement), présence d'habitats ou d'espèces patrimoniales.
Les critères « cours d'eau classé en site Natura 2000 » et « Masse d'eau avec risque de non atteinte du bon état en 2015 pour le paramètre morphologique » ont également été pris en compte dans le choix du type d'ouvrage de franchissement.
La nature des ouvrages a été définie en fonction des enjeux hydrauliques et écologiques (maintien de la vie aquatique, préservation des habitats et des espèces, transparence pour la faune, …..)
Les différents types d'ouvrages ont été présentés au § A-I-5-2.
Les cours d'eau tels que la Viredonne, le Bérange, la Cadoule, le Salaison et le Lez qui présentent une qualité écologique bonne ou sont inscrits en liste 1, sont franchis par des viaducs de manière à conserver au maximum le lit mineur et les berges.
Les cours d'eau présentant des enjeux moindres sont franchis à minima par des cadres avec un radier enterré de 30 cm

- Dérivation définitive des cours d'eau :

Le Mas du Pansanel, la Viredonne, les Candinières, la, dérivation Est du Bérange, l'Esclafidou et le Nègue-Cats font l'objet de dérivations définitives.
La dérivation du Rondelet est intégrée dans le projet de dédoublement de l'autoroute A9.
Des techniques de génie écologique seront mises en œuvre pour l'aménagement de ces dérivations définitives de manière à recréer un bon état écologique et morphologique.
Les aménagements des dérivations définitives des cours d'eau viennent en complément des mesures en faveur de zones humides.

A-I-6-8 : Incidences sur les sites NATURA 2000 :

Le dossier d'étude des incidences cumulées des projets de dédoublement de l'A9 et du CNM sur les sites Natura 2000 :

- SIC « Etangs Palavasiens »,
- ZPS « Etangs Palavasiens et Etang de l'Estagnol »,

- SIC et ZPS « Etangs de Mauguio » ;

a été réalisé en 2002 par le Bureau d'études BIOTOPE.

Etant donné que le projet n'intercepte pas les quatre sites Natura 2000, (distance minimale de 3,9 km entre le site le plus proche et le tracé de la ligne ferroviaire), seules trois catégories d'incidences ont été prise en compte dans l'étude :

- Incidence d'une modification du régime hydrique et de la qualité des eaux sur l'ensemble des groupes présents sur les sites ;
- Incidence de la pollution sonore et lumineuse sur l'avifaune ;
- Incidence à travers la destruction partielle ou totale des milieux naturels, présents sur l'emprise foncière et appartenant au domaine vital de certaines espèces d'oiseaux inféodés à la ZPS.

L'évaluation d'incidence réalisée en 2003 avait conclu à l'absence d'incidence du projet sur les sites Natura 2000 des étangs Palavasiens, de l'étang de l'Estagnol et de l'étang de Mauguio.

La mise à jour de cette évaluation sur la base du tracé définitif de l'emprise des travaux confirme ces conclusions.

La poursuite de l'étude n'est donc pas préconisée.

A-I-6-9 : Rubriques de la nomenclature « loi sur l'eau» concernées :

L'ensemble du projet est soumis à **autorisation** au titre du Code de l'Environnement (volet eau et milieux aquatiques).

Les rubriques de la nomenclature issues des articles R.214-1 et suivants du Code de l'Environnement, qui sont concernées par les IOTA (Installations, Ouvrages, Travaux et Activités) du projet en phase travaux et en phase d'exploitation sont synthétisées pour les deux bassins hydrographiques dans le tableau suivant :

Rubri-ques concer-nées	Intitulé de la rubrique	Procédure	
		Bassin hydro. du Lez	**Bassin hydro. des fleuves côtiers**
1.1.1.0	Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau : (Déclaration).	*Création de forages avec piézomètres* **DECLARATION**	*Création de forages avec piézomètres* **DECLARATION**
1.1.2.0	Prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère, à, l'exclusion de nappes d'accompagnement de cours d'eau, par pompage, dérivation ou tout autre procédé, le volume total prélevé étant : 1° - Supérieur ou égal à 200 000 m^3/an : (Autorisation) ; 2° - Supérieur à 10 000 m^3/an mais inférieur à 200 000 m^3/an : (Déclaration).	*V. total prélevé >10 000m^3 et <200 000m^3/an* **DECLARATION**	*V prélèvements >200 000 m^3/ an* **AUTORISATION**
1.2.1.0	A l'exception des prélèvements faisant l'objet d'une convention avec l'attributaire du débit affecté prévu par l'article L.214-9, prélèvements et installations et ouvrages permettant le prélèvement, y compris par dérivation, dans un cours d'eau, dans sa nappe d'accompagnement ou dans un plan d'eau ou canal alimenté par ce cours d'eau ou cette nappe : 1° - D'une capacité totale maximale supérieure ou égale à 1 000 m^3/jour ou à 5% du débit du cours d'eau ou, à défaut, du débit global d'alimentation du canal ou du plan d'eau : (Autorisation) ; 2° - D'une capacité totale maximale comprise entre 400 et 1 000 m^3/jour ou entre 2 et 5% du débit du cours d'eau ou, à défaut, du débit global d'alimentation du canal ou du plan d'eau : (Déclaration).	*V. prélevé > à 10% du QMNA* **AUTORISATION**	*V. prélevé > à 10% du QMNA* **AUTORISATION**
1.3.1.0	A l'exception des prélèvements faisant l'objet d'une convention avec l'attributaire du débit affecté prévu par l'article L. 214-9, ouvrages, installations, travaux permettant	*Aucun cours d'eau classé en*	*Aucun cours d'eau classé en*

	un prélèvement total d'eau dans une zone où des mesures permanentes de répartition quantitatives instituées, notamment au titre de l'article L. 211-2, ont prévu l'abaissement des seuils : 1° - Capacité supérieure ou égale à 8 m^3/h :(Autorisation) ; 2° - dans les autres cas : (Déclaration).	*ZRE (Zone de Répartition des Eaux)* **Non concerné**	*ZRE (Zone de Répartition des Eaux)* **Non concerné**
2.1.1.0	Stations d'épuration des agglomérations d'assainissement ou dispositifs d'assainissement non collectif devant traiter une charge brute de pollution organique au sens de l'article R. 2224-6 du code général des collectivités territoriales : 1° - Supérieure à 600 kg de DBO5 : (Autorisation) ; 2° - Supérieure à 12 kg de DBO5, mais inférieure à 600 kg de DBO5 : (Déclaration).	*Rejets maxi des installations de chantiers > 12 kg DBO5 / jour, mais < 600 kg DBO5/jour* **DECLARATION**	*Rejets maxi des installations de chantiers > 12 kg DBO5 / jour, mais < 600 kg DBO5/jour* **DECLARATION**
2.1.5.0	Rejet d'eau pluviale dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° - Supérieure ou égale à 20 ha : (Autorisation) ; 2° - Supérieure à 1ha, mais inférieure à 20 ha : (Déclaration).	*Surface totale état projet =17,72 ha, donc <20 ha* **DECLARATION**	*Surface totale état projet =86,05 ha, donc >20 ha* **AUTORISATION**
2.2.1.0	Rejet dans les eaux douces superficielles susceptible de modifier le régime des eaux à l'exclusion des rejets visés à la rubrique 2.1.5.0 ainsi que les rejets des ouvrages visés aux rubriques 2.1.1.0 et 2.1.2.0, la capacité totale du rejet de l'ouvrage étant : 1° - Supérieure ou égale à 10 000 m^3/jour ou à 25% du débit moyen interannuel du cours d'eau : (Autorisation) ; 2° - Supérieure à 2000 m^3/jour ou à 5% du débit du cours d'eau, mais inférieure à 10 000 m^3/jour ou à 25% du débit moyen interannuel du cours d'eau : (Déclaration).	*Aucun débit humide* **Non concerné**	*Capacité totale des rejets = 210042 m^3/jour et >ou = 25% du débit moyen interannuel du cours d'eau* **AUTORISATION**
2.2.4.0	Installations ou activités à l'origine d'un effluent correspondant à un apport au milieu aquatique de plus de 1 t/jour de sels dissous (Déclaration).	*Quantité de sels dissous <1t/jour* **Non concerné**	*Quantité de sels dissous >1t/jour* **DECLARATION**
3.1.1.0	Installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau, constituant : 1° - Un obstacle à l'écoulement des crues : (Autorisation) ; 2) – Un obstacle à la continuité écologique : a) entraînant une différence de niveau supérieure à 20 cm, mais inférieur à 50 cm pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation : (Déclaration) ; Au sens de la présente rubrique, la continuité écologique des cours d'eau se définit par la libre circulation des espèces biologiques et par le bon déroulement du transport naturel des sédiments	*Réalisation d'ouvrages hydrauliques constituant un obstacle à l'écoulement des crues* **AUTORISATION**	*Réalisation d'ouvrages hydrauliques constituant un obstacle à l'écoulement des crues* **AUTORISATION**
3.1.2.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau : 1° - Sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale, à 100 m : (Autorisation) ; 2° - Sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m : (Déclaration). Le lit mineur d'un cours d'eau est l'espace recouvert par les eaux coulant à plein bords avant débordement.	*Déviation de cours d'eau de longueur < à 100 m* **DECLARATION**	*Déviation de cours d'eau sur des longueurs > à 100 m (370 m sur la dérivation Ouest de la Viredonne)* **AUTORISATION**
3.1.3.0	Installations ou ouvrages ayant un impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de la vie et de la circulation aquatique dans un cours d'eau sur une longueur : 1° - Supérieure ou égale à 100 m : (Autorisation) ; 2° - Supérieur ou égale à 10 m et Inférieure à 100 m : (Déclaration).	*Couverture de cours d'eau de longueur < à 100 m* **DECLARATION**	*Couverture de cours d'eau de longueur > à 100 m* **AUTORISATION**
3.1.4.0	Consolidation ou protection des berges, à l'exclusion des canaux artificiels, par des techniques autres que végétales vivantes : 1° - Sur une longueur supérieure ou égale à 200m : (Autorisation) ; 2° - Sur une longueur supérieure ou égale, à 20 m mais, inférieure à 200 m : (Déclaration).	*Protection maximale de berges sur 60 m du Rieu-Coulon* **DECLARATION**	*Protection de berges par enrochements sur 330 m (Esclafidou)* **AUTORISATION**
3.1.5.0	Installations, ouvrages, travaux, ou activités, dans le lit, mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères du brochet : 1° - Destruction de plus de 200m² de frayères : (Autorisation) ; 2° - Dans les autres cas : (Déclaration).	*Aucune destruction de frayère* **Non concerné**	*Aucune destruction de frayère* **Non concerné**
3.2.2.0	Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau : 1° - surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m² : (Autorisation) ; 2° - Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m² et inférieure à 10 000 m² : (Déclaration). Au sens de la présente rubrique, le lit majeur d'un cours d'eau est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si	*Remblaiement de zones inondables (110 084 m²)* **AUTORISATION**	*Remblaiement de zones inondables (271 112 m²)* **AUTORISATION**

	celle-ci est supérieure. La surface soustraite est la surface soustraite à l'expansion des crues du fait de l'existence de l'installation ou de l'ouvrage, y compris la surface occupée par l'installation, l'ouvrage ou le remblai dans le lit majeur.		
3.2.3.0	Plans d'eau permanents ou non : 1° - Dont la superficie est supérieure ou égale à 3 ha : (Autorisation) ; 2° - Dont la superficie est supérieure à 0,1 ha mais inférieure à 3 ha : (Déclaration).	*Création de plans d'eau dont la superficie totale est de 5,30 ha* **AUTORISATION**	*Création de plans d'eau dont la superficie totale est de 22,10 ha* **AUTORISATION**
3.2.4.0	1°- Vidange des plans d'eau issue des barrages de retenue dont la hauteur est supérieure à 10 m ou dont le volume de la retenue est supérieur à 5 000 000 m^3 : (Autorisation) ; 2° - Autres vidanges de plans d'eau, dont la superficie est supérieure à 0,1 ha, hors opérations de chômage des voies navigables, hors piscicultures mentionnées à l'article L.431-6, hors plans d'eau mentionnés à l'article L.431-7 : (Déclaration). Les vidanges périodiques des plans d'eau visés au 2° font l'objet d'une déclaration unique.	*Vidange de plan d'eau avec des hauteurs < à 10 m et un volume de retenue < à 5 000 000 m^3* **DECLARATION**	*Vidange de plan d'eau avec des hauteurs < à 10 m et un volume de retenue < à 5 000 000 m^3* **DECLARATION**
3.2.5.0	Barrage de retenues et digues de canaux : 1° - De protection contre les inondations : (Autorisation) ; 2° - De canaux et de rivières canalisées : (Déclaration).	*Absence de bassin de gestion des eaux pluviales dont les hauteurs de digues sont > ou = à 2 mètres.* **Non concerné**	*Absence de bassin de gestion des eaux pluviales dont les hauteurs de digues sont > ou = à 2 mètres.* **Non concerné**
3.2.6.0	Digues à l'exception de celles visées à la rubrique 3.2.5.0 : 1° - De protection des inondations : (Autorisation) ; 2° - De canaux et de rivières canalisées : (Déclaration).	*Absence de digues de protection* **Non concerné**	*Absence de digues de protection* **Non concerné**
3.3.1.0	Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant : 1° - Supérieure ou égale à 1 ha : (Autorisation) ; 2° - Supérieure à 0,1 ha, mais inférieure à 1 ha : (Déclaration).	Destruction de 0,23 ha de zones humides **DECLARATION**	Destruction de 3,90 ha de zones humides **AUTORISATION**
3.3.2.0	Réalisation de réseaux de drainage permettant le drainage d'une superficie : 1° - Supérieure ou égale à 100 ha : (Autorisation) ; 2° - Supérieure à 20 ha, mais inférieur à 100 ha : (Déclaration).	Drainage d'une superficie d'environ 61 ha **DECLARATION**	Aucun drainage **Non concerné**

Les rubriques pour lesquelles il est précisé « Non concerné » sont celles qui sont susceptibles d'être concernées par le projet CNM dans les bassins hydrographiques du Lez et des Fleuves côtiers, mais qui ne sont ni en « Déclaration », ni en « Autorisation ».

A-I-6-10 : Phase travaux :

- *Mesures générales :*

Un suivi spécifique environnement sera mis en place :

- Avant chaque phase travaux seront organisées des réunions de cadrage impliquant entre autres l'ONEMA et la DDTM ;
- Un suivi de la qualité des eaux des cours d'eau sera réalisé pendant la phase chantier (MES, O2, conductivité).

Les travaux réalisés dans les périmètres de protection des captages d'eau potable se conformeront à la réglementation en vigueur et feront l'objet d'un suivi particulier avec la mise en place d'un plan d'alerte et d'intervention.

Un plan d'alerte et d'intervention sera également mis en place en cas de pollution et en cas de crues.

Dans le périmètre du SAGE Lez-Mosson-Etangs Palavasiens, les travaux réalisés à proximité immédiate des cours d'eau seront réalisés en accord avec la structure de gestion (SYBLE).

- *Gestion quantitative des écoulements et du risque d'inondation :*

Le premier objectif pour la réalisation des ouvrages de franchissement des cours d'eau est d'effectuer les travaux à sec afin de limiter l'entraînement des fines. Pour ce faire, les périodes privilégiées seront la période estivale, et éventuellement de décembre à février en hiver.
Durant toute la phase travaux un dispositif de surveillance et d'alerte météorologique associé à un système de surveillance des crues sera mis en place.
Les zones de dépôt des matériaux seront situées en dehors des zones inondables, afin de ne pas perturber les écoulements. De même, aucun engin de chantier ne sera entreposé dans les zones inondables hors périodes d'activités.

- *Préservation de la qualité de la ressource en eau :*

Tous les écoulements (cours d'eau ou non) interceptés par le projet CNM sont susceptibles de recevoir des rejets en phase travaux.
Le risque de pollution est principalement de quatre ordres :

- Rejets d'eaux pluviales des zones travaux autres que les installations de chantier ;
- Rejets des installations de chantier ;
- Rejets accidentels de polluants toxiques ;
- Rejets d'eaux usées.

Conformément au Plan de Gestion Environnemental du projet, un Plan de Respect de l'Environnement (PRE) sera établi par les entreprises travaux avant le début de leur intervention.

- *Les rejets d'eaux pluviales :*

Un phasage précis de l'assainissement provisoire et définitif doit assurer la maîtrise continuelle des eaux. La réalisation des travaux devra se faire de préférence d'aval en amont.
Les mesures spécifiques suivantes seront prises :

  - Les talus seront protégés afin d'éviter l'érosion et de limiter l'entraînement des particules en suspension (recouverts ou végétalisés au fur et à mesure de l'avancement des travaux) ;
  - Les plateformes seront déversées pour faciliter la récupération des eaux par des fossés latéraux ;
  - Les eaux de ruissellement sur les différents talus et plateformes projet (pistes de chantier, terrassements, dépôts, accès provisoires) seront collectées par des fossés latéraux provisoires avant d'être recueillies dans des dispositifs de contrôle et de traitement mis en place dès le début des travaux.

Selon le zonage des enjeux des eaux superficielles et souterraines, trois types de dispositifs ont été retenus :

Enjeu quantitatif	Dispositif retenu	Débits de fuite spécifiques
Fort (zone rouge)	Bassin de stockage et de décantation avec filtre à fines (MES)/Dimension : 25l/m² décapé	15l/s/ha avec 20l/s minimum
Moyen (zone jaune)	Bassin de stockage et de décantation avec filtre à fines (MES)/Dimension : 15l/m² décapé	30l/s/ha avec 30l/s minimum
Faible (zone verte)	Fossé de collecte avec filtre à fines en sortie	

- *Les rejets des installations de chantier :*

Les prescriptions générales s'appliquent aux installations de chantier, et seront précisées aux entreprises dans le cadre des marchés de travaux. Les entreprises devront se conformer à la législation en vigueur et obtenir leur propre déclaration ou autorisation le cas échéant au titre du code de l'environnement.

Les eaux pluviales seront collectées dans un réseau séparatif vers le(s) bassin(s) de rétention de l'installation.

La collecte et l'évacuation des eaux pluviales des aires étanches de lavage, ou de stockage de produits potentiellement polluants s'effectueront dans un réseau étanche vers le bassin de rétention étanche. Les eaux polluées seront évacuées par pompage ou vers un dispositif débourbeur séparateur à hydrocarbures (respect de la norme de rejet de 5mg/l).

- *Les rejets accidentels de polluants toxiques :*

Les dispositions suivantes seront prises :

  - Elaboration par le responsable environnement chantier d'un plan d'alerte et d'intervention en cas de pollution accidentelle ;
  - Approvisionnement des engins effectué par un professionnel de « bord à bord » pour limiter le risque de déversement ;
  - Ravitaillement sur chantier des huiles et produits dangereux par un camion-citerne muni d'un dispositif de sécurité pour l'approvisionnement sur chantier ;
  - Mise à disposition de kits de dépollution (produits absorbants) au service entretien du matériel et de distribution ;
  - Emploi de bâches étanches ;
  - Barrage flottant à proximité de chaque cours d'eau sensible.

- *Les rejets d'eaux usées :*

La collecte des eaux usées des installations de chantier se fera dans des dispositifs étanches.

Ces eaux seront ensuite :

  - soit évacuées dans les réseaux d'égouts existants en accord avec le gestionnaire du réseau ;
  - soit renvoyées à des systèmes autonomes d'épandage conformes à la réglementation en vigueur et aux exigences du Règlement sanitaire Départemental.

A-I-7 : La composition du dossier d'enquête :

Le dossier d'enquête mis à la disposition du public était composé des documents suivants :

Copie de la lettre du Service Eau et Risques de la DDTM du 01 février 2013 confirmant l'accord de la DDTM 34, « Police de l'eau » pour le lancement de la procédure pour l'enquête publique d'autorisation préfectorale au titre de la législation sur l'eau.

Quotidiens : Midi-Libre et L'Hérault du Jour des 18 février et 09 mars 2013, sur lesquels est paru l'Avis d'enquête dans la rubrique « Annonces Légales ».

Note de synthèse du dossier de demande d'autorisation *(20 pages format A3) :*

1 – Objet de l'enquête

2 – Présentation et localisation du projet
3 – Impact quantitatif sur les écoulements et les risques d'inondation
4 – Impact sur la qualité de la ressource en eau
5 – Impact et mesures sur les milieux naturels liés à l'eau
6 – Phase travaux

Dossier n° 0 : Aide à la lecture du dossier de police de l'eau *(26 pages format A3)* :

1 - Présentation du sommaire du dossier police de l'eau
2 – Recherche d'une information au sein du dossier
3 – Lexique et abréviations

Dossier n° 1 : Identification du demandeur / Présentation générale du projet CNM et du dossier police de l'eau *(40 pages format A3) :*

1 – Présentation du projet
2 – Identification du demandeur
3 – Présentation générale du dossier police de l'eau

Dossier n°2A : Méthodologies générales *(53 pages format A3)*

1 - Préambule
2 - Principes de hiérarchisation des enjeux en phase d'exploitation
3 – Rétablissement des écoulements superficiels extérieurs au projet
4 – Gestion des eaux pluviales et protection de la ressource en eau en phase d'exploitation
5 – Protection des eaux et des milieux aquatiques en phase de chantier
6 – Nature des impacts résiduels et principes des mesures correctrices et compensatoires

Dossier n° 2B-1 : Mémoire – Bassin hydrographique du Lez *(247 pages + Annexes : 27 pages - format A3) :*

1 – Emplacement sur lequel les IOTA doivent être réalisés
2 – Nature, consistance, volume et objet des IOTA – Rubriques de la nomenclature :
- 2-1 : Phase exploitation
- 2-2 : Phase travaux
- 2-3 : Rubriques de la nomenclature
- 2-4 : Fiches de synthèse

3 – Document d'incidence sur l'eau et les milieux aquatiques :
- 3-1 : Etat initial
- 3-2 Incidences du projet et les mesures correctrices et compensatoires

4 – Moyens de surveillance, d'entretien et d'intervention
- 4-1 : En phase d'exploitation
- 4-2 : En phase travaux

Dossier n° 2B-2 : Atlas cartographique – Bassin hydrographique du Lez (*59 pages format A3)*

1 – Etat initial
- 1-1 : Etat des lieux des eaux superficielles

1-2 : Etat des lieux des eaux souterraines
1-3 : Etat des lieux des milieux naturels liés à l'eau
2 – Aménagements hydrauliques
2-1 : Localisation des aménagements hydrauliques
2-2 : Détails des aménagements au droit des cours d'eau

Dossier n° 2C-1 : Mémoire – Bassin hydrographique des fleuves côtiers *(402 pages + Annexes 27 pages - format A3)*

1 - Emplacement sur lequel les IOTA doivent être réalisés
2 - Nature, consistance, volume et objet des IOTA – Rubriques de la nomenclature :
2-1 : Phase exploitation
2-2 : Phase travaux
2-3 : Rubriques de la nomenclature
2-4 : Fiches de synthèse
3 – Document d'incidence sur l'eau et les milieux aquatiques :
3-1 : Etat initial
3-2 : Incidences du projet et les mesures correctrices et compensatoires
4 – Moyens de surveillance, d'entretien et d'intervention
4-1 : En phase d'exploitation
4-2 : en phase travaux

Dossier n° 2C-2 : Atlas cartographique – Bassin hydrographique des fleuves côtiers *(105 pages – format A3)*

1 – Etat initial
1-1 : Etat des lieux des eaux superficielles
1-2 : Etat des lieux des eaux souterraines
1-3 : Etat des lieux des milieux naturels liés à l'eau
2 – Aménagements hydrauliques
2-1 : Localisation des aménagements hydrauliques
2-2 : Détails des aménagements au droit des cours d'eau

Dossier n° 3A : Les études hydrologiques *(35 pages + Annexes : 23 pages – format A3)*
1 – Préambule
2 – Pluviométrie sur le secteur
3 – Définition du débit de projet et des différents débits à déterminer
4 – Calcul détaillé des différents débits à déterminer
Annexes : Fiches hydrologiques

Dossier n° 3B : Les études hydrauliques :

Franchissement du RIEU COULON *(17 pages +Annexes : 81 pages – Format A4)*
Franchissement du RONDELET et du ruisseau de SAINT PIERRE *(50 pages + Annexes 161 pages – format A4)*
Franchissement du LANTISSARGUES *(52 pages + Annexes : 25 pages – format A4)*
Franchissement du LEZ et de la LIRONDE *(181 pages + Annexes : 82 pages Format A4)*

Franchissement du NEGUE-CATS *(254 pages – Format A4)*
Franchissement de la JASSE *(39 pages + Annexes : 6 pages – format A4)*
Franchissement du SALAISON et de la BALAURIE *(40 pages + Annexes : 3 pages – Format A4)*
Franchissement de la CADOULE *(34 pages + Annexes : 3 pages – Format A4)*
Franchissement de l'AIGUE VIVE *(36 pages + Annexes : 5 pages - Format A4)*
Franchissement du BERANGE *(58 pages + Annexes : 2 pages - Format A4)*
Franchissement de la VIREDONNE *(41 pages + Annexes : 2 pages - Format A4)*
Franchissement du DARDAILLON OUEST *(48 pages – Format A4)*
Franchissement du DARDAILLON EST *(58 pages – Format A4)*
Fascicule des méthodes hydrauliques pour les cours d'eau modélisés *(44 pages + Annexes : 176 pages – Format A4)*

Dossier n° 3C : Campagnes de mesures sur les eaux superficielles *(94 pages + Annexes : 685 pages – Format A3)*

1 – Méthodologie :
- Caractérisation des stations et des conditions d'échantillonnage
- Analyses physico-chimiques
- Analyses hydro-biologiques
- Analyses de la continuité piscicole et des frayères
- Définition de la sensibilité des cours d'eau et de leur intérêt écologique

2 – Résultats par bassin hydrographique
- Bassin hydrographique « Lez – Mosson, Etangs Palavasiens »
- Bassin hydrographique « Or »
- Bassin hydrographique « Vidourle »
- Bassin hydrographique »Vistre Costière »

3b- Annexes

Dossier n° 3D : Etude des milieux aquatiques *(36 pages + Annexes : 16 pages – Format A3)*

Partie B : département de l'Hérault

1 – Connaissance des milieux aquatiques sur le projet CNM
2 – Méthodologie de l'étude
3 – Etude sur les zones humides
4 – Etudes sur les plans d'eau
5 – Annexes

Dossier n° 3 E : Etudes hydrogéologiques – Volume 1 : textes et figures *(90 pages – Format A3)*

1 – Introduction
2 – Etat des lieux
3 – Hiérarchisation des enjeux des eaux souterraines
4 – Les débits de drainage des déblais humides
5 – Les études hydrogéologiques spécifiques (Hérault) :
- Secteur de la rive droite du Lez
- Secteur de la Méjanelle
- Secteur de Saint Brès et Valergues
- Secteur des calcaires des garrigues

6 – les impacts quantitatifs et qualitatifs et les mesures

7 – Définition de sites de prélèvement dans les eaux souterraines pour l'alimentation en eau du chantier.

Dossier n° 3 E : Etudes hydrogéologiques – Volume 2 : Annexes *(90 pages – Format A3)*

Annexe A : Fiches descriptives captages AEP publics de l'Hérault *(23 pages –Format A3)*

Annexe B : Fiches descriptives captages AEP publics du Gard

Annexe C : Fiches descriptives captages privés recensés dans l'Hérault *(189 pages – Format A3)*

Annexe D : Fiches descriptives captages privés recensés dans le Gard

Annexe E : Critères de vulnérabilité des eaux souterraines – Note attribuée par secteur *(3 pages – Format A3)*

Annexe F : Critères de sensibilité des eaux souterraines – Note attribuée par secteur *(3 pages – Format A3)*

Annexe G : Enjeux vis-à-vis des eaux souterraines – Note attribuée par secteur *(3 pages – Format A3)*

Annexe H : Extraits des prescriptions au sein des périmètres de protection rapprochée des captages AEP Publics recoupés par projet – Département de l'Hérault *(53 pages – Format A3)*

Annexe I : Extraits des prescriptions au sein des périmètres de protection rapprochée des captages AEP Publics recoupés par projet – Département du Gard

Annexe J : Impact hydrogéologique du projet CNM sur l'étang de Campuget – Rapport ANTEA *(7 pages – Format A3)*

Dossier n° 3F : Les études de drainage et d'assainissement *(30 pages - Format A3)*

1 – Méthodologie de définition des dispositifs de gestion des rejets

2 – Assainissement et drainage longitudinal de la plateforme

3 – Analyse par bassin hydrographique et aménagements particuliers

Dossier n° 4 : Etude d'impact :

Tome 1 : Résumé non technique *(30 pages - Format A3)*

Tome 2 : Introduction - Auteurs – Programmes *(23 pages - Format A3)*

Tome 3 : Analyse de l'état initial *(252 pages - Format A3)*

Tome 4 : Variantes et projet *(59 pages - Format A3)*

Tome 5 : Impacts et mesures *(417 pages - Format A3)*

Tome 6 : Santé – Coûts collectifs – Bilan énergétique – Méthodes *(55 pages - Format A3)*

A-II : Organisation et déroulement de l'enquête

A-II-1 : Désignation de la commission d'enquête :

Par décision n° E13000012/34 du 15 janvier 2013, Madame le Président du Tribunal Administratif de Montpellier a constitué une commission d'enquête pour conduire cette enquête **(Annexe C1)**. Elle est composée de :

- Claude FAYT : Directeur régional d'exploitation de la société des autoroutes du sud de la France, retraité, président,

- Bernard SOUBRA : Ingénieur divisionnaire des TPE, retraité, membre titulaire,
- Patrick GENESTE : Ingénieur chimiste, retraité, membre titulaire,
- Michel REGEON : Officier supérieur de gendarmerie, retraité, membre suppléant.

En cas d'empêchement de M. Claude FAYT, la présidence de la commission sera assurée par M. Bernard SOUBRA membre titulaire de la commission.
En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par M. Michel REGEON.

A-II-2 : Organisation de l'enquête publique :

Après concertation entre les membres de la commission d'enquête, les services de la préfecture et les représentants du maître d'ouvrage, l'organisation de cette enquête a été fixée par arrêté préfectoral de Monsieur le Préfet de l'Hérault n° 2013-I-319 du 13 février 2013. **(Annexe C2)**
La période de l'enquête a été fixée à 33 jours consécutifs, du jeudi 07 mars au lundi 08 avril 2013 inclus.
La mairie de MAUGUIO a été désignée comme siège de l'enquête.
Un avis d'enquête **(Annexe C3)** établi par les services de la Préfecture reprend les dispositions de l'arrêté préfectoral.

A-II-2-1 : Remise du dossier d'enquête :

Le 07 février 2013, les membres de la commission d'enquête se sont rendu à la Préfecture à Montpellier où ils ont rencontré les Services de la Direction des Relations avec les Collectivités Locales – Bureau de l'Environnement, et des représentants de la société OC'VIA.
Le dossier d'enquête leur a été remis par le maître d'ouvrage qui leur a également exposé les grandes lignes du projet.
Avec les services de la préfecture, ils ont défini les principaux éléments de l'organisation de l'enquête :

- Les dates d'ouverture et de clôture de l'enquête ;
- Le lieu du siège de l'enquête ;
- Les lieux de permanences avec présence d'un registre d'enquête ;
- Les dates et lieux de permanences des membres de la commission d'enquête ;
- Les grandes lignes du contenu de l'arrêté préfectoral et de l'avis d'enquête ;
- Les mesures de publicité et d'information du public.

A-II-2-2: Rencontre avec le maître d'ouvrage et visite des lieux :

Le 20 février 2013, les membres de la commission d'enquête se sont rendus au siège local de la société OC'VIA où les particularités du projet leur ont été explicitées.
Avec les représentants du maître d'ouvrage, ils se sont déplacés sur le site et en particulier sur les emplacements des franchissements des principaux cours d'eau et des zones sensibles.
Ils ont également paraphé les dossiers d'enquête avant diffusion dans les mairies des communes concernées par le tracé de la ligne et lieux de permanences et dans les mairies des communes limitrophes du tracé du projet.

Les registres d'enquête, côtés et paraphés ont été remis aux représentants du maître d'ouvrage pour diffusion avec les dossiers d'enquête dans les mairies des communes directement concernées par le tracé de la ligne.

A-II-2-3 : Rencontre avec les services de l'Administration et des Collectivités :

Rencontre avec les services de la Police de l'Eau

Le 18 février 2013, à leur demande, les membres de la commission d'enquête ont été reçus à la DDTM 34 par les responsables de la Police de l'Eau.

Après une présentation globale du dossier d'enquête, les interlocuteurs de la commission ont plus particulièrement développé les points suivants :

- Les mesures compensatoires,
- Les impacts hydrauliques,
- La compensation à l'imperméabilisation,
- La transparence des ouvrages hydrauliques,
- Les remous admissibles à l'aval,
- Les remblais en zones inondables,
- Les impacts sur le milieu piscicole et les mesures compensatoires,
- Les risques de pollution,
- La coordination des travaux.

Rencontre avec les services de Montpellier Agglomération :

Le 08 mars 2013, à leur demande, les membres de la commission d'enquête ont été reçus par les responsables des services Eau et Assainissement et Lutte contre les inondations au siège de Montpellier Agglomération.

Quatre communes de l'agglomération sont directement concernées par le projet : Lattes, Montpellier, Baillargues et Saint Brès.

Les études de ce projet ont été conduites par le maître d'ouvrage en concertation avec Montpellier Agglomération

Deux sites sensibles où certains points mériteraient d'être réexaminés, retiennent tout particulièrement l'attention des services de Montpellier Agglomération :

- Le quartier de la nouvelle gare LGV ;
- Le quartier de Saporta .

Les services de Montpellier Agglomération doivent donc prendre connaissance du dossier définitif mis à l'enquête et transmettre ensuite leurs éventuelles observations à la commission d'enquête.

Rencontre avec les services des mairies :

Avant le début de l'enquête, les membres de la commission se sont rendus dans les mairies des communes, lieux de permanence des commissaires enquêteurs durant la période d'enquête.

Ils ont tout particulièrement sensibilisé les services sur :

- L'affichage de l'arrêté et de l'avis d'enquête ainsi que sur les éventuels autres procédés de publicités permettant d'informer le public ;
- Les modalités de mise à disposition du dossier d'enquête et du registre ;
- La surveillance du registre d'enquête et les dispositions à prendre pour éviter la disparition de documents joints au registre d'enquête.

A-II-2-4 : Rencontre avec ASF

Le 04 avril 2013, à leur demande, les membres de la commission ont rencontré le Directeur d'Opération ASF chargé de la réalisation des travaux de dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier ; opération dont les travaux sont contigus avec ceux du CNM sur environ 7 km.

Au cours de cette rencontre ont été évoqués la coordination des études des différents ouvrages hydrauliques, ainsi que les éventuelles difficultés qui risquent de se présenter lors de la phase travaux.

A-II-2- 5 : Information du public – Publicité **:**

Conformément aux dispositions de l'article 10 de l'arrêté préfectoral du 13 février 2013, la publicité de l'enquête et l'information du public ont été réalisés sous les formes suivantes :

- Par une insertion de l'avis d'ouverture d'enquête, par les soins des services de la préfecture dans la rubrique « Annonces légales » de deux journaux régionaux diffusés dans le département :
  - Au moins 15 jours avant le début de l'enquête : le 18 février 2013 sur les quotidiens Midi Libre (Edition Hérault), et L'Hérault du Jour**. (Annexes C4)**
  - Dans les huit premiers jours de celle-ci : le 09 mars 2013 sur les quotidiens Midi Libre (Edition Hérault), et L'Hérault du Jour**. (Annexes C5)**
- Par l'affichage de l'arrêté préfectoral et de l'avis d'enquête dans toutes les mairies des communes concernées par le tracé (Lattes, Montpellier, Mauguio, Baillargues, Mudaison, Saint Brès, Valergues, Lunel-Viel, Lunel et Saturargues), et des communes limitrophes (Villeneuve-Les-Maguelone, Saint-Jean de Védas, Pérols, Saint-Aunès, Lansargues, Saint-Geniès des Mourgues, et Vérargues).
- Par l'affichage de l'avis d'enquête aux soins du maître d'ouvrage, sur les lieux situés au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés visibles de la voie publique, conformément aux caractéristiques et dimensions fixés par l'arrêté du 24 avril 2012 du Ministre de l'Environnement, de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement. Le maître d'ouvrage a fait poser 113 panneaux sur environ 30 km, soit environ un panneau tous les 300 mètres.
  La situation de ces affichages est repérée sur les plans en **Annexe C6** du présent rapport.
- Par publication de l'avis au public sur le site internet de la préfecture de l'Hérault : **wwww.herault.gouv.fr**
- Les mairies de certaines communes concernées par l'affichage de l'avis d'enquête ont complété cette publicité par l'information : sur le site internet de la commune, sur le journal local, sur le bulletin communal, sur les panneaux d'affichage lumineux, …..

Le maître d'ouvrage a mandaté des huissiers de justice qui ont effectué périodiquement des constats d'affichage de l'Arrêté Préfectoral et de l'Avis d'enquête dans les mairies et de l'Avis d'enquête sur le site. Des procès-verbaux de constats d'affichage ont été établis par les huissiers. Une copie certifiée conforme de ces constats a été annexée au dossier d'enquête archivé en préfecture.

A titre d'information une copie d'extraits de ces différents constats a été jointe en **Annexe C7** du présent rapport.

Une synthèse des constats, sous forme de tableaux, a été établie par la commission d'enquête et jointe en **Annexe C8** du présent rapport.

A-II-3 : Déroulement de l'enquête :

Les dossiers du projet soumis à l'enquête publique ainsi que les registres d'enquête sont demeurés présents du jeudi 07 mars au lundi 08 avril inclus dans les 10 mairies des communes concernées par le tracé.
Les dossiers sont également restés présents pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des 9 communes limitrophes.
Sur l'ensemble de ces communes, les dossiers et les registres sont restés disponibles et libres d'accès pendant toute la durée de l'enquête aux heures d'ouverture des mairies au public.
Le dossier d'enquête était également consultable pendant toute la durée de l'enquête sur le site internet d'OC'VIA, maître d'ouvrage : **www.ocvia.fr**

A-II-3-1 : Permanences des membres de la commission d'enquête :
Les permanences au nombre de vingt-trois se sont déroulées aux lieux, dates et créneaux horaires suivants au cours des mois de mars et avril 2013 :

Commune	Lieu de permanence	Date	Créneau horaire
LATTES	Mairie	lundi 11 mars	09h00 à 12h00
LUNEL	Mairie	lundi 11 mars	09h00 à 12h00
MONTPELLIER	Mairie	lundi 11 mars	14h00 à 17h00
MAUGUIO	Mairie	lundi 11 mars	14h00 à 17h00
MUDAISON	Mairie	mercredi 13 mars	14h00 à 17h00
BAILLARGUES	Mairie	Jeudi 14 mars	14h00 à 17h00
SAINT BRES	Mairie	vendredi 15 mars	09h00 à 12h00
LATTES	Mairie	mardi 19 mars	14h00 à 17h00
LUNEL-VIEL	Mairie	mercredi 20 mars	14h00 à 17h00
VALERGUES	Mairie	lundi 25 mars	09h00 à 12h00
MUDAISON	Mairie	lundi 25 mars	14h00 à 17h00
MONTPELLIER	Mairie	mardi 26 mars	09h00 à 12h00
MAUGUIO	Mairie	mardi 26 mars	14h00 à 17h00
BAILLARGUES	Mairie	mercredi 27 mars	14h00 à 17h00
SATURARGUES	Mairie	mercredi 03 avril	09h00 à 12h00
MUDAISON	Mairie	jeudi 04 avril	14h00 à 17h00
VALERGUES	Mairie	jeudi 04 avril	14h00 à 17h00
SAINT BRES	Mairie	vendredi 05 avril	15h00 à 18h00
LATTES	Mairie	lundi 08 avril	09h00 à 12h00
LUNEL-VIEL	Mairie	lundi 08 avril	09h00 à 12h00
MAUGUIO	Mairie	lundi 08 avril	14h00 à 17h00
LUNEL	Mairie	lundi 08 avril	14h00 à 17h00
MONTPELLIER	Mairie	lundi 08 avril	14h00 à 17h00

A-II-3-2: Incidents relevés au cours de l'enquête :

Au cours de la période d'enquête, la commission n'a eu à relever, et n'a eu connaissance d'aucun incident susceptible de perturber le déroulement de l'enquête.

Toutefois, en ce qui concerne l'affichage sur le site, les huissiers ont constaté quelques dégradations et disparitions de panneaux (de l'ordre de 8% en moyenne lors de chaque période de constat). Ces dégradations et disparitions étaient assez localisées et le maître d'ouvrage a, dans la quasi-totalité des cas, fait reposer des panneaux.

La commission d'enquête considère toutefois que ces actes de vandalisme et de vols n'ont pas contrarié fondamentalement l'information du public, compte tenu en particulier du nombre de panneaux et de l'inter-distances moyenne.

A-II-4 : Clôture de l'enquête

A-II-4-1 : Opérations de clôture de l'enquête

A l'expiration du délai d'enquête, le 08 avril 2013 à 17h00, les membres de la commission ont pris possession des registres des mairies sur lesquelles ils ont effectué leur dernière permanence : Mauguio, Montpellier et Lunel.

Le 09 avril au matin, après l'ouverture des mairies, ils ont récupéré les registres mis à la disposition du public dans les autres mairies : Lattes, Saint Brès, Baillargues, Mudaison, Valergues, Lunel-Viel, et Saturargues.

Ils se sont ensuite réunis au siège de l'enquête en mairie de Mauguio où ils ont clos les dix registres d'enquête.

A-II-4-2 : Opérations suivant la clôture de l'enquête : Recensement des opérations :

Après la clôture de l'enquête, la commission d'enquête a procédé :

- Au référencement des observations du public selon les dispositions suivantes :

Codification des Communes supports de l'enquête

BAILLAR-GUES	LATTES	LUNEL	LUNEL-VIEL	MAUGUIO	MONTPEL-LIER	MUDAISON	SAINT-BRES	SATURAR-GUES	VALERGUES
BAI	**LAT**	**LUN**	**LUV**	**MAU**	**MON**	**MUD**	**STB**	**SAT**	**VAL**

+

Codification des visites lors des Permanences : **P + n° d'ordre.**

Codification des observations Verbales : **P + n° d'ordre + (V)**

Codification des inscriptions sur le Registre : **R + n° d'ordre.**

Codification des Contribution écrites (Courriers, courriels, dossiers …) : **C + n° d'ordre**

- Au collationnement des différentes pièces annexées aux registres ou adressées au président de la commission d'enquête en mairie de Mauguio,

- A la finalisation de la liste des thèmes ayant fait l'objet de remarques et questions de la part du public au cours de l'enquête :

- Thème 0 : Dossier.
- Thème 1 : Incidences sur les nappes d'eau souterraines.
- Thème 2 : Risques d'inondation
- Thème 3 : Risques de pollution.
- Thème 4 : Rétablissement des communications liées aux ouvrages hydrauliques.
- Thème 5 : Intégration paysagère des ouvrages et aménagements hydrauliques.
- Thème 6 : Nuisances chantiers
- Thème 7 : Dépréciation de patrimoine.
- Thème 8 : Coordination des grands projets d'infrastructure et d'aménagement.
- Thème 9 : Nuisances de bruit et vibrations
- Thème 10 : Nuisances visuelles.
- Thème 11 : Occupation du sol, acquisitions foncières.

En plus des éléments recueillis au cours de l'enquête, les questions des membres de la commission d'enquête ont été intégrées dans les thèmes correspondants

Un certain nombre d'observations formulées par le public ne concernent pas directement le dossier mis l'enquête. Toutefois compte tenu que la DUP est relativement ancienne et qu'il est possible qu'une partie du public n'ait pas souvenance des procédures antérieures, la commission d'enquête a estimé que le maître d'ouvrage devait examiner les observations et questions qui dépassent le cadre de l'enquête ''Loi sur L'Eau'' et qui ont été regroupées dans les thèmes numérotés de 9 à 11.

- Aux différentes observations et questions du public ont été rajoutées des questions et observations à l'initiative de la commission d'enquête.
- A la répartition des tâches entre les membres de la commission pour l'établissement du procès-verbal de synthèse.

A-II-5 : Participation du public

La participation globale du public a été très modérée eu égard :

- A l'importance du territoire concerné sur un linéaire d'environ 30 km,
- Au nombre de dossier mis à la disposition du public dans les mairies de dix-neuf (19) communes,
- Au nombre de permanences au cours desquelles les commissaires enquêteurs se sont tenus à la disposition du public : vingt-trois (23) sur les dix (10) communes directement concernées par le tracé du CNM,
- Et surtout à l'enjeu et aux conséquences de cet aménagement.

Toutefois, le public a fourni un nombre relativement important d'observations et de questions significatives.

A-II-5-1 : Lors des permanences :

Lors des vingt-trois (23) permanences, les commissaires enquêteurs ont reçu trente-six (36) personnes. Certaines personnes se sont présentées plusieurs fois aux commissaires enquêteurs et n'ont été comptabilisées qu'une fois.

A-II-5-2 : Les observations formulées par le public oralement ou sur les registres d'enquête :

Au cours de leurs permanences, les commissaires enquêteurs ont enregistré quatorze (14) observations verbales.

Sur les dix (10) registres mis à disposition, le public qui ne s'est exprimé que sur six (6), a formulé vingt-six (26) observations écrites.

Certaines personnes ont inscrit plusieurs observations sur les registres et ont aussi déposé une contribution écrite.

A-II-5-3 : Les documents remis ou adressés aux commissaires enquêteurs :

Les commissaires enquêteurs ont recueilli quatorze (14) contributions écrites : lettres, documents ou dossiers représentant cent six (106) pages.

La délibération du Conseil Municipal de la commune de Mauguio, remise à la commission d'enquête a été prise comme une contribution écrite.

La lettre du SYMBO (Syndicat Mixte du Bassin de l'Or), transmise par courriel par les services de la préfecture a été prise en compte comme contribution écrite.

La commission d'enquête n'a pas eu connaissance de contributions écrites arrivées hors délai au siège de l'enquête.

A-II-6: Communication des observations au Maître d'Ouvrage - Procès-verbal de synthèse :

Conformément aux dispositions de l'article 9 de l'arrêté préfectoral n°2013-I6319 du 13 février 2013 prescrivant l'enquête publique, le président de la commission d'enquête et ses assesseurs ont rencontré le 16 avril 2013 le responsable du projet et lui ont communiqué sur place les observations écrites et orales émises par le public et les membres de la commission ; celles-ci ayant été consignées dans le procès-verbal de synthèse. **(Annexe C9)**

Ce procès-verbal a été accompagné par lettre du même jour des membres de la commission **(Annexe C10)** invitant le maître d'ouvrage à produire le mémoire en réponse dans un délai de 15 jours.

Au cours de cette rencontre, les membres de la commission d'enquête ont explicité les observations et questions figurant dans le procès-verbal répertoriées par thème. Le maître d'ouvrage a apporté oralement quelques renseignements ou éléments de réponse à certaines observations.

A-II-7 : Mémoire en réponse du pétitionnaire

Le 26 avril, le maître d'ouvrage a transmis aux membres de la commission d'enquête, par courrier électronique sous fichier PDF une première édition du mémoire en réponse.

Après examen, les membres de la commission d'enquête ont rencontré les représentants du maître d'ouvrage le 30 avril pour leur demander des précisions sur certaines réponses données dans le mémoire.

Le 02 mai, le maître d'ouvrage a adressé, par courrier électronique, aux membres de la commission d'enquête, son mémoire en réponse définitif.

La commission d'enquête a alors procédé à l'analyse des observations et des réponses du Maître d'Ouvrage. Le document papier **(Annexe C11)**, expédié par courrier postal le 03 mai2013 a été réceptionné par le président de la commission d'enquête le 06 mai 2013.

A-III : Analyse des observations suite à la remise du Mémoire en Réponse du Maître d'Ouvrage

Cette analyse est traitée selon les thèmes énumérés ci-dessus, et comprend pour chacun question ou observation quatre rubriques :

- Des donnée générales recueillies dans le dossier d'enquête et concernant le thème (en caractères droits),
- La synthèse des observations (caractères droits) et **les questions posées contenues dans le procès-verbal de synthèse(en caractères droits et gras).**
- *La réponse du maître d'ouvrage Oc'Via (en caractères italiques bordés à gauche).*
- ***L'avis de la commission d'enquête (en caractères italiques gras)***

Nota : Pour connaître le contenu des observations formulées par le public, il y a lieu de se référer au Procès- Verbal de synthèse annexé au présent rapport (**Annexe C-9).**

A-III-0 : Thème Dossier

Le dossier ''Loi sur l'Eau'' mis à l'enquête est complet et détaillé. Toutefois, quelques personnes ont émis des observations qui ont été enregistrées par la commission d'enquête, et ont été récapitulées ci-après :

Questions posées :

Sur la commune de Mauguio :

Contribution MAU C 01 pour le compte de l'INRA, qui note, à l'examen des plans du dossier mis à l'enquête que plusieurs terrains de l'INRA sont concernés par des bassins de rétention et passages hydrauliques et que cela ne correspond aucunement au projet qui leur a été présenté par Oc'Via et ses bureaux d'études en fin d'année 2012.

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Comme cela avait demandé lors de réunions avec l'INRA, dans la mesure du possible, OCVIA s'est efforcé de ne pas impacter leurs parcelles expérimentales.*
>
> *Pour ce faire et suite à la remarque formulée dans le courrier du 25 mars 2013 adressé à la commission d'enquête, le bassin de compensation de remblai en zone inondable situé sur la parcelle DB21 sera déplacé hors de cette parcelle.*

Par contre, le bassin de rétention (ou bassin multifonction BAMSC771.2) situé sur la parcelle DC15 n'a lui pas pu être déplacé en raison de contraintes inhérentes à la géométrie de la LGV (point bas du profil en long).

OC'VIA prendra contact avec l'INRA pour rediscuter de ces points et adapter au mieux la forme du bassin BAM SC 781.2 pour minimiser les impacts autant que faire se peut.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note du déplacement du bassin de compensation hors de la parcelle DB21 et regrette que pour des contraintes topographiques il ne puisse pas en être de même pour le bassin de rétention.

Toutefois, elle constate l'engagement d'Oc'Via de prendre contact avec l'INRA pour rediscuter de ces points et adapter au mieux la forme et les caractéristiques géométriques du bassin de rétention afin de minimiser au maximum les impacts sur la parcelle DC15.

Sur la commune de Lattes :

Contribution LAT C 01 du Comité de Défense des Résidents du Quartier de La Céreirède et de sa périphérie qui aurait apprécié que l'étude faite sur le secteur de La Céreirède l'ait été avec des cartes identiques à celles des autres territoires (Celle de La Céreirède s'arrêtent suivant une ligne ''Réganéous-Mas du Gau, ignorant le Centre et le Nord de La Céreirède).

Réponse OC'VIA :

L'échelle des cartes est adaptée à la zone d'influence du projet. Tous les impacts et notamment sur les écoulements des eaux souterraines et superficielles sont cartographiés, (les secteurs non cartographiés ne sont donc pas soumis à l'influence du CNM).

OC'VIA précise que le projet CNM soumis à enquête publique ne modifiera pas le rôle de la RD 986 sur les écoulements du secteur.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a bien pris note de l'affirmation donnée par Oc'Via, mais regrette que des explications plus précises n'aient été fournies. En cas d'incidences constatées sur les zones non cartographiées, il appartiendra aux propriétaires concernés de s'adresser au maître d'ouvrage.

Contribution LAT C 02 De l'Indivision MANIER DULAC qui indiquent que pour le franchissement du Rieu Coulon, le projet présenté par Oc'Via diffère légèrement du tracé figurant dans l'étude INGEROP effectuée pour ASF. L'Indivision considère qu'il y aurait lieu de s'assurer que si l'on tient compte des ouvrages de la LGV dont le tracé semble avoir été modifié, les conclusions de l'étude INGEROP demeurent valables. L'indivision estime qu'il aurait été souhaitable que les documents émis par ASF et Oc'Via aient été établis de façon cohérente sur les mêmes bases.

Réponse OC'VIA :

L'enquête Loi sur l'Eau d'ASF pour le dédoublement de l'A9 a été antérieure à celle du CNM. C'est pourquoi les documents d'ASF ne sont pas toujours cohérents avec ceux présentés dans le cadre du CNM. Néanmoins dans le cadre du projet CNM, les deux Maîtrises d'œuvre ont travaillé conjointement afin de s'assurer de la cohérence entre les ouvrages prévus pour les deux infrastructures.

Concernant le Rieu Coulon, l'étude réalisée par ASF tenait compte uniquement de la voie ferrée existante du RFN. Les ouvrages du CNM franchissant le Rieu Coulon se situent eux à l'aval immédiat de la ligne existante. Une étude hydraulique complémentaire a été menée par Oc'Via et a montré que les ouvrages de CNM n'ont pas d'impacts supplémentaires en terme d'exhaussement de la ligne d'eau. Cette étude présentée en annexe du dossier « police de l'eau » ne remet pas en cause les conclusions de l'étude présentée par ASF.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a bien pris note des explications données par le ma ître d'ouvrage, et en particulier que les résultats de l'étude complémentaire montrent que les conclusions de l'étude présentée par ASF ne sont pas remises en cause.

Questions de la Commission d'enquête au Maitre d'ouvrage:

1) **Quelles sont les éléments que peut donner le maître d'ouvrage pour expliquer les différences constatées ?**

Réponse OC'VIA :

Voir réponse précédente

Avis de la commission d'enquête :

Avis conforme à l'avis précédent

2) **Ces différences ont-elles des incidences sur le projet ? Dans l'affirmative, que compte faire le maître d'ouvrage pour y remédier ?**

Réponse OC'VIA :

Dans le cas du bassin de compensation de remblai en zone inondable sur la parcelle de l'INRA, le projet sera modifié et fera l'objet d'un porté à connaissance des services de police de l'eau.

Dans le cas du franchissement du Rieu Coulon et de la traversée du quartier de la Céreirède, aucune modification de projet n'est nécessaire.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a pris note de la modification prévue pour le déplacement du bassin de compensation et de l'engagement d'Oc'Via de rediscuter avec l'INRA pour minimiser, dans toute la mesure du possible, les impacts du bassin de rétention sur la parcelle DC15.

A-III-1 : Thème 1 : Incidences sur les nappes d'eau souterraines.

Le Maître d'Ouvrage a procédé au recensement des points d'eau sur une distance de 250mètres de part et d'autre de l'axe du projet. Il s'étend au droit de 4 masses d'eau souterraines et recoupe les périmètres de protection d'un certain nombre de captages d'alimentation en eau potable publics et privés figurant dans le dossier ''3E Etudes hydrogéologiques''.

Au total, une dizaine de points de prélèvement d'eau ont été identifiés et les divers usages répertoriés (dont : AEP, agricole, domestique, surveillance des nappes ...).

Toutefois, au cours des permanences, certaines personnes nous ont affirmé ne pas avoir été informées ou contactées

En ce qui concerne des captages privés un certain nombre de personnes propriétaires de parcelles concernées par ces zones, ont attiré notre attention.

Les observations enregistrées par la commission d'enquête sur ce thème figurent dans le présent procès-verbal de clôture et sont récapitulées ci-après :

Sur la commune de Lattes :

Observation verbale LAT P2 (V) de Mme FERRAND qui a fait part de ses craintes concernant le forage (en principe n° 74) qui alimente les habitants du Mas de Mariotte : diminution du débit et de la qualité de l'eau.

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *L'étude hydrogéologique réalisée en 2012 a permis de dresser un état des lieux des eaux souterraines (enjeux des eaux souterraines, recensement des points d'eau privés et publics) et d'évaluer les impacts qualitatifs et quantitatifs vis-à-vis des eaux souterraines.*
>
> *D'après cette étude (dossier 3E du Dossier de Police de l'Eau), le secteur du Mas Mariotte est classé en zone de vulnérabilité faible et en zone de sensibilité moyenne. La qualité de l'eau de forage ne devrait pas être altérée par le projet. Par ailleurs, la conception du projet en remblais ne peut pas engendrer de baisse de productivité du forage.*

Toutefois, en cas d'impact avéré sur un point d'eau déclaré en mairie ou à l'administration, OC'VIA s'engage à mettre en place des mesures compensatoires telles que décrites dans le dossier « police de l'eau » et reprises ci-après:

-approfondissement du forage ou du puits,

-raccordement si possible au réseau public de distribution,

-recherche et fourniture d'un nouveau point de prélèvement analogue à celui asséché,

-indemnisation en l'absence de possibilités de réparation du préjudice.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note des précisions faisant référence au dossier 3E (Zone de vulnérabilité faible et de sensibilité moyenne) et des engagements du maître d'ouvrage pour mettre en œuvre des mesures compensatoires. Toutefois afin de définir plus précisément la nature de ces mesures compensatoires, la commission d'enquête recommande :

- ***de procéder, avant tout début de travaux, au complément d'étude visant à préciser l'ampleur de la perte de productivité de tous les captages proches du projet et d'évaluer ainsi tout risque de pollution de ceux-ci ;***
- ***de prévoir pour les nappes souterraines, les puits et les forages potentiellement impactés par le projet, un suivi spécifique (quantitatif et qualitatif), en période de travaux et pendant toute la durée de l'exploitation, en mesurant l'impact sur les ouvrages de prélèvements d'eau existants ainsi que sur les cultures qui pourraient éventuellement souffrir, suite à un déficit hydrique résultant des rabattements de nappe ;***
- ***de procéder également comme en matière de pollution accidentelle, à un suivi systématique de la qualité des eaux des différents captages après réalisation d'un état initial avant début des travaux.***

Observations écrites LAT R 01 et LAT R 02 de Mme BOISMENU du Comité de Défense du Quartier de La Céreirède qui demande que du tracé de la LGV aux étangs littoraux, les points d'eau soient étroitement surveillés et renforcés ; le Comité de Défense ne peut accepter ni le rabattement ni la disparition de cette nappe. Il, est en outre demandé qu'une étude sérieuse et complète soit entreprise et que le maître d'ouvrage exprime ses propositions.

Réponse OC'VIA :

L'étude hydrogéologique réalisée en 2012 a permis de dresser un état des lieux des eaux souterraines (enjeux des eaux souterraines, recensement des points d'eau privés et publics) et d'évaluer les impacts qualitatifs et quantitatifs vis-à-vis des eaux souterraines.

D'après cette étude (dossier 3E du Dossier de Police de l'Eau), le quartier de la Céreirède est classé en zone de vulnérabilité faible et en zone de sensibilité moyenne. La qualité de l'eau de forage ne

devrait pas être altérée par le projet. Par ailleurs, la conception du projet en remblais ne peut pas engendrer de baisse de productivité du forage.

Toutefois, En cas d'impact avéré ayant des conséquences sur l'exploitation d'un point d'eau déclaré en mairie ou à l'administration, OC'VIA s'engage à mettre en place des mesures compensatoires telles que décrites dans le dossier « police de l'eau » et reprises ci-après:

-approfondissement du forage ou du puits,

-raccordement si possible au réseau public de distribution,

-recherche et fourniture d'un nouveau point de prélèvement analogue à celui asséché,

-indemnisation en l'absence de possibilités de réparation du préjudice.

Avis de la commission d'enquête :

Afin de définir plus précisément la nature de ces mesures compensatoires la commission d'enquête recommande :

- ***de procéder, avant tout début de travaux, au complément d'étude visant à préciser l'ampleur de la perte de productivité de tous les captages proches du projet et d'évaluer ainsi tout risque de pollution de ceux-ci ;***
- ***de prévoir pour les nappes souterraines, les puits et les forages potentiellement impactés par le projet, un suivi spécifique (quantitatif et qualitatif), en période de travaux et pendant toute la durée de l'exploitation, en mesurant l'impact sur les ouvrages de prélèvements d'eau existants ainsi que sur les cultures qui pourraient éventuellement souffrir, suite à un déficit hydrique résultant des rabattements de nappe ;***
- ***de procéder également comme en matière de pollution accidentelle, à un suivi systématique de la qualité des eaux des différents captages après réalisation d'un état initial avant début des travaux.***

Sur la commune de Mauguio :

Observation écrite MAU P5 et MAU R 03 de M. et Mme CANOVAS qui signalent l'existence d'un forage sur le reliquat au Sud de la ligne de la parcelle CX 335 et qui alimente le reliquat au Nord de la ligne de cette même parcelle. Ils demandent le maintien de l'alimentation en eau de ce reliquat.

Réponse OC'VIA :

L'étude hydrogéologique réalisée en 2012 a permis de dresser un état des lieux des eaux souterraines (enjeux des eaux souterraines, recensement des points d'eau privés et publics) et d'évaluer les impacts qualitatifs et quantitatifs vis-à-vis des eaux souterraines.

En plus du recensement des points d'eau déclarés, OC'VIA a lancé un programme de recensement des points d'eau souterrain le plus exhaustif possible sur une distance de 250 mètres de part et

d'autre du projet. Cependant, certains forages ont pu échapper à nos recherches car inaccessibles ou ou simplement non détectés (cas de certains forages non déclarés).

L'enquête loi sur l'eau a notamment pour objectif de vérifier ces manques ou oublis afin de compléter ce recensement.

En cas d'impact avéré ayant des conséquences sur l'exploitation d'un point d'eau déclaré en mairie ou à l'administration, OC'VIA s'engage à mettre en place des mesures compensatoires telles que décrites dans le dossier « police de l'eau » et reprises ci-après:

-approfondissement du forage ou du puits,

-raccordement si possible au réseau public de distribution,

-recherche et fourniture d'un nouveau point de prélèvement analogue à celui asséché,

-indemnisation en l'absence de possibilités de réparation du préjudice.

Dans le cas de M. et Mme CANOVAS, une mesure compensatoire sera étudiée avec les propriétaires selon les critères définis ci-avant dans la mesure où son puits n'a pas été compensé dans le cadre de l'acquisition de ses terrains.

Avis de la commission d'enquête :

Avis identique au précédent. Toutefois en l'absence de réponse précise en ce qui concerne le reliquat de parcelle, il appartient au propriétaire de prendre contact avec Oc'Via pour le rétablissement de l'alimentation en eau de ce reliquat de parcelle.

Observation écrite MAU P8 et MAU R 06 de M. WALLON dont l'habitation principale située sur la parcelle DE 122 , non reliée à un réseau d'eau potable est alimentée par un puits. Il exprime ses préoccupations quant à la mise en œuvre éventuelle des mesures compensatoires prévues par Oc'Via, et à la détermination de l'origine des désordres éventuels sur son forage (A9 ou LGV).

Réponse OC'VIA :

L'étude hydrogéologique réalisée en 2012 a permis de dresser un état des lieux des eaux souterraines (enjeux des eaux souterraines, recensement des points d'eau privés et publics) et d'évaluer les impacts qualitatifs et quantitatifs vis-à-vis des eaux souterraines.

En cas d'impact avéré ayant des conséquences sur l'exploitation d'un point d'eau déclaré en mairie ou à l'administration, OC'VIA s'engage à mettre en place des mesures compensatoires telles que décrites dans le dossier « police de l'eau » et reprises ci-après :

-approfondissement du forage ou du puits,

-raccordement si possible au réseau public de distribution,

-recherche et fourniture d'un nouveau point de prélèvement analogue à celui asséché,

-indemnisation en l'absence de possibilités de réparation du préjudice.

Dans le cas particulier de M. WALLON, il est à noter qu'en cas d'incidences avérés des travaux sur son puits, une recherche de responsabilité sera organisée afin de mettre en évidence la responsabilité des impacts des travaux du CNM (OC'VIA) et/ou du dédoublement d'A9 (ASF). En cas de difficulté à arbitrer, le principe commun retenu entre ASF et OC'VIA est que les impacts sur les puits au Nord des secteurs en travaux (côté travaux du dédoublement d'A9) seront compensés par ASF et, inversement, par OC'VIA au Sud.

Avis de la commission d'enquête :

Oc'Via s'engage à mettre en place des mesures compensatoires, mais ne précise pas comment les responsabilités sont partagées avec ASF. Les réponses d'OC'Via font apparaître pour un certain nombre d'aménagements une coordination nécessaire et donc transparente avec le projet ASF, notamment sur les traversées des communes de Lattes et de Mauguio. Cela s'avère être non seulement une nécessité mais aussi une obligation afin que la population concernée puisse n'avoir à intervenir qu'avec un seul interlocuteur évitant ainsi un effet que l'on pourrait qualifier de « ping-pong » dans lequel les deux entités en cas de difficulté se renverraient indéfiniment la balle.

Observation verbale et écrite MAU P9 (V), MAU P14, MAU R 11 et MAU C 06 de Mme HABAUZIT qui s'inquiète de l'incidence de la construction de la ligne LGV sur le puits et le forage qui alimentent son habitation et sa parcelle en eau de bonne qualité, dont elle demande la protection. Elle étend sa demande aux puits et forages des propriétés avoisinantes.

Réponse OC'VIA :

Voir réponse précédente.

Avis de la commission d'enquête :

Afin de définir plus précisément la nature de ces mesures compensatoires, la commission d'enquête recommande :

- ***de procéder, avant tout début de travaux, au complément d'étude visant à préciser l'ampleur de la perte de productivité de tous les captages proches du projet et d'évaluer ainsi tout risque de pollution de ceux-ci ;***
- ***de prévoir pour les nappes souterraines, les puits et les forages potentiellement impactés par le projet, un suivi spécifique (quantitatif et qualitatif), en période de travaux et pendant toute la durée de l'exploitation, en mesurant l'impact sur les ouvrages de prélèvements d'eau existants ainsi que sur les cultures qui pourraient éventuellement souffrir, suite à un déficit hydrique résultant des rabattements de nappe ;***
- ***de procéder également comme en matière de pollution accidentelle, à un suivi systématique de la qualité des eaux des différents captages après réalisation d'un état initial avant début des travaux.***

Observation orale et écrite MAU P11, MAU R 08 et MAU C 04 de Mme GRAU qui demande les mesures qui seront prises pour préserver le forage d'eau potable de l'exploitation EARL HANOVRIA

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Voir réponse précédente.*

Avis de la commission d'enquête :

Réponse identique

Observation orale et écrite MAU P13 et MAU R 10 de M. SUTTEL qui s'inquiète de l'incidence des travaux d'ASF et d'Oc'Via sur le niveau des nappes permettant à ses vignes d'avoir le classement AOC, et sur ses deux puits, compte tenu de la profondeur des déblais.

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *L'étude hydrogéologique réalisée en 2012 a permis de dresser un état des lieux des eaux souterraines (enjeux des eaux souterraines, recensement des points d'eau privés et publics) et d'évaluer les impacts qualitatifs et quantitatifs vis-à-vis des eaux souterraines.*
>
> *Une étude hydrogéologique spécifique dans le secteur de la Méjanelle (dossier 3E du Dossier de Police de l'Eau) a été menée afin de déterminer les impacts quantitatifs et qualitatifs du projet ferroviaire et du projet autoroutier.*
>
> *Le Domaine de la Planchude est situé à plus de 500 mètres à l'aval des travaux d'ASF et de CNM. L'étude hydrogéologique conclut à un rabattement de la nappe de l'ordre de 1 m au niveau des deux puits.*
>
> *Si l'impact était effectivement avéré avec des conséquences notables sur un point d'eau déclaré en mairie ou à l'administration, OC'VIA s'engage à mettre en place des mesures compensatoires telles que décrites dans le dossier « police de l'eau » et reprises ci-après :*
>
> *-approfondissement du forage ou du puits,*
>
> *-raccordement si possible au réseau public de distribution,*
>
> *-recherche et fourniture d'un nouveau point de prélèvement analogue à celui asséché,*
>
> *-indemnisation en l'absence de possibilités de réparation du préjudice.*

Avis de la commission d'enquête :

Concernant les mesures compensatoires prévues, la réponse d'OC'Via fait apparaître pour un certain nombre d'aménagements une coordination nécessaire et donc transparente avec le projet ASF notamment sur les traversées des communes de Lattes et de Mauguio. Cela s'avère être non

seulement une nécessité mais aussi une obligation afin que la population concernée puisse n'avoir à intervenir qu'avec un seul interlocuteur évitant ainsi un effet que l'on pourrait qualifier de « ping-pong » dans lequel les deux entités se renverraient indéfiniment la balle.

Observation orale et écrite MAU P15, MAU R 12 et MAU C 07 de Mme GARREL, au nom de l'Agglomération du Pays de l'Or qui formule des observations sur l'impact du projet sur les forages publics d'eau potable (captages de Vauguières et de Valergues).

Réponse OC'VIA :

1 - Concernant les impacts du projet sur les prélèvements d'eau souterraines, l'étude hydrogéologique réalisée en 2012 a permis de dresser un état des lieux des eaux souterraines (enjeux des eaux souterraines, recensement des points d'eau privés et publics) et d'évaluer les impacts qualitatifs et quantitatifs vis-à-vis des eaux souterraines.

Concernant les captages de Vauguières, une étude hydrogéologique spécifique dans le secteur de la Méjanelle (dossier 3E du Dossier de Police de l'Eau) a été menée afin de déterminer les impacts quantitatifs et qualitatifs du projet ferroviaire et du projet autoroutier.

L'étude hydrogéologique conclut à un impact quantitatif négligeable sur les captages AEP publics. D'un point de vue qualitatif, il n'y aura aucun impact qualitatif sur les eaux souterraines en phase d'exploitation. En effet, le projet est en déblai, par conséquent tout risque de pollution accidentelle est exclu.

Concernant les captages de Valergues, le projet passe en remblai, l'impact sur le débit ou le niveau de la nappe est inexistant. D'un point de vue qualitatif, le tracé se situe au sein de la zone d'alimentation des captages AEP de Valergues. Ainsi, en phase d'exploitation, une pollution accidentelle pourrait avoir une incidence sur les eaux souterraines prélevées pour l'eau potable de la commune. Les temps de transfert pour atteindre les forages seront compris entre 15 mois sur Bénouides et 18 mois sur Bouisset. En termes de mesures, un suivi qualitatif est prévu et un plan d'intervention en cas de pollution accidentelle sera établi en concertation avec le SDIS.

En cas de pollution accidentelle, les pompages des captages seront interrompus et les modalités des plans de secours seront appliquées (enlèvement des terres souillées, blocage de la progression de la pollution, mis en place de barrières hydrauliques). Des mesures compensatoires pourront être mises en œuvre, notamment l'approvisionnement par une ressource de substitution en cas de pollution.*

En ce qui concerne la phase travaux, les risques d'impacts sur les captages sont relativement faibles. Ces risques sont liés aux déversements de produits polluants sur le sol (hydrocarbures, produits de décoffrage, etc.). Les volumes considérés sont généralement faibles (volume d'un réservoir par exemple). Le matériel à disposition sur les chantiers (kits anti-pollution) et la sensibilisation du personnel permettent d'intervenir relativement vite et de limiter la diffusion d'une éventuelle pollution. Les matériaux pollués sont excavés et récupérés avant élimination, via la filière agréée selon sa nature. Il est à noter que, d'une manière générale, toutes les prescriptions relatives à la protection de l'environnement en phase chantier seront détaillées dans un Plan de

Respect de l'Environnement (PRE) établi par l'entreprise, qui comprend notamment un plan d'alerte et d'intervention assurant la mise en œuvre de moyens de protection et de dépollution en cas de pollution accidentelle. Le détail des mesures est donné dans les mémoires des dossiers « police de l'eau » au paragraphe 3.2.4.2.2.

(*) : Barrière hydraulique : une barrière hydraulique a pour vocation d'intercepter les écoulements souterrains afin que le polluant n'atteigne pas les captages. Ce dispositif se compose de nouveaux ouvrages de pompage en amont hydraulique des captages.

Avis de la commission d'enquête :

Afin de définir plus précisément la nature de ces mesures compensatoires, la commission d'enquête recommande :

- ***de procéder, avant tout début de travaux, au complément d'étude visant à préciser l'ampleur de la perte de productivité de tous les captages proches du projet et d'évaluer ainsi tout risque de pollution de ceux-ci ;***
- ***de prévoir pour les nappes souterraines, les puits et les forages potentiellement impactés par le projet, un suivi spécifique (quantitatif et qualitatif), en période de travaux et pendant toute la durée de l'exploitation, en mesurant l'impact sur les ouvrages de prélèvements d'eau existants ainsi que sur les cultures qui pourraient éventuellement souffrir, suite à un déficit hydrique résultant des rabattements de nappe ;***
- ***de procéder également comme en matière de pollution accidentelle, à un suivi systématique de la qualité des eaux des différents captages après réalisation d'un état initial avant début des travaux.***

2 - Les opérations d'entretien de la ligne consistent à l'emploi de produits phytosanitaires de façon à éliminer les végétaux des zones de voies et aux abords proches. L'entretien et les modalités de désherbage de CNM sont détaillés dans le chapitre 4.1.2. des dossiers 2B-1 et 2C-1 des dossiers police de l'eau.

Plus précisément, la politique du gestionnaire en matière de traitement phytosanitaire est la suivante :

« Conformément aux engagements de l'Etat, dans les zones où la réglementation ne l'interdit pas, l'usage de produits phytosanitaires sera limité aux produits biodégradables agréés, dans une dosimétrie aussi faible que possible, pour la partie ballastée de la voie ferrée pour laquelle aucune végétation ne peut être tolérée et, pour les pistes et les accès (voir sur le schéma ci-après) pour lesquelles une végétation éparse de faible développement est tolérée. Les traitements des zones concernées (ballast, piste et accès) seront réalisés avec discernement de façon discriminée en fréquence et en concentration selon les besoins spécifiques, en vue de minimiser l'usage des produits. La bande de proximité et les abords (voir sur le schéma ci-après), qui constitue la majorité de la surface de l'emprise, seront traités mécaniquement à l'exception de situations*

particulières qui, pourraient conduire le Titulaire à proposer à la Police de l'Eau le recours à des produits phytosanitaires en l'absence de toute autre solution. »

(*) Les « Engagements de l'Etat » sont les engagements pris au stade de la déclaration d'Utilité du Public du projet en matière d'insertion économique et sociale et de préservation de l'environnement. Ils sont regroupés dans un document : « CNM / Les Engagements de l'Etat » (mars 2006).

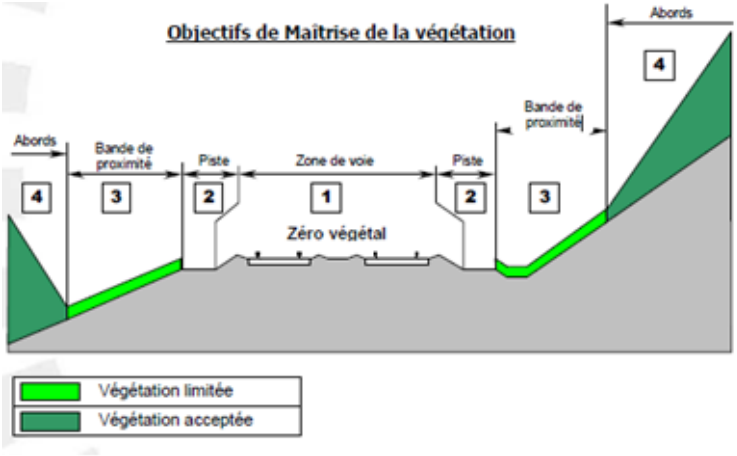
Concrètement, l'usage de produits phytosanitaire sera limité mais non proscrit dans les aires d'alimentation de captages publics d'eau destinée à la consommation humaine. Il sera par contre proscrit au droit des périmètres de protection rapprochée des captages AEP, des cours d'eau, des canaux BRL et des zones humides d'enjeux majeurs.

Il est important de rappeler les principes suivants dans le cadre du CNM et qui figurent dans le dossier « police de l'eau » :

- mise en place d'une structure « grave bitume » en lieu et place de la couche de forme qui réduit considérablement le développement de la végétation sur la voie. Selon l'expertise d'un des experts des structures d'assises de la SNCF (M. ROBINET), il apparait même que l'emploi de produits phytosanitaires sera nul.

- pas d'opération de désherbage en période pluvieuses ;

- utilisation de produits homologués pour le traitement des zones non agricoles, exempts de classement toxicologiques (EC) ou classés « nocifs » ou « irritants » (Xn ou Xi).



<u>Avis de la commission d'enquête :</u>

La commission d'enquête a bien pris note des explications données et des diverses mesures qui pourraient être prises.

<u>Sur la commune de Lunel-Viel</u> :

Observation écrite LU P1(V) et LU R 02 de M. PIGACHE qui demande d'assurer le maintien de l'alimentation en eau par le forage existant (Parcelle B 301).

> *<u>Réponse OC'VIA</u> :*
>
> *L'étude hydrogéologique réalisée en 2012 a permis de dresser un état des lieux des eaux souterraines (enjeux des eaux souterraines, recensement des points d'eau privés et publics) et d'évaluer les impacts qualitatifs et quantitatifs vis-à-vis des eaux souterraines.*
>
> *En cas d'impact avéré ayant des conséquences sur l'exploitation d'un point d'eau déclaré, OC'VIA s'engage à mettre en place des mesures compensatoires telles que décrites dans le dossier « police de l'eau » :*
>
> *-approfondissement du forage ou du puits,*
>
> *-raccordement si possible au réseau public de distribution,*
>
> *-recherche et fourniture d'un nouveau point de prélèvement analogue à celui asséché,*
>
> *-indemnisation en l'absence de possibilités de réparation du préjudice.*

<u>Avis de la commission d'enquête :</u>

Afin de définir plus précisément la nature de ces mesures compensatoires, la commission d'enquête recommande :

- ***de procéder, avant tout début de travaux, au complément d'étude visant à préciser l'ampleur de la perte de productivité de tous les captages proches du projet et d'évaluer ainsi tout risque de pollution de ceux-ci ;***
- ***de prévoir pour les nappes souterraines, les puits et les forages potentiellement impactés par le projet, un suivi spécifique (quantitatif et qualitatif), en période de travaux et pendant toute la durée de l'exploitation, en mesurant l'impact sur les ouvrages de prélèvements d'eau existants ainsi que sur les cultures qui pourraient éventuellement souffrir, suite à un déficit hydrique résultant des rabattements de nappe ;***
- ***de procéder également comme en matière de pollution accidentelle, à un suivi systématique de la qualité des eaux des différents captages après réalisation d'un état initial avant début des travaux.***

<u>Questions de la Commission d'enquête au Maitre d'ouvrage:</u>

1) **La commission d'enquête demande au maître d'ouvrage de lui faire connaître la suite qu'il envisage de réserver aux questions et observations soulevées par les personnes ou organismes qui se sont exprimés au cours de l'enquête.**

Réponse OC'VIA :

Les réponses ont été formulées ci-avant. La majorité des questions concerne des craintes relatives aux impacts sur les points de prélèvements d'eau souterraines. La réponse de principe est la suivante :

En cas d'impact avéré ayant des conséquences sur l'exploitation d'un point d'eau déclaré, OC'VIA s'engage à mettre en place des mesures compensatoires telles que décrites dans le dossier « police de l'eau » :

-approfondissement du forage ou du puits,

-raccordement si possible au réseau public de distribution,

-recherche et fourniture d'un nouveau point de prélèvement analogue à celui asséché,

-indemnisation en l'absence de possibilités de réparation du préjudice.

Avis de la commission d'enquête :

Voir avis précédents.

2) Elle souhaite également une réponse aux questions ci-après :

2-a) Pouvez-vous confirmer que toutes les personnes exploitant l'aquifère aux abords du projet seront tenues informées, et de quelle façon, d'une éventuelle difficulté de prélèvement d'eau dans leurs ouvrages, due aux travaux (zones de déblai humide notamment) ?

Réponse OC'VIA :

Avant le démarrage des travaux, des réunions d'informations publiques seront organisées afin de présenter l'organisation des travaux et également les différents interlocuteurs de OC'VIA. A partir de ces réunions, des contacts avec le personnel travaux seront possibles pour aborder ce type de sujets.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a bien pris note des informations qui seront données, des réunions et des contacts qui seront prévus. De plus la commission d'enquête a bien noté qu'en plus du recensement des points d'eau déclarés, OC'VIA avait effectué un programme de recensement des points d'eau souterrains le plus exhaustif possible sur une distance de 250 mètres de part et d'autre du projet. Et que même si certains forages avaient échappé à ce recensement, cette étude permettrait de mettre en place toute mesure de compensation nécessaire à la sauvegarde des activités et des utilisations existantes.

Questions complémentaires de la commission d'enquête :

2-b) En ce qui concerne les captages d'alimentation en Eau Potable (AEP) dont le périmètre de protection est intercepté par le projet, vous considérez que l'impact du projet sera pratiquement nul, et vous n'envisagez pas de mesures compensatoires.

Quelles seraient les mesures envisagées pour la protection éventuelle des captages d'eau potable ?

Réponse OC'VIA :

En cas de pollution accidentelle le SDIS sera informé et interviendra selon un plan d'intervention établi préalablement et en concertation avec OC'VIA.

Les principes seront les suivants : les pompages des captages seront interrompus et les modalités des plans de secours seront appliquées (enlèvement des terres souillées, blocage de la progression de la pollution, mis en place de barrières hydrauliques). Des mesures compensatoires pourront être mises en œuvre, notamment l'approvisionnement par une ressource de substitution en cas de pollution.*

(*) : Barrière hydraulique : une barrière hydraulique a pour vocation d'intercepter les écoulements souterrains afin que le polluant n'atteigne pas les captages. Ce dispositif se compose de nouveaux ouvrages de pompage en amont hydraulique des captages.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a bien pris note de ces précisions

Toutefois afin de définir plus précisément la nature de ces mesures compensatoires, la commission d'enquête recommande :

- ***de procéder avant tout début de travaux, au complément d'étude visant à préciser l'ampleur de la perte de productivité de tous les captages proches du projet et d'évaluer ainsi tout risque de pollution de ceux-ci ;***
- ***de prévoir pour les nappes souterraines, les puits et les forages potentiellement impactés par le projet, un suivi spécifique (quantitatif et qualitatif), en période de travaux et pendant toute la durée de l'exploitation, en mesurant l'impact sur les ouvrages de prélèvements d'eau existants ainsi que sur les cultures qui pourraient éventuellement souffrir, suite à un déficit hydrique résultant des rabattements de nappe ;***
- ***de procéder également comme en matière de pollution accidentelle, à un suivi systématique de la qualité des eaux des différents captages après réalisation d'un état initial avant début des travaux.***

2-c) En ce qui concerne les captages privés, les impacts peuvent être de 2 sortes :

- Ils ne peuvent plus être exploités,

- Leur rendement est affaibli et ils ne génèrent que peu de changement d'exploitation.

Dans ces cas, des mesures compensatoires devront être mises en œuvre par le maître d'ouvrage avec par exemple :

- Positionnement différent des pompes ou approfondissement des ouvrages,

- Mise en place d'un suivi de l'évolution des niveaux d'eau pendant les travaux et la première année de mise en service,

- Etat initial avant travaux des différents débits pompés et vérification des besoins en eau des utilisateurs.

Le maître d'ouvrage propose-t-il d'autres mesures compensatoires ?

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Voir réponses précédentes.*

Avis de la commission d'enquête :

Toutefois afin de définir plus précisément la nature de ces mesures compensatoires, la commission d'enquête recommande :

- ***de procéder avant tout début de travaux, au complément d'étude visant à préciser l'ampleur de la perte de productivité de tous les captages proches du projet et d'évaluer ainsi tout risque de pollution de ceux-ci ;***
- ***de prévoir pour les nappes souterraines, les puits et les forages potentiellement impactés par le projet, un suivi spécifique (quantitatif et qualitatif), en période de travaux et pendant toute la durée de l'exploitation, en mesurant l'impact sur les ouvrages de prélèvements d'eau existants ainsi que sur les cultures qui pourraient éventuellement souffrir, suite à un déficit hydrique résultant des rabattements de nappe ;***
- ***de procéder également comme en matière de pollution accidentelle à un suivi systématique de la qualité des eaux des différents captages après réalisation d'un état initial avant début des travaux.***

A-III-2 : Thème 2 : Risques d'inondation

Du point de vue des risques d'inondation, le projet établi par OC'VIA se fonde sur l'application généralisée du principe de transparence hydraulique, résultant des orientations du SDAGE Rhône Méditerranée et du SAGE, comme il l'indique dans la description des méthodologies générales retenues pour la définition des ouvrages.

Ce principe vise à minimiser dans toute la mesure du possible l'effet d'obstacle au libre écoulement des eaux , qu'aurait pu engendrer la ligne nouvelle, établie le plus souvent en remblai venant couper le tracé de la plupart des cours d'eau.

Il s'accompagne de conditions dites de remous, consistant à ce que la ligne nouvelle n'entraine , au voisinage de son emprise, qu'un faible rehaussement de la ligne d'eau, inférieur au centimètre dans les secteurs à enjeux et n'excédant pas 30 centimètres dans les secteurs sans enjeux. Les ouvrages hydrauliques prévus au droit des cours d'eau présentent donc une ouverture adaptée à l'écoulement de la crue centennale ou de la plus forte crue historique connue si elle dépasse la crue centennale.

La Commission d'enquête n'a pas de remarques à formuler sur l'objectif de remous dans les secteurs les plus sensibles; il n'en est pas de même pour les secteurs sans enjeux, l'objectif de remous retenu hypothéquant tout changement de destination à terme et pouvant aggraver les dégâts aux cultures ou aux autres occupations du sol, avec une augmentation des surfaces inondables.

Au cours de l'enquête, le principe de transparence hydraulique n'a pas fait l'objet d'observations, sauf à Mauguio: par une délibération du 25 mars 2013, le Conseil municipal de Mauguio a estimé que "la notion de transparence hydraulique ne s'avère pas être forcément judicieuse sur le territoire melgorien, du fait que plusieurs infrastructures situées à l'aval du CNM, notamment le canal BRL et la RD 189, ne bénéficient pas à ce jour d'un gabarit hydraulique comparable à celui imposé à la ligne ferroviaire." Une observation formulée par un conseiller municipal est allée dans le même sens. La commune de Mauguio a demandé la création de bassins d'écrêtement de crues en amont de la nouvelle infrastructure pour prévenir les risques d'inondation.

Les observations enregistrées par la Commission d'enquête, sur le thème des risques d'inondation sont indiquées au présent procès-verbal de synthèse et récapitulées ci-après:

- <u>sur la commune de Lattes</u>: -

Observations LAT- P1(V), LAT- P4(V), LAT- C- 01, LAT- R- 01 et R- 02 de Mme BOISMENU

> *<u>Réponse OC'VIA</u> :*
>
> *La RD986 n'est pas modifié par le projet CNM. Seuls les fossés existants seront busés avec le même dimensionnement que l'existant afin de permettre le passage de la LGV. Les écoulements et l'inondation de la RD986 ne sont donc pas impactés par le projet CNM.*

<u>Avis de la commission d'enquête :</u>

La commission d'enquête prend acte et constate que le projet CNM n'a pas d'impacts sur les écoulements et les inondations sur la RD986.

Observation LAT- C- 02 de l'Indivision MANIER-DULAC

> *<u>Réponse OC'VIA</u> :*
>
> *Voir réponse n°3 du Thème « Dossier »*

<u>Avis de la commission d'enquête :</u>

La commission d'enquête a pris bonne note des explications données par le maitre d'ouvrage, et en particulier que les résultats de l'étude complémentaire montrent que les conclusions de l'étude présentée par ASF ne sont pas remises en cause.

Observation LAT- C- 03 de la Mairie de Lattes

Réponse OC'VIA :

Dans le secteur de la Céreirède, à la demande de la DDTM34, de la Communauté d'Agglomération de Montpellier ainsi que de la Mairie de Lattes, les bassins ont été optimisés afin d'impacter le moins possible ce quartier. Notamment, lorsque cela a été possible, des noues ont remplacé les bassins et les formes des bassins ont été allongées pour limiter au mieux l'impact foncier.

Les contraintes de planning liées au projet CNM ont amené OCVIA à mener conjointement l'enquête parcellaire et l'enquête Loi sur l'Eau ce qui a pu mener à certaines incohérences dans les dossiers mais qui seront corrigées dans des portés à connaissance ou des enquêtes parcellaires complémentaires.

Dans le cas des bassins du CNM dans le secteur de Jumelage DDA9/CNM, OC'VIA a mené des études sur la faisabilité de la mise en place des bassins entre les deux infrastructures. Techniquement, 4 des 6 bassins CNM pourraient être positionnés entre ces infrastructures. Cela pose par contre d'autres problèmes de gestion de ceux-ci. ASF n'y est par conséquent pas favorable.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête relève que, dans le secteur de la Céreirède, le maître d'ouvrage a étudié une adaptation de la forme des bassins pour limiter leur impact foncier.

Elle estime, en outre, que l'étude relative à l'implantation de plusieurs bassins CNM entre les deux infrastructures (DDA9 et CNM) dans le secteur où elles sont jumelées (Montpellier, Lattes et Mauguio) devrait être poursuivie en concertation entre OC'VIA et ASF, pour analyser les problèmes de gestion soulevés par ASF et leur apporter si possible une solution. Dans cette hypothèse, la commission d'enquête estime souhaitable une telle implantation, pour des motifs de meilleure utilisation des espaces disponibles, à condition que l'exploitation et l'entretien des bassins puissent être assurés en toute sécurité pour les usagers des transports et pour le personnel chargé de l'entretien.

Observation LAT-C-04 de l'Agglomération de Montpellier

Réponse OC'VIA :

OCVIA travaille actuellement en collaboration avec la Communauté d'Agglomération de Montpellier, la Société d'Équipement de la Région Montpelliéraine ainsi qu'ASF sur le Quartier Oz afin de se coordonner sur les différents aménagements.

Des réflexions sont notamment en cours sur la gestion et les aménagements de l'ouvrage sur le Nègue-Cats, sur l'implantation des bassins de compensation à l'imperméabilisation.

L'ouvrage SC809-0 de la Méjanelle (2 cadres de 2.5x2.5m) fera l'objet d'une étude complémentaire pour vérifier la faisabilité d'un ouvrage unique de 5x2.5m. Si cela est possible, un ouvrage 5 x 2,5m sera réalisé.

L'étude de faisabilité des bassins entre les 2 infrastructures du CNM et du dédoublement de l'A9 a montré qu'il était techniquement possible d'implanter des bassins dans le délaissé. Néanmoins, ASF, en raison des contraintes d'exploitation induites, ne semble pas favorable à cette mise en œuvre.

Il est techniquement possible d'élargir l'OHSC866-0 faisant 1x1m (passer de 1m à 1.20m) mais pas d'augmenter sa hauteur car celle-ci est calante pour le profil en long de la LGV. OC'VIA précise donc qu'un ouvrage de 1m de hauteur et de 1.20m de largeur sera donc réalisé.

Conformément au Référentiel Technique de conception des lignes nouvelles LGV dans le cadre de PPP ou de DSP, aucun ouvrage hydraulique de fonctionne en charge pour le débit de projet. Cela s'applique donc aussi aux ouvrages OH SC 853-0 et OH SC 85-0.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la réponse d'OC'VIA sur la possibilité de modifier l'ouvrage SC809-0 de la Méjanelle (remplacement de deux cadres de 2,5X2,5m par un ouvrage unique de 5X2,5m, afin de réduire le risque d'embâcles, si la faisabilité en est confirmée). Elle prend acte également de la réponse d'OC'VIA sur l'élargissement de l'ouvrage hydraulique OHSC866-0 (passage de 1m à 1,20m en largeur).

Concernant l'implantation des bassins entre les deux infrastructures DDA9 et CNM dans la zone où elles sont jumelées, elle renvoie à son avis donné ci-avant sur ce point.

- sur la commune de Lunel-Viel

Observation LUV- P3(V) de M. CHARPENTIER, Maire

Réponse OC'VIA :

Les cours d'eau Dardaillon Est et Ouest ont fait l'objet d'études hydrauliques intégrant l'hydrologie validée par les services de la DDTM34. Le dimensionnement des ouvrages hydrauliques respectant le principe de transparence ont été dimensionnés sur la base de ces études.

En ce qui concerne le remblai sur le ruisseau des Courrens, il s'agit en fait des installations de maintenance. La localisation de ces installations correspond d'une part à la nécessité d'une inter-distance entre les différentes installations de la ligne, et d'autre part elles doivent être impérativement positionnées dans des zones où la ligne est en alignement droit et en déclivité constante sur une longueur suffisante fin de pouvoir implanter les appareils de voie de desserte des installations et de changement de voies permettant de maintenir les deux voies. Compte tenu de la base maintenance principale située à proximité de Générac dans le Gard et des nombreux rayons en plan au nord de Lunel et dans le secteur de Mudaison-Mauguio, le positionnement de ce tiroir de maintenance était quasiment fixé.

<u>Avis de la commission d'enquête :</u>

Sur les ouvrages de franchissement des Dardaillon Est et Ouest, la commission d'enquête prend note des explications fournies par le maitre d'ouvrage sur leur dimensionnement respectant le principe de transparence hydraulique, et lui demande d'examiner les problèmes posés par ces franchissements selon les observations émises par M. le Maire de Lunel-Viel.

Sur le "tiroir de maintenance" prévu au projet OC'VIA à la limite Lunel-Viel – Valergues sur le ruisseau du Courrens, la commission d'enquête prend note des explications données par OC'VIA sur les raisons fonctionnelles (interdistance entre installations de maintenance, contraintes liées aux caractéristiques géométriques du tracé et du profil en long) qui ont conduit à cette localisation. Elle prend note également de la réponse d'OC'VIA, donnée dans le cadre du thème n°3 "Risques de pollution", selon laquelle cette installation n'est pas destinée à la réparation des trains, mais à des opérations d'entretien de la voie ferrée non génératrices de risques de pollution.

La commission d'enquête prend acte des raisons qui ont conduit à déterminer l'emplacement de cette installation de maintenance et du faible risque de pollution qu'elle entraîne, du fait de sa destination; elle considère néanmoins que le tiroir de maintenance pourrait, dans des circonstances exceptionnelles, être utilisé pour un stockage temporaire de trains susceptibles de générer une pollution.

La commission d'enquête recommande toutefois la recherche et l'étude d'une autre implantation ne présentant pas les mêmes risques de pollution de cours d'eau. En cas d'impossibilité, si ce tiroir de maintenance ne peut être déplacé, sa réalisation doit prendre en compte la présence du ruisseau de Courrens et donc s'accompagner de mesures de protection renforcées contre le risque de pollution accidentelle.

- Observations LUV- P4(V), LUV- R- 03 et LUV- C- 01 de M. GIRARD

<u>Réponse OC'VIA</u> :

L'étude de BRL dont il est fait référence par M. Girard date de 1959. Depuis, des études hydrologiques ont été menées. Notamment la pluviométrie a été analysée sur le secteur d'étude et les débits de crue ont été évalués par la méthode « des Experts » et par la méthode SHYREG. La synthèse de l'étude hydrologique a proposé au vu de ces résultats, de retenir la méthode « des Experts » qui permet d'aboutir aux débits de crue tels que définis dans l'étude hydraulique. Ces débits ainsi que ceux de l'ensemble des cours d'eau du projet CNM ont été validés par la DDTM34.

Les critères de dimensionnement des ouvrages hydrauliques définis dans les Engagements de l'Etat et en collaboration avec la DDTM34 permettent de justifier de la non aggravation des conditions d'inondation en état projet. L'incidence sur les zones inondables en aval restent donc sensiblement identiques pour les crues décennales ainsi que centennales.*

(*) Les « Engagements de l'Etat » sont les engagements pris au stade de la déclaration d'Utilité du Public du projet en matière d'insertion économique et sociale et de préservation de

l'environnement. Ils sont regroupés dans un document : « CNM / Les Engagements de l'Etat » (mars 2006).

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de cette réponse.

- sur la commune de Mauguio

-observations MAU- P2(V), MAU-P10(V), MAU- C-01, MAU-C-03, MAU- R- 07 de l'I.N.R.A.

Réponse OC'VIA :

Voir réponse n°1 du Thème « Dossier »

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la réponse (Cf thème Dossier) donnée par le maitre d'ouvrage, indiquant qu' il déplace le bassin de compensation de remblais en zone inondable initialement prévu sur les terrains propriété de l'INRA au lieudit "Le Mas Neuf" parcelle DB21; la Commission relève le caractère positif de cette réponse, qui prend en compte, en partie, la préservation des installations expérimentales de l'INRA.

Elle prend acte des raisons (contraintes géométriques du projet) qui conduisent le maitre d'ouvrage à maintenir inchangé l'emplacement d'un bassin de rétention multifonction sur les terrains INRA du site de La Madone parcelle DC15, et de son accord pour étudier une adaptation de la forme de ce bassin en vue de réduire le plus possible son impact sur les installations de l'INRA.

-Observations MAU-C-05, MAU-R-09 de Mme BOURGUET

Réponse OC'VIA :

Le principe de transparence hydraulique est inscrit dans les Engagements de l'Etat applicables au projet de Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier ce pourquoi OCVIA se doit d'y d'être conforme.*

Par ailleurs, les ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés pour la crue de projet, crue centennale, mais le fonctionnement hydraulique a également été étudié pour une crue décennale.

(*) Les « Engagements de l'Etat » sont les engagements pris au stade de la déclaration d'Utilité du Public du projet en matière d'insertion économique et sociale et de préservation de l'environnement. Ils sont regroupés dans un document : « CNM / Les Engagements de l'Etat » (mars 2006).

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que le maitre d'ouvrage OC'VIA était tenu de respecter les Engagements de l'Etat relatifs au projet CNM tels que formalisés dans le document RFF de Mars 2006: selon ce document (Chapitre 2), "les mesures qui seront mises en œuvre visent à assurer la transparence hydraulique de l'ouvrage, la préservation de la ressource en eau et la protection des milieux aquatiques".

La commission d'enquête considère donc que c'est à juste titre que le maitre d'ouvrage a défini ses ouvrages en appliquant le principe de transparence hydraulique.

La commission d'enquête ne partage pas le point de vue exprimé par Mme Bourguet, qui juge "absurde" l'application du principe de transparence hydraulique; elle relève en outre que, contrairement aux affirmations de cette correspondante, le maitre d'ouvrage ne s'est pas contenté d'étudier ses ouvrages pour les crues centennales, mais a également examiné les hypothèses de crue décennale (Cf dossiers 2B "Etudes hydrauliques"); elle estime enfin que la prise en compte de la crue centennale, qui ne peut être "plafonnée" à des débits de crue décennale comme le suggère Mme Bourguet, est pertinente.

La commission d'enquête renvoie à son avis donné dans les pages suivantes sur les observations de la Mairie de Mauguio et la réponse d'OC'VIA.

- Observations MAU-R-12 de la Communauté d'Agglomération du Pays de l'Or

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *L'ensemble des ouvrages hydrauliques du projet CNM ont été dimensionnés sur la base d'études détaillées. C'est le cas notamment du Salaison et du fossé de la Tride pour lesquelles l'étude hydraulique a mené aux ouvrages proposés (voir compléments de réponse aux observations MAU-C-08 ci-dessous).*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte mais estime que la maitre d'ouvrage devra examiner plus précisément l'incidence du projet sur l'inondabilité de la route entre Mudaison et St Brès et prendre toutes mesures pour y remédier.

- Observation MAU-C-08 de la Commune de MAUGUIO (délibération du 25 mars 2013)

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Le principe de transparence hydraulique est inscrit dans les Engagements de l'Etat* applicables au Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier ce pourquoi OCVIA se d'y d'être conforme. Néanmoins, à la demande du service instructeur de la Police de l'Eau, la faisabilité d'une noue collectrice en amont de la LGV guidant les écoulements vers la Balaurie pourrait être étudiée.*

(*) Les « Engagements de l'Etat » sont les engagements pris au stade de la déclaration d'Utilité du Public du projet en matière d'insertion économique et sociale et de préservation de l'environnement. Ils sont regroupés dans un document : « CNM / Les Engagements de l'Etat » (mars 2006).

L'ensemble des ouvrages hydrauliques du projet CNM ont été dimensionnés sur la base d'études détaillées. C'est le cas notamment du Salaison et du fossé de la Tride pour lesquelles l'étude hydraulique a mené aux ouvrages proposés. Néanmoins, à la demande de la commune de Mauguio, la création d'un bassin d'expansion ou d'écrêtement de crues en rive gauche du Salaison, avec pour vocation de réguler les débordements lors d'une occurrence vingtennale a été étudiée. Les conclusions récentes de cette étude ont montré que l'impact des ouvrages de rétention serait faible au vu des objectifs attendus :

1. *le volume de la crue Q10 est de l'ordre de 3 millions m^3 et celui de Q100 8,5 millions contre 140 000m^3 pour le bassin ;*
2. *la crue de projet pour le bassin est a priori la crue Q20 => le bassin devrait être transparent hydrauliquement pour la crue Q100 => pas d'impact sur Q100 => pas d'impact sur ouvrages CNM qui sont dimensionnés pour Q100.*
3. *Plus concrètement, lorsque le débit de la rivière dépasse le Q20, le bassin est plein et ne peut plus écrêter.*

En complément : Dans le cas théorique parfait ou le bassin écrêterait parfaitement la pointe de crue décennale, le débit passerait d'environ74 à 63 m3/s. Pour les crues supérieures cette effet serait bien plus faible et nécessiterait un fonctionnement adapté à la période de retour de la crue.

En conclusion, la réalisation de ces bassins n'apporte pas d'avantages significatifs et OC'VIA n'envisage pas de les réaliser.

<u>Avis de la commission d'enquête :</u>

La commission d'enquête considère que le maitre d'ouvrage OC'VIA était tenu de respecter les Engagements de l'Etat relatifs au projet CNM tels que formalisés dans le document RFF de Mars 2006: selon ce document (Chapitre 2), "les mesures qui seront mises en œuvre visent à assurer la transparence hydraulique de l'ouvrage, la préservation de la ressource en eau et la protection des milieux aquatiques".

La commission d'enquête considère donc que c'est à juste titre que le maitre d'ouvrage a défini ses ouvrages en appliquant le principe de transparence hydraulique.

Elle estime cependant que l'application de ce principe ne devrait pas l'empêcher de prendre en considération les observations formulées par le Conseil municipal de Mauguio dans sa délibération du 25 mars 2013.

Il est en effet exact que certains ouvrages situés en aval du projet CNM, tels que le canal BRL, n'assurent pas la même transparence hydraulique que celle qui s'est imposée au projet CNM, ce qui entraîne un effet d'obstacle à l'écoulement des eaux se traduisant par l'inondabilité des terrains situés en bordure de la rive Nord du canal, comme le montrent les documents d'études

hydrauliques OC'VIA insérés au dossier d'enquête. Le principe de transparence hydraulique appliqué au projet CNM a précisément pour objet de ne pas reproduire cette situation.

Pour autant, les remblaiements de zones inondables, qui n'ont pu être évités pour la conception du projet, sont compensés par des déblais dans des zones définies au projet; de telles dispositions n'empêchent cependant pas un rehaussement de la ligne d'eau au voisinage du remblai CNM qui, bien que limité à 20 ou 30 cm selon le dossier, n'en constitue pas moins une incidence du projet sur les terrains proches de la ligne nouvelle.

A ce titre, la commission d'enquête estime que le maître d'ouvrage devrait prendre en compte la demande de la Mairie de Mauguio consistant en la réalisation, au Nord du projet CNM et parallèlement à celui-ci, d'une noue collectrice d'eaux pluviales en direction de la Balaurie. Elle souhaite également une étude plus approfondie par le maitre d'ouvrage de l'incidence d'éventuels bassins de retenue en amont, tels que souhaités par la Mairie de Mauguio (et par Mme Bourguet, cf avis donné ci-avant),qui, bien que d'effet limité comme il l'indique dans sa réponse, pourraient contribuer à une atténuation du risque d'inondation.

Concernant les parcelles de l'INRA, mentionnées par la Mairie de Mauguio, la commission d'enquête donne son avis par ailleurs (Cf avis sur observations INRA et réponse Oc'VIA).

- Observations MAU-C-09 du Symbo (Syndicat mixte du bassin de l'Or)

Réponse OC'VIA :

Transparence hydraulique :

- la RD110 au droit du Dardaillon Est est actuellement inondable pour la crue centennale. Elle a été modifiée et rétablie avec les mêmes conditions d'inondabilité (comme cela est le cas pour l'ensemble des voiries modifiées par le projet CNM).

- L'extension de la zone inondable sur la RD106 entre Mudaison et Saint Brès est inchangée entre l'état initial et l'état projet. L'impact en termes d'exhaussement de la ligne d'eau sur la RD106 reste lui très localisé au niveau du projet CNM, il est compris entre 10 et 20 cm et situé dans un secteur où la route est déjà inondable. Il est par ailleurs important de préciser que dans tous les cas, le niveau d'eau total lors d'une crue centennale sur la RD après réalisation du CNM n'excède jamais 50 cm.

- Comme détaillé ci-dessus, l'ensemble des ouvrages hydrauliques du projet CNM ont été dimensionnés sur la base d'études détaillées. C'est le cas notamment du Salaison et du fossé de la Tride pour lesquelles l'étude hydraulique a mené aux ouvrages proposés sur la base des critères définis par les Engagements de l'Etat et en collaboration avec la DDTM34.*

(*) Les « Engagements de l'Etat » sont les engagements pris au stade de la déclaration d'Utilité du Public du projet en matière d'insertion économique et sociale et de préservation de

l'environnement. Ils sont regroupés dans un document : « CNM / Les Engagements de l'Etat » (mars 2006).

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête renvoie à son avis donné ci-avant (sur les observations de la Mairie de Mauguio et la réponse d'OC'VIA) concernant l'opportunité de création d'une noue collectrice d'eaux pluviales vers la Balaurie, également souhaitée par le SYMBO, en amont du projet CNM.

Elle estime que si des rétablissements de communication doivent être réalisés, tels que celui de la RD110 entre Lunel-Viel et Vérargues, ils devraient autant que possible ne pas rétablir à l'identique l'inondabilité de la voie, mais mettre à profit les travaux nécessaires pour remédier à cet 'état de fait, ou ne pas aggraver la situation comme pour la RD106 entre Mudaison et St Brès.

- sur la commune de Mudaison

- Observation MUD-P1(V) de M. ROBERT

Réponse OC'VIA :

(Cette observation n'a pas amené de question)

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte.

- Observations MUD-P6(V), MUD-R-04 de M. ALBERT

Réponse OC'VIA :

Les mesures prises par OCVIA en matière d'hydraulique visent à assurer la plus grande transparence hydraulique du CNM et à minimiser les impacts conformément aux Engagements de l'Etat.*

(*) Les « Engagements de l'Etat » sont les engagements pris au stade de la déclaration d'Utilité du Public du projet en matière d'insertion économique et sociale et de préservation de l'environnement. Ils sont regroupés dans un document : « CNM / Les Engagements de l'Etat » (mars 2006)

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte.

- Observations MUD-P8(V), MUD-R-06 de M. RUL

Réponse OC'VIA :

Le projet CNM se doit de respecter le principe de transparence hydraulique défini dans les Engagements de l'Etat. Les ouvrages hydrauliques dimensionnés dans le cadre des études hydraulique permettent donc le rétablissement de l'ensemble des écoulements naturels au plus proche de l'état initial. A ce titre, l'ouvrage à l'Est de la zone artisanale du BOSC a donc également été dimensionné pour permettre l'évacuation des eaux pluviales du secteur.*

(*) Les « Engagements de l'Etat » sont les engagements pris au stade de la déclaration d'Utilité du Public du projet en matière d'insertion économique et sociale et de préservation de l'environnement. Ils sont regroupés dans un document : « CNM / Les Engagements de l'Etat » (mars 2006).

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte.

Questions de la Commission d'enquête au Maitre d'ouvrage:

La Commission d'enquête demande au Maitre d'ouvrage de lui faire connaitre, dans son mémoire en réponse, la suite qu'il envisage de réserver aux questions et observations soulevées par les personnes ou organismes qui se sont exprimées au cours de l'enquête. Elle souhaite également une réponse aux questions ci-après :

1) **La Commission demande au Maitre d'ouvrage d'expliciter son adoption du principe de transparence hydraulique au regard de la règlementation en vigueur, des contraintes et potentialités du site et des caractéristiques du projet;**

Réponse OC'VIA :

Voir les réponses aux questions ci-dessus.

OC'VIA se doit de respecter le principe de transparence hydraulique défini dans les Engagements de l'Etat.*

(*) Les « Engagements de l'Etat » sont les engagements pris au stade de la déclaration d'Utilité du Public du projet en matière d'insertion économique et sociale et de préservation de l'environnement. Ils sont regroupés dans un document : « CNM / Les Engagements de l'Etat » (mars 2006).

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que le maitre d'ouvrage OC'VIA était tenu de respecter les Engagements de l'Etat relatifs au projet CNM tels que formalisés dans le document RFF de Mars 2006: selon ce document (Chapitre 2), "les mesures qui seront mises en œuvre visent à assurer la transparence hydraulique de l'ouvrage, la préservation de la ressource en eau et la protection des milieux aquatiques".

La commission d'enquête considère donc que c'est à juste titre que le maitre d'ouvrage a défini ses ouvrages en appliquant le principe de transparence hydraulique.

2) Dans les secteurs dits "sans enjeux", n'est-il pas possible de réduire la hauteur maximale de remous afin de ne pas hypothéquer dans le futur des modes d'occupation du sol plus valorisants ?

Réponse OC'VIA :

Les secteurs dits "sans enjeux" pour lesquels le remous est supérieur à 5cm sont localisés près de LGV, le plus souvent dans les emprises foncières acquises par OCVIA et dans des zones déjà inondables qui sont donc des secteurs très peu valorisables.

Il serait néanmoins techniquement possible de réduire les hauteurs de remous dans ces secteurs mais au prix de l'augmentation des ouvertures des ouvrages hydrauliques qui sont déjà très conséquents.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte.

3) Le projet nécessite pour la construction des divers ouvrages, la mise en œuvre de remblais dans les secteurs d'expansion de crues provoquant à terme une réduction progressive des champs d'expansion qui peut s'avérer néfaste. En application du SDAGE ces remblais doivent faire l'objet d'une compensation à 100 %.

Le dossier prévoit un certain nombre de secteurs où seront réalisés des déblais compensatoires.

Quelle en sera leur destination ?
Certains participants à l'enquête, propriétaires des terrains concernés, nous ont indiqué ne pas avoir été informés et contactés pour une éventuelle cession de ces terrains.

Réponse OC'VIA :

Les contraintes de planning liées au projet CNM ont amené OCVIA à mener conjointement l'enquête parcellaire et l'enquête Loi sur l'Eau ce qui a pu mener à certaines incohérences dans les dossiers mais qui seront corrigées dans des portés à connaissance ou des enquêtes parcellaires complémentaires.

Les secteurs qui feront l'objet de déblais compensatoires seront soumis à une servitude de non aedificandi. Il s'agit de décaissement allant de quelques dizaines de centimètres jusqu'à environ 3 m au maximum. Les propriétaires seront informés prochainement dans le cadre d'une enquête parcellaire complémentaire. Il est envisagé soit un conventionnement avec indemnisation du propriétaire, soit une acquisition du terrain avec ou sans rétrocession.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte du lancement prochain d'une enquête parcellaire complémentaire, concernant notamment les emprises nécessaires à des bassins de compensation.

4) Le projet de réalisation du CNM prévoit d'impacter une surface de 3,98 ha et 1148 m de cours d'eau. La compensation estimée à 7,96 ha de zones humides et de 1873 m de cours d'eau sera-t-elle réalisée dans le bassin versant de l'étang de l'Or, comme le demande le Symbo ?

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Depuis la fin de l'enquête publique, OC'VIA a rencontré de nouveau le SYMBO dans le cadre de la mise au point du projet de mesures compensatoires dans le bassin versant de l'étang de l'Or. La compensation des impacts du CNM sur les zones humides et cours d'eau du bassin versant sera bien réalisée dans le même bassin versant, sur le cours d'eau du Salaison. Un projet de convention est en cours de rédaction.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de cette réponse et souhaite la finalisation prochaine de la convention annoncée.

A-III-3 : Thème 3 : Risques de pollution.

En phase travaux les risques potentiels sont liés:

1) aux rejets des eaux pluviales des zones en travaux lors de la réalisation des terrassements, des accès au chantier, de la réalisation des ouvrages de franchissement… Ce sont donc des émissions de matière en suspension (fines..) et éventuellement de produits toxiques hydrocarbures (engins) ou encore des produits liés à la fabrication du béton.
2) aux rejets d'eaux usées à forte charge organique des installations de chantier (base de vie)

En phase d'exploitation les risques sont de diverses natures:

1) utilisation de produits phytosanitaires (désherbants, limiteurs de croissance..). La végétation est une cause importante de dégradation de la voie et de la plateforme ferroviaire il s'agit donc de contrôler sa croissance pour en assurer la sécurité ainsi que celle des bandes de proximité et des abords (sécurité incendie en particulier)
2) risques de pollution accidentelle due au transport de matières dangereuses

Les observations enregistrées par la commission d'enquête sur ce thème figurent dans le présent procès-verbal de clôture et sont récapitulées ci-après :

Observation orale et écrite LUP2 (V) et LU R 02 de Mme GRAU qui craint que l'implantation sur sa propriété d'une zone de maintenance et donc de stockage de trains de marchandises éventuellement avec tous les risques de pollution en cas d'accidents ou de fausses manœuvres sur le ruisseau des Courrens qui assure l'alimentation en eau de la propriété.

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Le tiroir de maintenance situé à la limite des communes de Valergues et de Lunel Viel, n'a pas pour fonction de stocker des trains de marchandises devant être réparés ; sa fonction est de permettre la réalisation de la seule maintenance de la nouvelle voie ferrée. Y seront* donc *implantés uniquement des engins de maintenance et des trains travaux pour effectuer cette maintenance : essentiellement d'ailleurs des trains de ballast pour le rebourrage des voies. Il n'y a donc pas d'aggravation des risques de pollution dans cette zone par rapport au reste de la section courante.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a pris note car la précision est importante. Cependant s'il s'agit d'entretien concernant les opérations de désherbage, des pollutions accidentelles pourraient provenir de la présence et donc du stockage dans cette zone de produits phytosanitaires intrinsèquement dangereux pour l'environnement d'autant plus que la zone de stockage est localisée au-dessus d'un ruisseau. D'autre part s'il s'avérait qu'il faille utiliser cette zone en cas d'accident (incendie d'un convoi p.ex..), il est recommandé que toutes précautions soient prises pour éviter tout rejet polluant. Celle zone ne devrait pas être utilisée à d'autres fins que celle indiquée par le maître d'ouvrage.

Observation orale LU P3 (V) de M.CHARPENTIER, Maire de Lunel-Viel qui considère qu'Oc'Via n'a pris en compte que partiellement les problèmes de nuisances à prévoir sur la zone de stockage envisagée sur le ruisseau des Courrens.

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Le tiroir de maintenance situé à la limite des communes de Valergues et de Lunel Viel, n'a pas pour fonction de stocker des trains de marchandises devant être réparés ; sa fonction est de permettre la réalisation de la seule maintenance de la nouvelle voie ferrée. Y seront donc implantés uniquement des engins de maintenance et des trains travaux pour effectuer cette maintenance : essentiellement d'ailleurs des trains de ballast pour le rebourrage des voies. Il n'y a donc pas d'aggravation des risques de pollution dans cette zone par rapport au reste de la section courante.*

Avis de la commission d'enquête :

Voir avis précédent. La commission d'enquête recommande, si un autre site ne peut être trouvé pour cet usage, de renforcer les mesures de protection.

Observation orale et écrite MAU P11, MAU R 08 et MAU C 04 de M. et Mme GRAU qui émettent des réserves quant à l'opportunité d'implanter une zone de stationnement pour trains en réparation, source potentielle de rejets de matières dangereuse, à proximité du ruisseau des Courrens.

Réponse OC'VIA :

Le tiroir de maintenance situé à la limite des communes de Valergues et de Lunel Viel, n'a pas pour fonction de stocker des trains de marchandises devant être réparés ; sa fonction est de permettre la réalisation de la seule maintenance de la nouvelle voie ferrée. Y seront donc implantés uniquement des engins de maintenance et des trains travaux pour effectuer cette maintenance : essentiellement d'ailleurs des trains de ballast pour le rebourrage des voies. Il n'y a donc pas d'aggravation des risques de pollution dans cette zone par rapport au reste de la section courante.

Avis de la commission d'enquête :

Voir avis précédents.

Observation orale et écrite MAU P15, MAU R 12 et MAU C 07 de Mme GARREL pour La communauté d'Agglomération du Pays de l'Or qui demande et insiste sur la réduction et la maîtrise du rejet en produits phytosanitaires, et de manière plus précise sur l'absence de recours à ces types de produits à l'intérieur des aires d'alimentation des captages publics d'eau destinés à la consommation humaine.

Réponse OC'VIA :

Les opérations d'entretien de la ligne consistent à l'emploi de produits phytosanitaires de façon à éliminer les végétaux des zones de voies et aux abords proches. L'entretien et les modalités de désherbage de CNM sont détaillés dans le chapitre 4.1.2. des dossiers 2B-1 et 2C-1 des dossiers police de l'eau.

Plus précisément, la politique du gestionnaire en matière de traitement phytosanitaire est la suivante :

« Conformément aux engagements de l'Etat, dans les zones où la réglementation ne l'interdit pas, l'usage de produits phytosanitaires sera limité aux produits biodégradables agréés, dans une dosimétrie aussi faible que possible, pour la partie ballastée de la voie ferrée pour laquelle aucune végétation ne peut être tolérée et, pour les pistes et les accès (voir sur le schéma ci-après) pour lesquelles une végétation éparse de faible développement est tolérée. Les traitements des zones concernées (ballast, piste et accès) seront réalisés avec discernement de façon discriminée en fréquence et en concentration selon les besoins spécifiques, en vue de minimiser l'usage des produits. La bande de proximité et les abords (voir sur le schéma ci-après), qui constitue la majorité de la surface de l'emprise, seront traités mécaniquement à l'exception de situations particulières qui, pourraient conduire le Titulaire à proposer à la Police de l'Eau le recours à des produits phytosanitaires en l'absence de toute autre solution. »*

(*) Les « Engagements de l'Etat » sont les engagements pris au stade de la déclaration d'Utilité du Public du projet en matière d'insertion économique et sociale et de préservation

de l'environnement. Ils sont regroupés dans un document : « CNM / Les Engagements de l'Etat » (mars 2006)

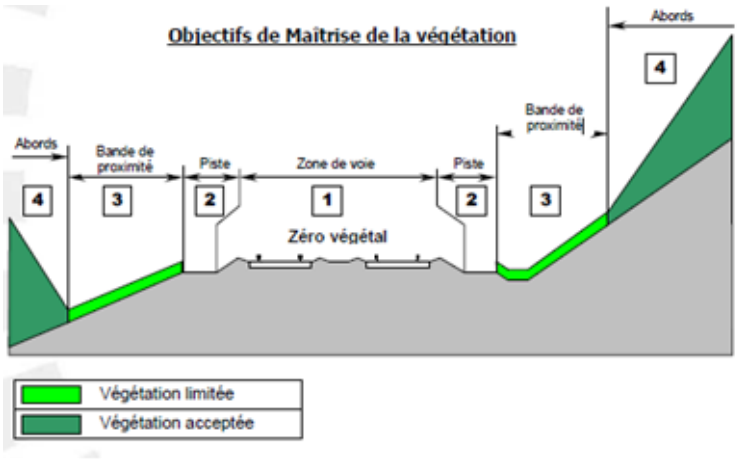
Concrètement, l'usage de produits phytosanitaire sera limité mais non proscrit dans les aires d'alimentation de captages publics d'eau destinée à la consommation humaine. Il sera par contre proscrit au droit des périmètres de protection rapprochée des captages AEP, des cours d'eau, des canaux BRL et des zones humides d'enjeux majeurs.

Il est important de rappeler les principes suivants dans le cadre du CNM et qui figurent dans le dossier « police de l'eau » :

- mise en place d'une structure « grave bitume » en lieu et place de la couche de forme qui réduit considérablement le développement de la végétation sur la voie. Selon l'expertise d'un des experts des structures d'assises de la SNCF (M. ROBINET), il apparait même que l'emploi de produits phytosanitaires sera nul.

- pas d'opération de désherbage en période pluvieuses ;

- utilisation de produits homologués pour le traitement des zones non agricoles, exempts de classement toxicologiques (EC) ou classés « nocifs » ou « irritants » (Xn ou Xi).



Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a bien noté que la procédure implique la mise en application des dispositions prévues dans le dossier « Police de l'eau »pour la protection des captages. Pour ce qui concerne les opérations de désherbage elles seront réduites au minimum en particulier grâce à la mise en place d'une structure « grave bitume » d'une épaisseur de 12 cm qui réduira le développement de la végétation sur la voie.

Questions de la Commission d'enquête au Maitre d'ouvrage:

La commission d'enquête demande au Maître d'Ouvrage de lui faire connaître la suite qu'il envisage de réserver aux questions et observations soulevées par les personnes ou organismes qui se sont exprimés au cours de l'enquête.

Elle souhaite également une réponse aux questions ci-après :

1 - Quels sont alors les critères qui ont guidé le choix d'implanter une zone de stockage et de réparation sur le ruisseau des Courrens LUV P2 ? Le choix de cette implantation est-il définitif ?

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *La localisation de ces installations de maintenance correspond d'une part à la nécessité d'une inter-distance entre les différentes installations de la ligne, et d'autre part elles doivent être impérativement positionnées dans des zones où la ligne est en alignement droit et en déclivité constante sur une longueur suffisante fin de pouvoir implanter les appareils de voie de desserte des installations et de changement de voies permettant de maintenir les deux voies. Compte tenu de la base maintenance principale située à proximité de Générac dans le Gard et des nombreux rayons en plan au nord de Lunel et dans le secteur de Mudaison-Mauguio, le positionnement de ce tiroir de maintenance était quasiment fixé.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note les explications fournies et réitère l'obligation d'un contrôle strict des opérations de maintenance prévues notamment dans le cas où seraient utilisés des produits phytosanitaires afin de minimiser la croissance de la végétation sur la voie.

2 - Sur la totalité de la longueur du projet, quels sont les éléments retenus pour la répartition géographique de bassins multifonctions stockage et décantation avec ou sans filtres avec possibilité de rétention d'une pollution accidentelle selon les enjeux ?

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Le positionnement des bassins est avant tout guidé par la position des points hauts et des points bas de la plateforme et du terrain naturel. Le dimensionnement et l'implantation de l'ensemble des bassins du projet CNM dépendent de la sensibilité du milieu du récepteur et des contraintes géométriques de la LGV. Des précisions sont données notamment dans le Dossier 3F :* Les *Etudes de Drainage et d'Assainissement du Dossier Loi sur l'Eau.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note de l'ensemble des procédures prévues dans les choix effectués.

3 - Le projet peut-il conduire à une notable amélioration de la qualité des eaux pluviales en général et en provenance de la plateforme en particulier, dans la mesure où l'installation de ces bassins contribuerait à la préservation ou même à une certaine amélioration de la qualité des rejets dans les milieux naturels, réduisant les atteintes à la qualité des milieux aquatiques, contrairement peut-être à ce qui se passe actuellement ?

Réponse OC'VIA :

L'objectif principal des bassins multifonctions est de préserver les milieux récepteurs dits « sensibles » (eaux superficielles, eaux souterraines) de toute pollution accidentelle liée au transport de fret sur CNM. Ces dispositifs de d'interception et de confinement de la pollution accidentelle n'ont pas à vocation d'améliorer la qualité des milieux aquatiques, mais plutôt de les préserver.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note de la position du maître d'ouvrage consistant à ne pas aggraver la situation des milieux aquatiques existants. Toutefois, la commission d'enquête estime qu'une amélioration pourrait en résulter, allant dans le sens d'une meilleure préservation générale de l'environnement.

4 - Pourriez-vous également préciser si tous les bassins de traitement seront rendus étanches, supprimant ainsi tout risque de pollution des eaux souterraines ?

Réponse OC'VIA :

Non, tous les bassins ne seront pas imperméabilisés : seuls les bassins multifonctions qui, en plus d'avoir une fonction de rétention, ont une fonction de confinement de la pollution accidentelle seront imperméabilisés (cf. Dossier 3F : Les Etudes de Drainage et d'Assainissement du Dossier Loi sur l'Eau).

Avis de la commission d'enquête :

En fonction de la sensibilité du milieu récepteur, le maître d'ouvrage précise qu'à l'exception des bassins multifonctions tous les autres bassins de traitement ne seront pas rendus étanches. Effectivement cela peut entraîner des risques de pollution des eaux souterraines. La commission d'enquête estime que des propositions complémentaires seront nécessaires pour qu'un maximum de ces bassins soient prévus étanches pour une meilleure protection des nappes souterraines.

5 - Quelles sont les incidences environnementales notoires du projet en particulier en ce qui concerne les zones naturelles d'intérêt écologique (ZNIEFF, ZICO ou NATURA 2000) ou les impacts sur les zones humides ?

Réponse OC'VIA :

Le projet CNM dans les bassins hydrographiques du Lez et des Fleuves côtiers n'intercepte pas de périmètre Natura 2000. Toutefois, quatre sites se trouvent à proximité du tracé (distance minimale de 3.9 km entre le site le plus proche et le tracé de CNM) ; il s'agit du SIC « Etangs palavaisiens », de la ZPS « Etangs palavasiens et étang de l'Estagnol » et du SIC et ZPS « Etang de Mauguio ».

Dans le cadre du projet CNM, des études simplifiées des incidences du projet CNM ont été réalisées en 2012 et sont jointes en annexe du dossier 2B-1 et 2C-1 du Dossier Police de l'eau.

Les incidences qui ont été considérées dans ces études sont :

-l'incidence d'une modification du régime hydrique et de la qualité des eaux sur l'ensemble des groupes faunistiques présents sur les sites,

-l'incidence de la pollution sonore et lumineuse sur l'avifaune,

-l'incidences à travers la destruction partielles ou totale des milieux naturels présents sur m'emprise et appartenant au domaine vital de certaines espèces d'oiseaux inféodées aux ZPS.

Les études concluent à l'absence d'incidence notoire du projet sur les sites Natura 2000.

Par ailleurs, le projet CNM traverse la ZNIEFF de type 1 « Garrigue d'Ambrunssum » et la ZNIEFF de type 1 « Mas des Caves ».

Vis à vis des zones humides, les incidences du projet CNM sont principalement liées à la destruction directe ou indirecte des zones qui sont situées sous l'emprise du tracé. Au total, 4.13 ha de zones humides (dont principalement de la ripisylve) sont impactées. Des mesures compensatoires seront mises en place pour toutes ces zones humides impactées, y compris les zones humides impactées en phase travaux. Elles seront compensées à hauteur d'un facteur de 2 en terme de surface, selon les prescriptions du SDAGE.

Avis de la commission d'enquête :

Le projet ne devrait pas avoir d'incidences environnementales notoires sur les zones naturelles d'intérêt écologique (ZNIEFF, ZICO ou NATURA 2000). La commission d'enquête estime néanmoins qu'un suivi systématique devra cependant être mis en place.

En ce qui concerne les zones humides, la commission d'enquête prend acte de la mise en place de mesures compensatoires, mais souhaite que des précisions soient apportées concernant leur localisation, surtout vis-à-vis des riverains.

6 - Quel est le type d'ouvrage de régulation et de vidange qui sera mis en place au droit des bassins multifonctions pour assurer la rétention des eaux, leur écoulement et la vidange complète éventuelle du bassin en fin d'événement ?

Réponse OC'VIA :

Les dispositifs de régulation sont des buses associées à un système d'ajutage avec une plaque perforée pour contrôler le débit de sortie. Le dispositif pourra être obturé afin de contenir une pollution.

Les dispositifs de vidanges ne sont pas prévus sur les ouvrages de traitement. Dans le cas des bassins ayant uniquement une fonction d'écrêtement (BCI), l'orifice de fuite est calé en fond, il n'y a donc pas de volume mort. Dans les autres cas (bassins et noues ayant une fonction de

confinement de la pollution accidentelle), il n'y a pas de système de vidange pour éviter le départ des boues décantées. Le volume concerné est relativement faible et sera sec le plus souvent du fait notamment de l'évaporation. En ce qui concerne les boues décantées, elles seront régulièrement pompées et envoyées en filière de traitement agréée.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note mais s'interroge sur la destination des résidus solides (enlèvements et traitements avant la mise en décharge). Toutefois, elle souhaite que des accords soient conclus avec les gestionnaires des décharges les plus proches, avant la mise en service de ces ouvrages.

7 - Pouvez-vous affirmer que la cote altimétrique du plafond de tous ces bassins sera, dans tous les cas, supérieure au niveau des nappes souterraines ?

Réponse OC'VIA :

Oui, la cote du fond des bassins tient compte du niveau des nappes. Ces niveaux de nappes sont issus des résultats des campagnes géotechniques menées par OC'VIA.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte.

A-III-4 : Thème 4 : Rétablissement des communications liées aux ouvrages hydrauliques.

Sur le bassin hydrographique des fleuves côtiers, 53 ouvrages hydrauliques dont 16 ouvrages multi-travées permettront le rétablissement des écoulements (cours d'eau, fossés, talweg..) sous la section courante dont 15 sur cours d'eau.

La nature de l'ouvrage a été définie selon la nature de l'écoulement ainsi que selon les enjeux écologiques avérés au droit des cours d'eau.

La totalité des écoulements superficiels extérieurs à la plateforme (cours d'eau, talweg, fossé, canal) seront rétablis.

De plus sur le bassin hydrographique des fleuves côtiers 5 ouvrages hydrauliques permettent le rétablissement des écoulements des cours d'eau concernés sous les rétablissements routiers ou sur les voies latérales: Viredonne, Viredonne (RN 113), Les Candiniéres, La Cadoule, Dardaillon Est.

Pour ce dernier Dardaillon Est ce choix a été contesté LUV P4 et mérite semble-t-il des justifications supplémentaires LUV P4.

De même pour l'opération concernant le détournement de la RN 113 la commission d'enquête a enregistré un avis favorable (MAU P3) et un avis défavorable (VAL R 01) rendant nécessaire une mise au point par OC'VIA.

Les observations enregistrées par la commission d'enquête sur ce thème figurent dans le présent procès-verbal de clôture et sont récapitulées ci-après :
Une observation orale et écrite MAU P4 et MAU R 01 de MM. PATOLE ET URQUIJO qui font part de leur satisfaction sur le nouveau tracé du rétablissement de la RD 189e.

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *La géométrie du rétablissement de la RD189e1 a fait l'objet d'une concertation constructive et croisée avec les riverains, la commune de Mauguio et le Conseil Général du l'Hérault.*
>
> *Le seul avis favorable concernant un aspect du dossier d'enquête*

Avis de la commission d'enquête :

C'est effectivement un avis favorable.

Observation orale MUD P2 (V) de M. FISCHER qui a souhaité une information, donnée par le commissaire enquêteur, sur les ouvrages de franchissement de l'Aigue Vive et sur le rétablissement de la route d'accès à la zone artisanale.

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *En concertation avec la commune de Mudaison, le rétablissement de l'accès à la ZAC du Bosc depuis le sud de CNM s'effectue par un passage de type Pont Rail sous CNM. Le gabarit dégagé est de 4.40m, la largeur utile de l'ouvrage est de 7.00m.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a pris note de l'information et confirme son absolue nécessité puisqu'il s'agit de maintenir l'accès de tous véhicules à une zone d'activités.

Observation orale MUD P3 (V) de M. LAURENT qui a exprimé ses inquiétudes quant aux dégradations que les travaux risquent d'occasionner à son chemin d'accès. Il souhaite de voir ce chemin remis en état après travaux.

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Ce sujet ne relève pas de la loi sur l'eau, en revanche, OC'VIA précise qu'avant le démarrage des travaux, des réunions d'informations publiques seront organisées afin de présenter l'organisation des travaux et également les différents interlocuteurs de OC'VIA. A partir de ces réunions, des contacts avec le personnel chargé des travaux seront possibles pour aborder ce type de sujets. Des*

constats avant travaux seront réalisés pour les principales voies empruntées par le chantier, puis également des constats après travaux permettant de déterminer les dommages éventuels qui seront alors réparés.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note des précisions apportées par le maître d'ouvrage, qui bien que ne concernant pas directement l'enquête en cours permettent d'informer le public et de le rassurer concernant la prise en compte des demandes individuelles telles que prévues dans la DUP qui date de 2005. Oc'Via s'engage en prévoyant d'organiser des réunions publiques avant le démarrage des travaux, d'effectuer des constats avant ainsi qu'à l'issue des travaux, en donnant l'assurance que les dommages éventuels seront pris en compte et qu'une solution de réparation sera proposée.

Observation orale et écrite VAL P2 et VAL R 01 de M. CASANOVA qui est opposé à la création d'une nouvelle voie se substituant à une portion de la RN 113 existante et qui impacte sa propriété et se trouve en zone inondable. Il ne comprend pas et souhaite des explications d'Oc'Via.

Réponse OC'VIA :

Le projet de déviation définitive de la RN113 au droit des communes de Vallergues et de Saint Brès présenté sur les plans OC'VIA date de la DUP de 2005 et a fait l'objet d'une validation des services de l'Etat gestionnaire de cette RN. OC'VIA n'a fait que reprendre les éléments géométriques du tracé initial.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des informations données par le maître d'ouvrage. Il appartient éventuellement au demandeur de consulter la DDTM 34 sur ce point pour obtenir des précisions complémentaires.

Observation orale et écrite MAU P11, MAU R 08 et MAU C 04 de M. et Mme GRAU qui demandent le rétablissement d'un chemin accessible aux PL.

Réponse OC'VIA :

Ce sujet ne relève pas de la loi sur l'eau, en revanche, le service foncier de OC'VIA prendra contact très rapidement avec Mr et Mme GRAU pour trouver une solution sur le sujet de désenclavement poids lourds de leur exploitation agricole.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a pris note du contact qui devra être pris avec le propriétaire pour assurer le désenclavement et donc l'accès aux PL de l'exploitation agricole particulièrement nécessaire puisqu'il s'agit également d'un élevage de chevaux dont le transport fréquent nécessite l'utilisation de véhicules spécifiques de grande dimension.

Observation écrite LAT C 03 de la Mairie de Lattes concernant l'accès au hameau de La Castelle et à certaines parcelles situées entre la voie ferrée actuelle, le CNM et le doublement de A9. La mairie demande également le maintien de la circulation des piétons, cycles et engins d'entretien sur les digues du Lez.

Réponse OC'VIA :

L'accès au hameau de La Castelle se fera par un ouvrage de section intérieur 4.00m x 4.00m le long du Tinal. Cet accès permettra également au service de maintenance de OC'VIA d'entretenir le bassin situé entre CNM et le dédoublement de A9. Les circulations piétonnes sur les digues du Lez seront maintenues.

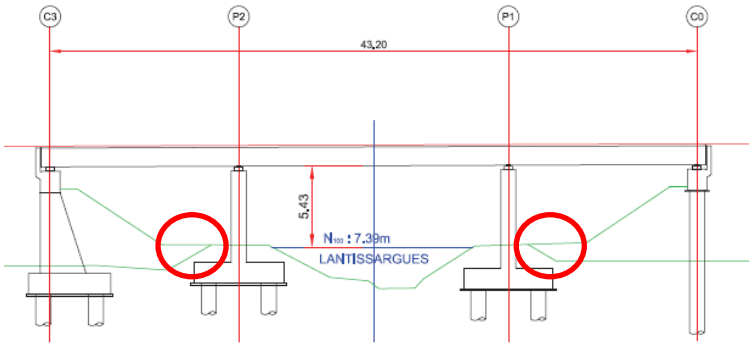
Avis de la commission d'enquête :

Il a été pris bonne note par la commission d'enquête de ces informations. La nécessité de maintenir l'accès ne fait aucun doute ; ce maintien devra être organisé pour toute la durée des travaux. La demande de la commune de Lattes concernant les circulations piétonnes ainsi que des engins d'entretien sur les digues du Lez est parfaitement légitime et doit être prise en compte.

Observation écrite LAT C 04 de La Communauté d'Agglomération de Montpellier qui demande que les ouvrages de franchissement des cours d'eau puissent garantir en tout temps le passage d'engins d'intervention sur la crête des berges et des digues. Elle demande si les piles centrales de l'ouvrage de franchissement du Lantissargues ne pourraient pas être déplacées pour garantir une largeur maximale de 3 mètres en crête de digues. La même demande est formulée pour les ouvrages de franchissement du Lez et de La Lironde.

Réponse OC'VIA :

La continuité du passage des engins sur les digues du Lantissargues sera assurée (possibilité de contourner la pile).



Les circulations d'engins sur les crêtes de digues du Lez et de la Lironde seront maintenues.

> *Dans le cas particulier de l'ouvrage du Lantissargues, OC'VIA précise que la demande de rapprocher le piles centrales n'a pas été retenue car les travaux impacteraient alors directement le lit du cours d'eau (notamment pour la réalisation des semelles).*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de ces précisions.

Observation écrite de Mr. GIRARD LUV P4, contestant le rétablissement routier prévu pour le franchissement du Dardaillon Est

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Les études hydrauliques menées par OC'VIA montrent que l'inondabilité de la RD171E1 telle que prévue dans son projet est sensiblement améliorée par rapport à l'état actuel.*
>
> *Une concertation avec les services des routes du Département a été menée sur ce secteur très sensible, un rehaussement de cette voirie ainsi que la réalisation d'un ouvrage spécifique pour la RD110 ont été pris en compte pour améliorer la sécurité du site ainsi que le niveau d'inondabilité de ces routes départementales.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note de ces informations qui répondent du moins en partie aux inquiétudes du demandeur dans la mesure où effectivement la solution retenue correspond à une amélioration de la situation actuelle. Toutefois, si l'impact du projet sur les niveaux d'eau en période de crue reste, d'après le maître d'ouvrage, faible et circonscrit dans les secteurs sans enjeux (hors zones d'habitation et d'activités), il n'en demeure pas moins que certains terrains concernés, notamment cultivés, peuvent subir des dommages aggravés et les éventuels changements d'occupation des sols seront pour certaines parcelles difficilement envisageables . Là encore un suivi rigoureux est nécessaire.

Questions de la Commission d'enquête au Maitre d'ouvrage:

La commission d'enquête demande au Maître d'Ouvrage de lui faire connaître la suite qu'il envisage de réserver aux questions et observations soulevées par les personnes ou organismes qui se sont exprimés au cours de l'enquête.

Elle souhaite également une réponse aux questions ci-après :

1) **Ouvrages de franchissement provisoire, pistes de chantier et plateformes de travail**

Le principe est de franchir les cours d'eau par des ouvrages (buses ou ponts provisoires selon la sensibilité des cours d'eau) dont l'ouverture hydraulique est équivalente à l'ouverture en gueule du lit mineur. Ces ouvrages sont fusibles et en cas de grosses crues seront emportés. Pour éviter ces

travaux chaque fois que ce sera possible le chantier réutilisera un ouvrage existant qui si cela s'avère nécessaire sera renforcé.

Quelles dispositions seront également prises afin que les riverains n'aient pas à pâtir de cette situation ? Les zones concernent Lunel- Viel (Mas de Pradel), le hameau de La Castelle sur la commune de Lattes ainsi que pour les parcelles situées entre le CNM et le doublement de l'A9 (LUV P2, LAT C03) ?

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Si la question porte sur les accès pour les riverains à leurs parcelles, celle-ci n'est pas directement liée à la procédure « police de l'eau ». OC'VIA précise cependant que dans le cas particulier de Mme GRAU, l'accès aux mas de Pradel (garrigues de Nabrigas) se fait comme actuellement depuis la RD54 en franchissant le canal BRL. Concernant l'accès poids lourds au domaine de Pradel, un contact sera pris très prochainement avec Mr et Mme GRAU pour aborder ce sujet. Concernant l'accès au hameau de La Castelle, il se fera par un ouvrage de section intérieur 4.00m x 4.00m le long du Tinal. Cet accès permettra également au service de maintenance de OC'VIA d'entretenir le bassin situé entre CNM et le dédoublement de A9.*
>
> *En ce qui concerne les ouvrages de franchissement de cours d'eau en phase chantier, ils seront exclusivement utilisés pour les engins de chantier et non par les riverains pour des raisons de sécurité. Dans le cas où des ouvrages existants seront utilisés, il s'agira d'ouvrages sur voiries avec relativement peu de trafic et des dispositifs de sécurité seront mis en place pour éviter les risques d'accident.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note mais se demande comment les propriétaires accéderont à leurs parcelles pour franchir les cours d'eau en phase chantier. Elle préconise qu'avant tout démarrage de travaux des réunions publiques soient organisées afin de constater la pertinence de l'ensemble des demandes puis de donner les réponses satisfaisantes qui s'imposent.

2) **Dérivation définitive des cours d'eau**

Il s'agit du Mas de Pansanel, de la Viredonne, des Candiniéres, de la dérivation Est du Bérange, de l'Esclafidou et du Négue-Cats.

Dans ce cas, quelles seront les dispositions qui seront prises de manière à recréer un bon état morphologique et écologique sur l'ensemble du cours d'eau ?

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Les principes de réalisation des dérivations définitives de cours d'eau sont donnés dans le dossier 2A - Méthodologies générales (paragraphe 3.7.1) et dans les mémoires (2B1 et 2C1 - paragraphe 3.2.5.4). Il est également précisé dans les mémoires que : « les caractéristiques des dérivations des cours d'eaux seront approfondies dans les études de détails. Ces projets seront soumis à avis de la Police de l'eau avant réalisation. »*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a bien pris note que dans ces cas les études se poursuivent et qu'ensuite les projets de détail seront soumis pour avis à la Police de l'eau avant réalisation.

3) **Franchissements des Dardaillon Est ou Ouest (LUVP4)**

Les modifications envisagées en ce qui concerne la RD 54 et les RD 112 et 110 semblent avoir un impact négatif sur les zones d'inondation liées aux crues centennales ?

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *La RD54 n'est pas impactée par les travaux, son tracé actuel est maintenu.*
>
> *Le passage en PRO de la RD112 est une demande ferme de la commune de Mauguio et du conseil Général de l'Hérault.*
>
> *La réalisation d'un ouvrage spécifique dédié au franchissement de la RD110 n'a pas d'incidence sur l'inondabilité du secteur du Dardaillon Est.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note des précisions apportées par le maître d'ouvrage. Toutefois, si l'impact du projet sur les niveaux d'eau en période de crue reste, d'après le maître d'ouvrage, faible et circonscrit dans les secteurs sans enjeux (hors zones d'habitation et d'activités), il n'en demeure pas moins que certains terrains concernés, notamment cultivés, peuvent subir des dommages aggravés ; et les éventuels changements d'occupation des sols seront pour certaines parcelles difficilement envisageables . Là encore un suivi rigoureux est nécessaire

4) Franchissement du ruisseau du Courrens LUVP2

L'ouvrage prévu PRA SC 665-0 ne permet pas d'envisager l'accès à la zone de la Tour de Farges et aux Garrigues de Nabrigas ?

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Ces demandes ne relèvent pas de la loi sur l'eau.*
>
> *L'accès à la tour de Farges se fait depuis la RD54 et le PRA SC658-0*
>
> *L'accès aux garrigues de Nabrigas se fait comme actuellement depuis la RD54 en franchissant le canal BRL. Concernant l'accès poids lourds au domaine de Pradel, un contact sera pris très prochainement avec Mr et Mme GRAU pour trouver une solution sur ce sujet.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte d'apporter des informations aux demandeurs même si les demandes ne relèvent pas du dossier « loi sur l'eau ». Elle a pris note du contact qui devra être pris

avec le propriétaire pour assurer le désenclavement et l'accès aux PL de l'exploitation agricole particulièrement nécessaire puisqu'il s'agit également d'un élevage de chevaux dont le transport fréquent nécessite l'utilisation de véhicules spécifiques de grande dimension.

5) **Franchissement de la branche Est du Nègue-Cats**

Devant le risque d'embâcles relevé par la mairie de Lattes (LAT C 04) et l'agglomération de Montpellier peux-t-on envisager un élargissement conséquent de l'ouvrage prévu pour ce franchissement ?

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *L'ouvrage SC809-0 de la Méjanelle (2 cadres de 2.5x2.5m) fera l'objet d'une étude complémentaire pour vérifier la faisabilité d'un ouvrage unique de 5x2.5m (cf. réponse au sujet LAT C 04 dans le Thème 2 « Risques d'inondation »). Si cela est possible, un ouvrage 5x2,5m sera réalisé.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête estime que d'une manière générale, il est particulièrement souhaitable que le maître d'ouvrage prenne toutes dispositions utiles afin que tous les ouvrages hydrauliques créés soient régulièrement entretenus afin de prévenir les gênes éventuelles à l'écoulement des eaux avec comme conséquence des inondations sur les terrains les plus proches.

Il paraît également nécessaire que le maître d'ouvrage, dans toute la mesure du possible, assure une bonne liaison entre les nouveaux ouvrages de traversée et les lits mineurs des cours d'eau afin d'éviter toute difficulté d'entonnement ou de débordements sur les terrains riverains.

A-III-5 : Thème 5 : Intégration paysagère des ouvrages et aménagements hydrauliques.

Le projet de la nouvelle ligne ferroviaire CNM, implantée au droit de l'agglomération Montpellier en particulier à proximité immédiate de zones urbanisées ou de projets importants en matière d'urbanisation

Outre les remblais et les superstructures de la ligne ferroviaire, les ouvrages et aménagements hydrauliques nombreux dans ces secteurs (bassins de rétention, digues, clôtures aux abords des ouvrages de décharge, ….), se cumulent dans certaines zones avec d'autres projets réalisés, en cours ou à venir. Ils vont impacter plus ou moins fortement le cadre de vie des riverains, actuels ou futurs qui intègreront les aménagements programmés en certains endroits.

Les remarques et les suggestions formulées sont à rapprocher du thème n°10 nuisances visuelles

Les observations enregistrées par la commission d'enquête sur ce thème figurent dans le présent procès-verbal de clôture et sont récapitulées ci-après :

Sur la commune de Mauguio :

Observation MAU P14 de M.et Mme HABAUZIT s'inquiétant du ''bétonnage de toute une verte campagne, Poumon de Montpellier''

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Cette observation n'est pas directement liée à la procédure « police de l'eau » cependant OC'VIA précise que le projet de contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier s'accompagne d'un programme d'insertion paysagère dont l'un des objectif est de limiter l'« effet de bétonnage ».*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que cette observation, qui si elle n'est pas directement liée à la procédure en cours, résulte bien du projet et en particulier de tous les équipements et ouvrages à réaliser pour répondre aux préconisations et directives de la Loi sur l'eau. Elle constate toutefois avec satisfaction que le projet est accompagné d'un programme d'insertion paysagère qui devrait répondre aux soucis des riverains.

Sur la commune de Lattes :

Contribution écrite LAT C 03 de la mairie de Lattes relative à la sous station électrique positionnée à proximité du Mas de Fromiga et l'urbanisation de Maurin.

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *La sous-station de la Castelle fera effectivement l'objet d'un aménagement architectural et paysager permettant de l'intégrer au mieux dans ce territoire sensible***.**

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de l'information apportée par le maître d'ouvrage sur la sous-station de la Castelle.

Sur la commune de Montpellier :

Contribution écrite LAT C 04 de la Communauté d'Agglomération de Montpellier concernant surtout les futurs abords des nouveaux quartiers OZ et Saporta.

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Préalablement à l'élaboration du dossier d'enquête au titre de la loi sur l'eau, un travail d'intégration des différents ouvrages avait été entrepris avec les services de la Communauté d'Agglomération de Montpellier pour coordonner les projets de CNM et du quartier d'OZ ; ce travail s'est poursuivi depuis et l'ensemble des problématiques évoquées par la CAM sont actuellement à l'étude.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note et recommande que les études d'intégration architecturale aboutissent avant l'exécution des travaux du projet, afin que les dispositions retenues puissent être mises en œuvre.

Questions de la Commission d'enquête au Maitre d'ouvrage:

1) **Le maître d'ouvrage a-t-il programmé une intégration paysagère des abords des différents ouvrages situés dans un environnement actuellement urbanisé ou qui va le devenir ?**

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Un schéma paysager a été conçu par le cabinet spécialisé LAROCHE pour le compte d'Oc'Via. Il prévoit notamment l'aménagement de haies et de boisements afin d'intégrer au mieux les ouvrages, de limiter l'impact visuel et de préserver des trames de circulation pour la faune.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte qu'un cabinet spécialisé en aménagement paysager a conçu un schéma d'aménagement.

2) **Le maître d'ouvrage a-t-il prévu une réflexion et une concertation ou une information préalable avec les riverains et les collectivités locales directement concernés par ces aménagements ?**

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Les aménagements paysagers prévus par Oc'Via pour l'ensemble du projet de CNM ont été conçus par le cabinet spécialisé LAROCHE et présentés aux collectivités demandeuses. Il n'est pas prévu d'engager une concertation sur ce thème avec l'ensemble des riverains concernés.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la présentation des projets d'aménagements paysagers, conçus par le cabinet spécialisé, aux ''collectivités demandeuses''. Elle estime toutefois qu'il serait souhaitable que cette présentation puisse être faite à toutes les collectivités concernées, à charge pour elles de répercuter l'information aux riverains qui seraient demandeurs.

3) **Le maître d'ouvrage peut-il préciser les dispositions prévues pour limiter les impacts de certains ouvrages hydrauliques sur l'environnement ?**

> *Réponse OC'VIA :*

Les ouvrages de franchissement des cours d'eau ont été adaptés en fonction des enjeux hydrauliques et écologiques (maintien de la vie aquatique, préservation des habits et des espèces, transparence pour la faune), de manière à générer le moins d'impact possible.

Quatre types d'ouvrage ont ainsi été définis en fonction de la qualité écologique (qualité hydrobiologique et caractéristiques physiques du lit mineur et es berges) et de l'état patrimonial (Zone d'Action Prioritaire, cours d'eau à enjeux Grands Migrateurs, continuité écologiques, présence d'espèces patrimoniales).

Les cours d'eau tels que la Viredonne, le Bérange, la Cadoule, le Salaison et le Lez qui présentent une qualité écologique bonne ou sont inscrits en liste 1 sont franchis par des ouvrages de type 1 (viaduc) de manière à conserver au maximum le lit mineur et les berges.

Les cours d'eau à enjeux moindre sont franchis à minima par des cadres avec un radier enterré de 30cm de manière à assurer la continuité du lit depuis l'amont du CNM jusqu'à l'aval.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des précisions apportées par le maître d'ouvrage permettant de limiter les impacts des ouvrages hydrauliques sur l'environnement, et en particulier de leur adaptation aux enjeux hydrauliques et écologiques.

A-III-6 : Thème 6 : Nuisances chantiers

Bien que concentrés sur une bande linéaire de terrains relativement limitée, les divers travaux de construction des différents ouvrages et aménagements hydrauliques vont perturber et impacter plus ou moins fortement les propriétaires et habitants des secteurs limitrophes du chantier ainsi que leur environnement.

Quelques personnes s'inquiètent des nuisances qu'elles devront éventuellement supporter pendant la phase de travaux et des dispositions prévues pour assurer une remise en état en cas de dégradation, bien que des dispositions soient prévues et figurent dans le dossier d'enquête : paragraphe 6 de la Note de Synthèse du Dossier de Demande d'Autorisation, paragraphes 2-2 et 4-2 du Dossier 2B-1 Mémoire Bassin Hydrographique du Lez, et paragraphes 2-2 et 4-2 du Dossier 2C-1 Mémoire Bassin Hydrographique des fleuves côtiers.

Ce thème est à rapprocher des thèmes n° 3 ,9 et 10.

Les observations enregistrées par la commission d'enquête sur ce thème figurent dans le présent procès-verbal de clôture et sont récapitulées ci-après :

Sur la commune de Mudaison :

Observation verbale MUD P3 (V) : M. LAURENT a exprimé ses inquiétudes sur les dégradations qui risquent d'être occasionnées à son chemin d'accès lors des travaux de remblaiement et de décaissements projetés. Il souhaite que ce chemin soit remis en état après les travaux.

Réponse OC'VIA :

OC'VIA précise qu'avant le démarrage des travaux, des réunions d'informations publiques seront organisées afin de présenter l'organisation des travaux et également les différents interlocuteurs de OC'VIA. A partir de ces réunions, des contacts avec le personnel travaux seront possibles pour aborder ce type de sujets.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des précisions données et constate que des contacts seront possibles avec le personnel travaux pour aborder ce type de sujet, et si possible aboutir à des solutions de compromis donnant satisfaction aux deux parties.

Sur la commune de Lunel-Viel:

Observation verbale LUV P3 (V) : M. CHARPENTIER Maire de Lunel qui estime qu'Oc'Via n'a pris en compte que partiellement les nuisances à prévoir dans le zone de stockage envisagée sur le ruisseau des Courrens, tant pendant la phase travaux, qu'en période d'exploitation.

- *Réponse OC'VIA :*
- *En phase exploitation, le tiroir de maintenance situé à la limite des communes de Valergues et de Lunel Viel, n'a pas pour fonction de stocker des trains de marchandises devant être réparés. Sa fonction est de permettre la réalisation de la seule maintenance de la nouvelle voie ferrée. Y seront donc implantés uniquement des engins de maintenance et des trains travaux pour effectuer cette maintenance : essentiellement d'ailleurs des trains de ballast pour le rebourrage des voies. Il n'y a donc pas d'aggravation des risques de pollution dans cette zone par rapport au reste de la section courante.*
- *En phase travaux, ce secteur est traité comme les autres secteurs du chantier et soumis aux mêmes objectifs de respect de l'environnement et notamment du cours d'eau des Courrens proche. Un système d'assainissement provisoire sera mis en place dans ce secteur pour collecter et traiter les eaux pluviales avant rejet dans le cours d'eau.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note des précisions apportées, tant en matière d'utilisation de cette aire de maintenance, qu'en matière de protection de l'environnement et en particulier d'assainissement.

La commission d'enquête, recommande cependant que, compte tenu de la situation particulière de cette aire, (sur le ruisseau des Courrens), le maître d'ouvrage poursuive la recherche d'une implantation de ces installations sur un site moins sensible aux risques de pollution. Si cette installation est maintenue sur cette zone, son utilisation devra être limitée aux activités précisées par Oc'Via.

<u>Sur la commune de Mauguio :</u>

Contribution MAU C 08 : Délibération du Conseil Municipal de Mauguio qui demande que ''les risques de pollution, en phase de construction et lors des futures opérations d'entretien de la ligne, soient pris en compte pour préserver la sécurité des personnes résidant à proximité et la qualité des terres agricoles traversées par le CNM''

<u>Réponse OC'VIA</u> :

Pendant la phase de construction, des précautions seront prises pour limiter les risques de pollution des milieux attenants au chantier, par des rejets d'eaux pluviales des zones de travaux, des installations de chantier, des polluants toxiques et des eaux usées.

- *Vis-à-vis des rejets des eaux de ruissellement, un assainissement provisoire sera mis en place avant le démarrage des travaux. Un réseau de collecte en pied de talus récupérera les eaux de ruissellement chargées en fines avant de rejoindre un bassin provisoire de stockage et de décantation qui sera équipé de filtre à fines. L'objectif est de limiter au maximum le rejet vers les cours d'eau de ruissellement.*

- *Vis-à-vis des rejets des installations, il est prévu la collecte et l'évacuation des eaux pluviales des aires étanches de lavage ou de stockage de produits potentiellement polluants dans un réseau étanche vers un bassin dé rétention étanche ou vers un dispositif débourbeur-déshuileur.*

- *Vis à vis des rejets accidentels de polluants toxiques, des dispositions spécifiques seront prises (plan d'alerte et d'intervention en cas de pollution accidentelle, kits de dépollution, entretien des engins sur des aires aménagées, etc.).*

- *Vis-à-vis des rejets d'eaux usées, la collecte de ces eaux se fera dans des dispositifs étanches et les eaux seront ensuite évacuées soit dans les réseaux d'égouts existants, soit via des systèmes autonomes d'épandage conformes à la réglementation en vigueur.*

Les opérations d'entretien de la ligne consistent à l'emploi de produits phytosanitaires de façon à éliminer les végétaux des zones de voies et aux abords proches. L'entretien et les modalités de désherbage de CNM sont détaillés dans le chapitre 4.1.2. des dossiers 2B-1 et 2C-1 des dossiers police de l'eau.

Plus précisément, la politique du gestionnaire en matière de traitement phytosanitaire est la suivante :
« Conformément aux engagements de l'Etat, dans les zones où la réglementation ne l'interdit pas, l'usage de produits phytosanitaires sera limité aux produits biodégradables agréés, dans une dosimétrie aussi faible que possible, pour la partie ballastée de la voie ferrée pour laquelle aucune végétation ne peut être tolérée et, pour les pistes et les accès (voir sur le schéma ci-après) pour lesquelles une végétation éparse de faible développement est tolérée. Les traitements des zones concernées (ballast, piste et accès) seront réalisés avec discernement de façon discriminée en fréquence et en concentration selon les besoins spécifiques, en vue de minimiser l'usage des produits. La bande de proximité et les abords (voir sur le schéma ci-après), qui constitue la majorité de la surface de l'emprise, seront traités mécaniquement à l'exception de situations particulières qui, pourraient conduire le*

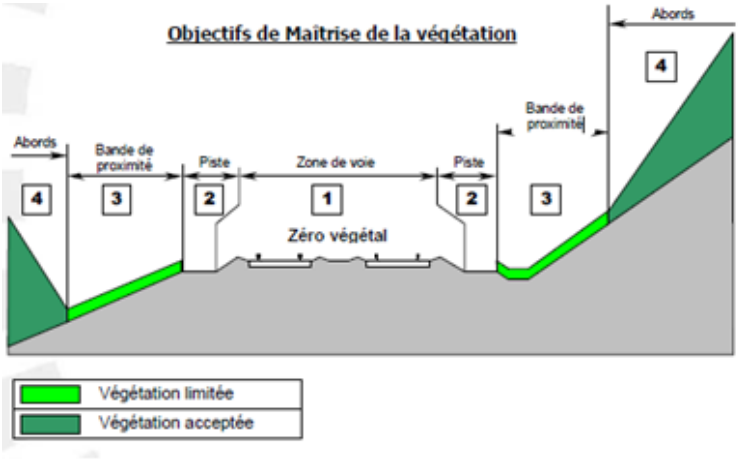
Titulaire à proposer à la Police de l'Eau le recours à des produits phytosanitaires en l'absence de toute autre solution. »

(*) Les « Engagements de l'Etat » sont les engagements pris au stade de la déclaration d'Utilité du Public du projet en matière d'insertion économique et sociale et de préservation de l'environnement. Ils sont regroupés dans un document : « CNM / Les Engagements de l'Etat » (mars 2006).

Concrètement, l'usage de produits phytosanitaire sera limité mais non proscrit dans les aires d'alimentation de captages publics d'eau destinée à la consommation humaine. Il sera par contre proscrit au droit des périmètres de protection rapprochée des captages AEP, des cours d'eau, des canaux BRL et des zones humides d'enjeux majeurs.

Il est important de rappeler les principes suivants dans le cadre du CNM et qui figurent dans le dossier « police de l'eau » :

- *mise en place d'une structure « grave bitume » en lieu et place de la couche de forme qui réduit considérablement le développement de la végétation sur la voie. Selon l'expertise d'un des experts des structures d'assises de la SNCF (M. ROBINET), il apparait même que l'emploi de produits phytosanitaires sera nul.*
- *pas d'opération de désherbage en période pluvieuses ;*
- *utilisation de produits homologués pour le traitement des zones non agricoles, exempts de classement toxicologiques (EC) ou classés « nocifs » ou « irritants » (Xn ou Xi).*



Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête constate que de nombreuses dispositions doivent être prises pour limiter les risques de pollution des milieux attenants au chantier, par des rejets d'eaux pluviales des zones de travaux, des installations de chantier, des polluants toxiques et des eaux usées.

Elle prend acte des prévisions d'usage très limité de produits phytosanitaires pour l'entretien de l'ouvrage et des principes de prévention qui figurent dans le dossier ''Police de l'eau''.

Questions de la commission d'enquête au maitre d'ouvrage:

1) **Bien que des dispositions soient prévues et figurent dans le dossier d'enquête, le maître d'ouvrage peut-il apporter des précisions complémentaires pour rassurer les habitants et propriétaires riverains sur les éventuelles conséquences des travaux et la prise en compte des remises en état.**

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Cette observation ne concerne pas directement la procédure « police de l'eau ». OC'VIA précise qu'avant le démarrage des travaux, des réunions d'informations publiques seront organisées en commune afin de présenter l'organisation des travaux et également les différents interlocuteurs d'OC'VIA. A partir de ces réunions, des contacts avec le personnel travaux seront possibles pour aborder ce type de sujets.*
>
> *Dans le cas particulier de la remise en état du site, il est important de signaler que les travaux seront confinés aux emprises du chantier. En ce qui concerne les accès, les voiries utilisées feront l'objet d'états des lieux en début et en fin de chantier avec les gestionnaires concernés qui définiront les besoins éventuels de remise en état à la charge d'OC'VIA.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des précisions apportées en ce qui concerne la remise en état du site par rapport à l'état des lieux avant travaux ; sachant et que les remises en état seront à la charge d'Oc'Via.

2) **Le maître d'ouvrage a-t-il prévu la possibilité d'indemniser des propriétaires ou habitants, ou bien des dispositions compensatoires, suite à des dégradations ou impacts irréversibles consécutives au chantier ?**

> *Réponse OC'VIA* :
>
> *Cette observation ne concerne pas directement la procédure « police de l'eau ». OC'VIA précise que les éventuels dommages de travaux seront traités en fonction du type de dégradation avec les personnes concernées.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note des précisions apportées.

3) **Les propriétaires et habitants riverains du chantier seront-ils avertis du début des travaux suffisamment à l'avance et ensuite régulièrement informés de l'état d'avancement du chantier ?**

> *Réponse OC'VIA :*

> *OC'VIA précise qu'avant le démarrage des travaux, des réunions d'informations publiques seront organisées en commune afin de présenter l'organisation des travaux et également les différents interlocuteurs de OC'VIA. A partir de ces réunions, des contacts avec le personnel travaux seront possibles pour aborder ce type de sujets.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des informations apportées par le maître d'ouvrage, et recommande que la programmation de ces réunions publiques soit communiquée au public concerné, en temps utile.

A-III-7 : Thème 7 : Dépréciation de patrimoine.

La réalisation du projet de la nouvelle ligne ferroviaire CNM, et plus particulièrement dans le cadre cette enquête ''Loi sur l'Eau'' de certains ouvrages hydraulique, entraine une dépréciation du patrimoine que ce soit au niveau de terrains agricoles (pertes d'exploitation et même suppression de la possibilité d'exploiter), mais aussi en ce qui concerne la valeur vénale et locative de biens immobiliers (habitations, bâtiments à usage commercial ou artisanal,…), …..

Les observations enregistrées par la commission d'enquête sur ce thème figurent dans le présent procès-verbal de clôture et sont récapitulées ci-après :

Sur la commune de Mudaison :

Observation MUD P4 et MUD R 01 de M. DE SAN NICOLAS qui a souligné la dépréciation des biens de deux SCI suite aux nuisances occasionnées par le tracé CNM et les divers ouvrages. Il fait état du préjudice subi par ces SCI situées dans la zone artisanale du Bosc : projets remis en cause, perte de valeur vénale et locative…..

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Cette observation n'est pas directement liée à la procédure « police de l'eau » cependant OC'VIA précise que son service foncier est en cours de négociation avec le propriétaire. Cependant, il est à noter que la DUP liée au projet du CNM a été validée par le conseil d'état en mai 2005. De ce fait le propriétaire était conscient depuis cette date de la présence du projet qui pouvait gêner le développement à venir de ces SCI.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note toutefois que le service foncier d'Oc'Via est en cours de négociation avec ce propriétaire pour aboutir à un compromis donnant si possible satisfaction aux deux parties.

Observation MUD P7 et MUD R05 de M. VIDAL qui estime que la réalisation du projet CNM dégradera son environnement et aura un impact sur son confort et la valeur de ses biens.

Réponse OC'VIA :

Cette observation n'est pas directement liée à la procédure « police de l'eau » cependant OC'VIA précise que la DUP validée par le conseil d'état en mai 2005 impose d'étudier et de préserver les riverains du projet des nuisances sonores. Un plafond a été défini : 58 db la nuit et 63 db le jour. Nous devons également garantir le désenclavement de toutes les parcelles impactées par le projet du CNM. Si ces conditions ne sont pas remplies nous avons le devoir de nous porter acquéreur des terrains impactés. Concernant la dépréciation du bâti, des négociations sont en cours avec le propriétaire pour trouver le meilleur compromis entre nos besoins et les demandes du propriétaire.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note de ces précisions apportées se référant à la DUP validée par le Conseil d'Etat en 2005 pour préserver les riverains des nuisances sonores résultant de la réalisation du projet. Elle note que des négociations sont en cours pour trouver le compromis entre les besoins d'Oc'Via et les demandes du propriétaire.

Sur la commune de Mauguio :

Observation MAU P10, MAU R 07 et MAU C 03 de Mme CLEAC'H, pour le compte de l'INRA qui affirme que le maintien de plusieurs ouvrages hydrauliques aux emplacements figurant au dossier est de nature à remettre totalement en cause la pérennité de la station expérimentale INRA de Mauguio et de ses 30 emplois. Elle confirme par écrit que ''la construction de plusieurs bassins de rétention sur des parcelles de l'INRA anéantirait la capitalisation de plusieurs années de recherche accompagnée d'investissements importants ; et que le maintien de cette station de l'INRA sur la commune de Mauguio deviendrait improbable ''.

Réponse OC'VIA :

Comme cela avait demandé lors de réunions avec l'INRA, dans la mesure du possible, OCVIA s'est efforcé de ne pas impacter leurs parcelles expérimentales.

Pour ce faire et suite à la remarque formulée dans le courrier du 25 mars 2013 adressé à la commission d'enquête, le bassin de compensation de remblai en zone inondable situé sur la parcelle DB21 sera déplacé hors de cette parcelle.

Par contre, le bassin de rétention (ou bassin multifonction BAMSC771.2) situé sur la parcelle DC15 n'a lui pas pu être déplacé en raison de contraintes inhérentes à la géométrie de la LGV (point bas du profil en long).

OC'VIA prendra contact avec l'INRA pour rediscuter de ces points et adapter au mieux la forme du bassin BAM SC 781.2 pour minimiser les impacts autant que faire se peut.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note du déplacement du bassin de compensation hors de la parcelle DB21 et regrette que pour des contraintes topographiques il ne puisse pas en être de même pour le bassin de rétention.

Toutefois, elle constate l'engagement d'Oc'Via de prendre contact avec l'INRA pour rediscuter de ces points et adapter au mieux la forme et les caractéristiques géométriques du bassin de rétention afin de minimiser au maximum les impacts sur la parcelle DC15.

Contribution écrite (Délibération du Conseil Municipal de la commune de Mauguio), MAU C 08, qui constate que ''dans le secteur du Salaison et de La Balaurie, le projet CNM impacte les habitations et des terres reconnues pour leur valeur agricole et scientifique, dont celles de l'INRA, avec des crues centennales pouvant porter préjudice aux propriétés et aux cultures du secteur, d'où la nécessité d'étudier et de proposer des solutions alternatives de rétention en amont''

<u>Réponse OC'VIA</u> :

Le principe de transparence hydraulique est inscrit dans les Engagements de l'Etat applicables au Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier ce pourquoi OCVIA se d'y d'être conforme. Néanmoins, à la demande du service instructeur de la Police de l'Eau, la faisabilité d'une noue collectrice en amont de la LGV guidant les écoulements vers la Balaurie pourrait être étudiée.*

(*) Les « Engagements de l'Etat » sont les engagements pris au stade de la déclaration d'Utilité du Public du projet en matière d'insertion économique et sociale et de préservation de l'environnement. Ils sont regroupés dans un document : « CNM / Les Engagements de l'Etat » (mars 2006).

L'ensemble des ouvrages hydrauliques du projet CNM ont été dimensionnés sur la base d'études détaillées. C'est le cas notamment du Salaison et du fossé de la Tride pour lesquelles l'étude hydraulique a mené aux ouvrages proposés. Néanmoins, à la demande de la commune de Mauguio, la création d'un bassin d'expansion ou d'écrêtement de crues en rive gauche du Salaison, avec pour vocation de réguler les débordements lors d'une occurrence vingtennale a été étudiée. Les conclusions récentes de cette étude ont montré que l'impact des ouvrages de rétention serait faible au vu des objectifs attendus :

1. *le volume de la crue Q10 est de l'ordre de 3 millions m^3 et celui de Q100 8,5 millions contre 140 000m^3 pour le bassin ;*
2. *la crue de projet pour le bassin est a priori la crue Q20 => le bassin devrait être transparent hydrauliquement pour la crue Q100 => pas d'impact sur Q100 => pas d'impact sur ouvrages CNM qui sont dimensionnés pour Q100.*
3. *Plus concrètement, lorsque le débit de la rivière dépasse le Q20, le bassin est plein et ne peut plus écrêter.*

En complément : Dans le cas théorique parfait ou le bassin écrêterait parfaitement la pointe de crue décennale, le débit passerait d'environ74 à 63 m3/s. Pour les crues supérieures cette effet serait bien plus faible et nécessiterait un fonctionnement adapté à la période de retour de la crue.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la demande du service instructeur de la Police de l'Eau, concernant l'étude de faisabilité d'une noue collectrice en amont de la LGV guidant les écoulements vers la Balaurie.

La commission d'enquête recommande que si l'étude conclut à la faisabilité de cette noue, les travaux soient réalisés dans le cadre du projet CNM.

Questions de la commission d'enquête au maitre d'ouvrage :

1) **Dans certains cas particuliers, le maître d'ouvrage peut-il envisager de modifier quelques aménagements et étudier le déplacement ou la modification d'ouvrages hydrauliques pour limiter leur impact sur la valeur du patrimoine, et plus directement sur des activités ayant une incidence sur l'emploi ?**

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Voir réponses précédentes.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a noté que le maître d'ouvrage allait engager des études complémentaires suite à certaines demandes du public ou des collectivités.

2) **Le maître d'ouvrage a-t-il prévu, ou envisagé de dédommager les personnes ou sociétés démontrant un préjudice suite à une dépréciation de leur patrimoine consécutive à la réalisation du projet CNM et plus particulièrement de certains ouvrages hydrauliques ?**

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Dans le cas de la réalisation du CNM des mesures de protection sont mises en place pour limiter l'impact sonore lié au projet dans les limites des règles définies par la réglementation. De ce fait nous étudions une possible dépréciation de la valeur du terrain au regard des mesures de protections qui seront prises.*
>
> *Dans le cadre des zones de compensation des remblais en zones inondables (décaissements hydrauliques) : le principe de fonctionnement de ces bassin est de rendre inondable à Q100 certains terrains qui ne le sont pas aujourd'hui. Nous proposons aux propriétaires la possibilité de rester propriétaire du dit terrain tout en percevant une indemnisation liée à la servitude que le terrain devra supporter (non aedificandi, risque lié au fait que le terrain pourra être inondé sur une pluie centennale).*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte que des études sont en cours au regard des mesures de protection qui seront prises, et que des propositions sont faites aux propriétaires concernés.

A-III-8 : Thème 8 : Coordination des grands projets d'infrastructure et d'aménagement.

Le projet CNM, sous maitrise d'ouvrage OC'VIA, tant par son tracé que par son calendrier prévisionnel de réalisation, s'insère dans un contexte caractérisé par la présence de plusieurs autres grands projets: le dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier d'une part, les projets urbains "Quartier Oz Montpellier Nature Urbaine" et "Saporta "portés par l'Agglomération de Montpellier, d'autre part. A ces projets vient s'ajouter la création de la nouvelle gare TGV d'Odysseum, intégrée au quartier Oz, liée au projet CNM mais à réaliser sous une autre maitrise d'ouvrage, celle de Réseau Ferré de France.

Il y a donc, dans l'agglomération de Montpellier et à son voisinage, une étroite imbrication entre plusieurs grands projets intéressant un même territoire, à réaliser, pour l'essentiel, de façon concomitante: ainsi le calendrier prévisionnel de réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire du Contournement Nîmes-Montpellier, à savoir 2013-2017, s'avère pratiquement identique à celui du dédoublement de l'Autoroute A9, selon les éléments communiqués par la Société ASF, concessionnaire.

La nouvelle gare TGV d'Odysseum devrait être réalisée avec un faible décalage de temps par rapport à la nouvelle ligne ferroviaire. Quant au projet urbain Quartier Oz, à réaliser sur environ 350 ha sur le territoire de Montpellier et Lattes, il n'est pas encore totalement arrêté mais constitue un objectif urbain majeur pour l'Agglomération, en lien avec la mise en service de la ligne à grande vitesse.

Enfin, le secteur Saporta, orienté vers l'accueil d'activités économiques sur 20 hectares, occupe une position présentant à la fois les fortes contraintes liées à la présence de deux autoroutes, et les potentialités induites par cette situation.

Dans ce cadre, la Commission d'enquête Loi sur l'eau pour le projet CNM a souhaité rencontrer les responsables de l'Agglomération de Montpellier, ainsi que ceux de la Société Autoroutes du Sud de la France, pour mieux s'informer sur leurs projets respectifs.

La Commission a ainsi rencontré, le 8 mars 2013 à l'Agglomération de Montpellier, M. ZUMBIEHL et Mme PRAT, en charge des dossiers de police de l'eau. L'entretien a porté sur l'avancement des études du quartier Oz et ses liens avec le projet CNM, en termes d'avancement des procédures, de calendrier et de définition des dispositifs hydrauliques. Il a notamment été précisé à la Commission que les dossiers de demande d'autorisation Loi sur l'eau pour les quartiers Oz et Saporta étaient en cours d'élaboration par l'Agglomération, en liaison étroite avec les Services de l'Etat, d'ASF, de RFF et d'Oc'Via. Une lettre de l'Agglomération a confirmé et complété ces entretiens, à titre d'observation dans le cadre de l'enquête Loi sur l'eau du CNM (observation LAT-C-04).

La Commission a, en outre, rencontré le 4 avril 2013, M. NUNEZ, Directeur d'ASF à Montpellier: l'entretien a porté sur les études hydrauliques menées par ASF, par RFF et par OC'VIA, la prise en compte des projets de l'Agglomération, et le calendrier prévisionnel de réalisation du dédoublement de l'autoroute A9.

Questions de la commission d'enquête au maitre d'ouvrage.

1) **Au stade des études, une coordination a-t-elle existé entre OC'VIA et ASF pour établir leurs projets respectifs sur des bases cohérentes en ce qui concerne les ouvrages relevant de la Loi sur l'eau (prise en compte de la crue centennale, caractéristiques des ouvrages de franchissement des cours d'eau, dimensionnement et localisation des bassins de rétention) ?**

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Dans le cadre du projet CNM, les deux Maîtrise d'Ouvrage (ASF et OC'VIA) ont travaillé conjointement afin de s'assurer de la cohérence entre les ouvrages prévus pour les deux infrastructures. Il s'agissait également d'une exigence des services de l'Etat (DDTM 34 en particulier) soucieux du bon fonctionnement des aménagements prévus sur le long terme dans des secteurs sensibles sur le plan des inondations. Ainsi de nombreuses réunions de travail ont été organisées, parfois en présence de la DDTM 34.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note qu'une coordination des études a bien eu lieu entre les deux maitres d'ouvrage. Elle estime néanmoins que cette coordination devrait être approfondie pour optimiser l'utilisation de l'espace compris entre les deux infrastructures dans leur partie jumelée, en y implantant autant que possible des bassins de retenue liés à l'une ou à l'autre de ces infrastructures, à condition que leur exploitation soit possible en toute sécurité (Cf avis de la Commission ci-avant).

2) **Quelles dispositions seront prises, au stade des travaux, pour assurer la meilleure coordination possible entre les travaux de construction de la ligne CNM et ceux du dédoublement de l'A9, en particulier sur les sections de tracé jumelé des deux infrastructures sur les communes de Lattes, Montpellier et Mauguio ?**

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Les réunions de coordination avec ASF sont menées depuis la phase de développement de projets des deux infrastructures.*
>
> *Ces réunions doivent aboutir à la signature de conventions d'interfaces entre ASF et OC'VIA détaillant les limites et répartitions des travaux sur chaque voiries et point d'interfaces particuliers. Sont également abordées dans ces conventions, les notions de planning de réalisation commun afin de minimiser entre autres la gêne des usagers.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête attache la plus grande importance à cette coordination au stade des travaux, dont le cadre sera fixé par ces conventions dont la signature devra intervenir au plus tôt. Elle recommande que les communes soient tenues régulièrement informées des dispositions prévues pour permettre la réalisation des travaux en apportant le moins de gêne possible aux riverains.

3) **Comment est organisée la coordination entre les projets OC'VIA, ASF, RFF et Agglomération de Montpellier en ce qui concerne les dispositions relatives à la Loi sur l'eau?**

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *De nombreuses réunions de travail ont eu lieu (et ont encore lieu) afin d'assurer la cohérence de l'ensemble des aménagements prévus. Celles-ci ont été tenues à l'initiative des différents Maîtres d'Ouvrages et/ou des services de l'Etat (DDTM 34 en particulier).*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte et souhaite la poursuite d'une concertation permanente entre les différents maitres d'ouvrage.

Thèmes relatifs à des observations ne concernant pas directement le dossier

A-III-9 : Thème 9 : Nuisances de bruit et vibrations

L'enquête publique "Loi sur l'eau" n'a pas pour objet de traiter des mesures à prendre par le maitre d'ouvrage pour assurer la protection des riverains du projet CNM contre les nuisances de bruit et de vibrations engendrées par la nouvelle ligne ferroviaire.

Toutefois, le public a manifesté à de nombreuses reprises, par ses observations formulées dans le cadre de l'enquête, ses inquiétudes sur ces nuisances.

Certaines personnes ont constaté que leur habitation se situait à proximité de l'emprise du projet et ont demandé la mise en place d'équipements de protection acoustique, tels que murs anti-bruit, merlons ou écrans ; d'autres, bien que non situées à proximité immédiate du projet, ont souhaité connaitre les dispositions prévues, d'une façon plus générale, pour la protection acoustique des riverains.

Les observations enregistrées par la Commission d'enquête sur ce thème sont indiquées au présent procès-verbal de synthèse et sont récapitulées ci-après:

Sur la commune de Lattes:

Observation verbale LAT- P2(V) de M. FERAND

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Un merlon acoustique est prévu pour protéger le Mas de Mariotte.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte.

Observation verbale LAT-P3(V) de M. BOURGENOT

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Des écrans acoustiques sont prévus au niveau des Réganéous.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte.

Sur la commune de Lunel:

Observation verbale LUN- P1 (V) de M. GILLMANN

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Oc'Via s'engage à ce que la contribution sonore du contournement ferroviaire de Nimes et Montpellier respecte la réglementation. Concrètement, le niveau sonore ne dépassera pas les LAeq de : 58 db(A) la nuit (entre 22h et 6h) et 63 db(A) le jour (entre 6h et 22h) (valeurs mesurées en façade des habitations).*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte.

Sur la commune de Mauguio:

Observation sur registre MAU-R-04 de M. PELEGRIN

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Au niveau du PK 75+200, un écran acoustique est prévu au sud de la voie.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte.

Observation sur registre MAU- R- 05 de M. RELLARIA

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Au niveau du PK 72+680, un écran acoustique est prévu au nord de la voie.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte.

Sur la commune de Mudaison:

Observation sur registre MUD- R- 01 de M. DE SAN NICOLAS

> *Réponse OC'VIA :*
> *Au niveau du PK 72+550, un écran acoustique est prévu au nord de la voie.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte.

Observation sur registre MUD- R- 02 de M. RUL

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Au niveau de la zone artisanale du Bosc, un écran acoustique est prévu au nord de la voie.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte.

Observation sur registre MUD- R- 03 de M. ROUQUETTE

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Environ 1400 mètres de linéaires de protection acoustiques sont prévus sur la commune de Mudaison. Il est cependant possible que ces linéaires ne soient pas représentés sur les plans présentés dans le cadre du dossier « police de l'eau ».*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte.

Observation sur registre MUD- R- 04 de M. ALBERT

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *La végétalisation des écrans acoustiques est en cours d'étude de faisabilité.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte.

Observation sur registre MUD- R- 05 de M. VIDAL

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Au niveau de la zone artisanale du Bosc, un écran acoustique est prévu au nord de la voie.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte.

Questions de la commission d'enquête au maitre d'ouvrage:

1 - Le maitre d'ouvrage a-t-il prévu des protections acoustiques conformément à la règlementation en vigueur ? (Rappeler les textes de référence sur lesquels il s'est fondé)

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Le cadre réglementaire en matière de la réduction des nuisances sonores engendrées par la création d'une nouvelle infrastructure ou l'aménagement d'une voie existante est défini par :*
>
> *- la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 (art.L.571-1 à L.571-26 du Code de l'Environnement) relative à la lutte contre le bruit ;*
>
> *- le décret n°95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres,*
>
> *- l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires.*
>
> *Dans ce cadre, des protections acoustiques sont prévues par Oc'Via.*

Avis de la Commission d'enquête:

La commission d'enquête note que le maitre d'ouvrage se conformera à ses obligations règlementaires en matière de protection des riverains contre les nuisances sonores de la nouvelle ligne LGV. Elle recommande la présentation par le maitre d'ouvrage, aux communes concernées, de toutes informations indiquant la nature et les caractéristiques (longueur, hauteur) des protections acoustiques prévues.

2 - A-t-il déterminé les niveaux sonores générés par la nouvelle ligne LGV sur les propriétés riveraines (simulations, modélisations, campagnes de mesures) en période diurne et nocturne?

Réponse OC'VIA :

Conformément aux engagements de l'état, Oc'Via a considéré l'ensemble de l'aire d'étude en zone d'ambiance sonore modérée, ce qui est le choix le plus favorable pour les riverains en terme de dimensionnement des protections acoustiques. Dès lors, Oc'Via s'engage à ce que la contribution sonore du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier ne dépasse pas les LAeq de : 58 db(A) la nuit (entre 22h et 6h) et 63 db(A) le jour (entre 6h et 22h), valeurs mesurées en façade des habitations.*

Le seuil nocturne de 58db(A) pour les habitations en zone préexistante modérée s'avère être dimensionnant pour la mise en place de protections acoustiques. Le seuil de protection diurne s'en trouvera implicitement assuré.

(*) Les « Engagements de l'Etat » sont les engagements pris au stade de la déclaration d'Utilité du Public du projet en matière d'insertion économique et sociale et de préservation de l'environnement. Ils sont regroupés dans un document : « CNM / Les Engagements de l'Etat » (mars 2006).

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte.

3 - A-t-il prévu de prendre en charge, compte tenu de l'évolution dans le temps du trafic ferroviaire, un renforcement des équipements de protection acoustique, en cas d'augmentation de ce trafic ?

Réponse OC'VIA :

En cas d'augmentation des trafics ferroviaires nécessitant le renforcement des protections acoustiques, le maître d'ouvrage est tenu réglementairement de procéder à ces renforcements ; cet engagement sera tenu soit par Oc'Via pendant la durée de son contrat de partenariat, soit par RFF au-delà.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte.

4 - Sur quelles sections (préciser les PK) ont été prévus des équipements de protection acoustique, et quelles en sont les caractéristiques (mur, merlon, écran, longueur, hauteur, végétalisation éventuelle, protections de façade) ?

Réponse OC'VIA :

Cette observation sort du cadre de l'enquête au titre de la loi sur l'eau. Il est rappelé qu'Oc'Via se conformera aux textes réglementaires en vigueur en matière de lutte contre les nuisances acoustiques. Concrètement, Oc'Via s'engage à ce que la contribution sonore du contournement ferroviaire de Nimes et Montpellier respecte la réglementation. Le niveau sonore ne dépassera pas les LAeq de : 58 db(A) la nuit (entre 22h et 6h) et 63 db(A) le jour (entre 6h et 22h) (valeurs mesurées en façade des habitations). Pour information, les mesures mises en place pour respecter ces objectifs (écrans, merlons, etc.) ont été présentées sur plan depuis 2012 aux différentes communes concernées dans le cadre des réunions de concertations menées par OC'VIA.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de ce que les mesures de protection acoustique prévues ont été présentées aux communes depuis 2012 dans le cadre des réunions de concertation. Elle considère que le maitre d'ouvrage devra poursuivre cette concertation avec les communes lors de la mise au point détaillée de ces mesures de protection.

5 - Le maitre d'ouvrage a-t-il prévu d'effectuer, après mise en service de la ligne, des mesures de niveaux acoustiques, et d'apporter s'il y a lieu des compléments ou modifications aux équipements de protection qui auront pu être réalisés ?

Réponse OC'VIA :

Oc'Via prévoit la réalisation chaque année d'une modélisation acoustique de vérification basée :

-Sur les trafics réels à la mise en service et les hypothèses de trafics annuels qui lui seront notifiées par Réseau Ferré de France ;

-Sur la topographie du projet après réalisation (photo-restitution au 1 / 1000ème) intégrant les protections à la source conformes à la réalisation mais aussi d'autres aménagements réalisés pouvant avoir une incidence acoustique (modelages paysagers, rétablissements de communication, murs de soutènement etc. …).

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère qu'à la suite de ces modélisations annuelles, le maitre d'ouvrage devra tenir compte de leurs résultats pour apporter si nécessaire des compléments ou modifications aux mesures de protection précédemment définies, s'il est constaté une augmentation des nuisances sonores.

6 - En ce qui concerne les vibrations, le maitre d'ouvrage en a-t-il évalué l'intensité, la fréquence, les plages horaires, ainsi que l'incidence sur les bâtiments ou ouvrages existants ? A-t-il prévu des constats d'état des lieux de ces bâtiments et ouvrages, avant et après mise en service de la ligne nouvelle, et la prise en charge des éventuels dommages ?

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Les risques relatifs aux vibrations concernent essentiellement certains bâtiments qui abritent des activités sensibles : hôpitaux, usines utilisant des instruments de grande précision. Il n'a pas été recensé de bâtiments de ce type à proximité proche du CNM et nécessitant des traitements particuliers de l'infrastructure. D'autre part, pour la phase travaux, il est bien prévu des constats d'état des lieux préalables et après travaux et, si à partir de ceux-ci, il est avéré des dommages sur les habitations riveraines, Oc'Via procédera à la prise en charge des réparations nécessaires.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte.

A-III-10 : Thème 10 : Nuisances visuelles.

Les nuisances visuelles liées à la réalisation des ouvrages de la nouvelle ligne ferroviaire CNM ne font pas partie des thèmes traités dans le cadre de l'enquête préalable à l'autorisation Loi sur l'eau.

Pourtant, de telles nuisances existent et n'ont pas manqué d'être soulignées par les personnes qui se sont exprimées lors de l'enquête.

Il s'agit le plus souvent de riverains du projet, qui avaient pu jusqu'à présent profiter de l'agrément consistant à disposer d'une habitation avec vue dégagée sur la campagne environnante ou le cadre urbain proche, et qui vont se trouver, du fait du projet, face à un remblai de plusieurs mètres de hauteur et/ou un mur anti-bruit.

Que le nouvel obstacle visuel constitué par les ouvrages du CNM soit à proximité immédiate desdites habitations (à quelques mètres par exemple dans la zone artisanale du Bosc à Mudaison) ou à une distance plus élevée dans d'autres communes, il entraine, du moins est-ce le point de vue de la Commission d'enquête, une détérioration qualitative de l'environnement de ces habitations et constitue de ce fait une nuisance.

Les nuisances de ce type ont été signalées dans les observations enregistrées par la Commission d'enquête et figurant au présent procès-verbal de synthèse; elles sont récapitulées ci-après:

Sur la commune de Mauguio:

Observation sur registre MAU- R- 05 de M. BELLARIA

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Une haie de cyprès et de peupliers en mélange veillera à masquer la vue sur CNM depuis les espaces urbanisés de Mauguio.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte.

Sur la commune de Mudaison (zone artisanale du Bosc)

Observation sur registre MUD- R 01 de M. DE SAN NICOLAS (concernant deux propriétaires)

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Sur ce secteur, une haie champêtre arborée sera plantée le long de la voie et permettra d'atténuer les écrans acoustiques tout en créant une dynamique saisonnière qui trouvera écho avec la végétation de la Cadoule.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte.

Observation sur registre MUD- R- 05 de M. VIDAL

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *A proximité de Mudaison-Bourg, des merlons acoustiques seront créés. Ils seront plantés de manière à avoir un espace végétalisé dense, qui à terme formera un boisement dominé par le chêne vert, résistant et persistant.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte.

Questions de la commission d'enquête au maitre d'ouvrage:

1) **Quelles sont les dispositions prises par le maitre d'ouvrage, d'une façon générale, pour atténuer la perception visuelle de la nouvelle ligne ferroviaire et favoriser son intégration dans le paysage ?**

Réponse OC'VIA :

L'intégration de la ligne se fera par l'utilisation de végétaux qui auront pour vocation de limiter les vues ou d'en renforcer certaines autres. La végétation (et le type de haie ou boisement implanté) prendra en compte les différentes unités paysagères déterminées afin de respecter au mieux les territoires traversés ; et de rendre la ligne plus ou moins visible dans le paysage.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte.

.

2) Quelles sont les mesures compensatoires prévues par le maitre d'ouvrage pour tenir compte de ces nuisances visuelles ?

Réponse OC'VIA :

Les espaces boisés impactés auront leurs lisières reconstituées, tout comme les trames de haies qui créent un maillage fort dans le paysage. A proximité de zones plus urbanisées, les végétaux formeront des écrans; soit sous la forme de haies de cyprès-peupliers; soit sous la forme de haie champêtre arborées, ou encore de boisements plus dense à terme dominés par le chêne (voire très ponctuellement le pin). Cela dépendra des secteurs et paysages traversés.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête recommande que le maitre d'ouvrage précise ces mesures compensatoires des nuisances visuelles en concertation avec les communes.

4) **Au droit des lieux particulièrement exposés, que ce soit en vision rapprochée ou en vision plus éloignée, le maitre d'ouvrage peut-il préciser les dispositions prévues, intégrant la présence du remblai de la voie nouvelle (cas le plus fréquent) et d'un équipement de protection acoustique.**

Réponse OC'VIA :

Les haies seront régulièrement plantées le long des écrans acoustiques à proximités de zones bâties à défaut de pouvoir végétaliser directement les écrans. Les talus seront toujours enherbés, tandis que des haies et boisements seront créés selon les territoires traversés. Le même principe s'applique aux merlons acoustiques.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête recommande que le maitre d'ouvrage précise ces mesures en concertation avec les communes.

4) Sur les sections en déblai de la ligne ferroviaire, quelles sont les dispositions prévues pour limiter les nuisances visuelles ? (A examiner en liaison avec le thème 5 "Intégration paysagère").

Réponse OC'VIA :

Certains déblais ne sont pas visibles, et font même disparaître la ligne du paysage. Dans les cas où les déblais seraient proches de zones habitées, des haies seront implantées pour limiter les vues sur les « saignées ». Comme c'est le cas pour le secteur de la Tour de Farges par exemple.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte.

A-III-11 : Thème 11 : Occupation du sol, acquisitions foncières.

Bien que plusieurs observations relatives à ce thème soient ''hors sujet'' par rapport au cadre de l'enquête ''Loi sur l'eau'', la commission d'enquête demande au maître d'ouvrage d'examiner leur pertinence car :

- une enquête parcellaire relative à une grande partie du tracé mis à l'enquête au titre de la ''Lois sur l'Eau'' s'est déroulée quasiment pendant la même période, et certaines personnes n'ont pas bien perçu la différence ;
- l'enquête sur l'utilité publique du projet s'est déroulée en 2003, pour une déclaration d'utilité publique en 2005.
- l'enquête parcellaire pour la partie ouest du tracé héraultais doit se dérouler prochainement, ce qui peut perturber certaines personnes.

Quelques personnes qui se sont présentées aux permanences de l'enquête ''Loi sur l'eau'' ont d'ailleurs été orientées vers les permanences de l'enquête parcellaire.

Les observations enregistrées par la commission d'enquête sur ce thème figurant dans le procès-verbal de synthèse sont récapitulées ci-après :

<u>Sur la commune de Mauguio :</u>

Observation verbale MAU P1 (V) de M. VANGELISTI, qui s'est présenté avec trois notifications concernant des terrains à acquérir. Il lui a été conseillé de répondre aux trois courriers et de formuler ses observations dans le cadre de l'enquête parcellaire

<u>Réponse OC'VIA</u> :

Cette observation n'est pas directement liée à la procédure « police de l'eau ». OC'VIA prendra en compte les demandes de ce propriétaire dans le cadre de l'enquête parcellaire.

<u>Avis de la commission d'enquête :</u>

La commission d'enquête prend acte de l'information communiquée par le maître d'ouvrage.

Observation verbale MAU P2 (V) de MM. SOTO et EBEL pour le compte de l'INRA qui ignoraient si l'INRA avait été destinataire d'une lettre de notification relative à l'ouverture de l'enquête parcellaire (L'INRA étant concerné par des bassins de compensation et des zones de décaissement).

<u>Réponse OC'VIA</u> :

Cette observation n'est pas directement liée à la procédure « police de l'eau ». OC'VIA précise que tous les propriétaires impactés par le tracé du CNM ont reçu une notification précisant l'ouverture

de l'enquête parcellaire. Dans le cas de l'INRA nous pouvons justifier de la bonne réception par des observations déposées par Madame CLEAC'H.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note des informations communiquées par le maître d'ouvrage.

Observation MAU P4 de M. et Mme SOBRAQUES qui font état de l'acquisition prévue de parcelles leur appartenant au lieudit La Mourre.

Réponse OC'VIA :

Cette observation n'est pas directement liée à la procédure « police de l'eau ». OC'VIA précise que les observations de Monsieur SOBRAQUES ont bien été reportées sur les registres de l'enquête parcellaire et font l'objet d'une réponse dans le cadre du Mémoire réponse au procès-verbal de synthèse de l'enquête parcellaire.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de l'information communiquée.

Observation écrite MAU R 07 accompagnée d'une contribution écrite MAU C 07 de Mme CLEAC'H, pour le compte de l'INRA qui demande que soit envisagé le déplacement des ouvrages hydrauliques qui remettent en cause la pérennité de la station ; ou que soient proposés des terrains de surface et de caractéristiques équivalentes.

Réponse OC'VIA :

Comme cela avait demandé lors de réunions avec l'INRA, dans la mesure du possible, OCVIA s'est efforcé de ne pas impacter leurs parcelles expérimentales.

Pour ce faire et suite à la remarque formulée dans le courrier du 25 mars 2013 adressé à la commission d'enquête, le bassin de compensation de remblai en zone inondable situé sur la parcelle DB21 sera déplacé hors de cette parcelle.

Par contre, le bassin de rétention (ou bassin multifonction BAMSC771.2) situé sur la parcelle DC15 n'a lui pas pu être déplacé en raison de contraintes inhérentes à la géométrie de la LGV (point bas du profil en long).

OC'VIA prendra contact avec l'INRA pour rediscuter de ces points et adapter au mieux la forme du bassin BAM SC 781.2 pour minimiser les impacts autant que faire se peut.

Avis de la commission d'enquête :

Avis déjà donné : ''La commission d'enquête prend note du déplacement du bassin de compensation hors de la parcelle DB21 et regrette que pour des contraintes topographiques il ne puisse pas en être de même pour le bassin de rétention.

Toutefois, elle constate l'engagement d'Oc'Via de prendre contact avec l'INRA pour rediscuter de ces points et adapter au mieux la forme et les caractéristiques géométriques du bassin de rétention afin de minimiser au maximum les impacts sur la parcelle DC15''.

Contribution écrite (Délibération du Conseil Municipal de la commune de Mauguio), MAU C 08, qui argumente la cause de l'INRA en indiquant que ''la construction de plusieurs bassins de rétention sur les parcelles de l'INRA anéantirait la capitalisation de nombreuses années de recherche accompagnée d'investissements très importants ; et que le maintien de cette station INRA sur la commune de Mauguio deviendrait improbable''.

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Comme cela avait demandé lors de réunions avec l'INRA, dans la mesure du possible, OCVIA s'est efforcé de ne pas impacter leurs parcelles expérimentales.*
>
> *Pour ce faire et suite à la remarque formulée dans le courrier du 25 mars 2013 adressé à la commission d'enquête, le bassin de compensation de remblai en zone inondable situé sur la parcelle DB21 sera déplacé hors de cette parcelle.*
>
> *Par contre, le bassin de rétention (ou bassin multifonction BAMSC771.2) situé sur la parcelle DC15 n'a lui pas pu être déplacé en raison de contraintes inhérentes à la géométrie de la LGV (point bas du profil en long).*
>
> *OC'VIA prendra contact avec l'INRA pour rediscuter de ces points et adapter au mieux la forme du bassin BAM SC 781.2 pour minimiser les impacts autant que faire se peut.*

Avis de la commission d'enquête :

Avis déjà donné : Voir avis précédent.

Sur la commune de Valergues :

Observation écrite VAL P2 et VAL R 01 de M. CASANOVA qui est propriétaire de plusieurs parcelles de terrain concernées par le projet. Il est opposé à la création d'une nouvelle voirie se substituant à une portion de la RN113 existante qui impactera sa propriété qui se trouvera en zone inondable.

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Le projet de déviation définitive de la RN113 au droit des communes de Valergues et de Saint Brès présenté sur les plans OC'VIA date de la DUP de 2005. OC'VIA n'a fait que reprendre les éléments géométriques du tracé initial valide par les services de l'Etat gestionnaire de cette voie.*

Avis de la commission d'enquête :

Avis déjà donné.

Questions de la Commission d'enquête au Maitre d'ouvrage:

1) **Le maître d'ouvrage peut-il examiner les observations des propriétaires concernant des acquisitions de parcelles ?**

Quelle est la position du maître d'ouvrage par rapport à l'argumentation et aux demandes de l'INRA et du Conseil Municipal de Mauguio relatives au déplacement des ouvrages hydrauliques, qui dans le projet, impactent les parcelles de l'INRA ?

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Cette observation n'est pas directement liée à la procédure « police de l'eau ». Il a été répondu de manière détaillée à l'ensemble des observations des propriétaires dans le cadre de l'enquête parcellaire.*

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des informations données.

2) **Quelle est la position du maître d'ouvrage par rapport à l'argumentation et aux demandes de l'INRA et du Conseil Municipal de Mauguio relatives au déplacement des ouvrages hydrauliques, qui dans le projet, impactent les parcelles de l'INRA ?**

> *Réponse OC'VIA :*
>
> *Voir réponses précédentes.*

Avis de la commission d'enquête :

Voir avis précédents

A-IV : Commentaires et analyses complémentaires de la commission d'enquête

Nota Bene : Les analyses et commentaires traités ci-après ne concernent que les éléments qui n'ont pas été traités dans le § précédent « A-III- Analyse des observations suite à la remise du Mémoire en Réponse du Maître d'Ouvrage », lequel ne répond qu'aux observations recueillies par la commission d'enquête ou formulées par la commission d'enquête dans le procès-verbal de synthèse.

A-IV-1 : Dossier d'enquête

Compte tenu des modifications résultant de la « ''Loi Grenelle II'' par le décret du 29-12-2011, portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, le maître d'ouvrage a produit un dossier conforme aux nouvelles dispositions.

L'Etude d'Impact jointe au dossier par la société Oc'Via à titre d'information a été établie par RFF lors de l'enquête DUP de fin d'année 2003. Cette enquête était alors conforme aux dispositions de l'article R 112-3 du code de l'environnement.

Cette enquête publique relative à la DUP, a donné lieu à un avis favorable du commissaire enquêteur en date du 22 mars 2004, assorti d'une réserve et de plusieurs recommandations. La réserve et les recommandations ont fait l'objet d'un travail de synthèse de la part de RFF pour préparer la rédaction du dossier des Engagements de l'Etat dont RFF est responsable, et préciser la nature des études complémentaires à engager au terme de l'enquête publique.

En date du 16 mai 2005, les travaux nécessaires à la réalisation du Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM) ont été déclarés « d'utilité publique et urgents » par décret ministériel qui a également prononcé la mise en compatibilité des PLU des communes concernées par le projet.

Compte tenu de compléments apportés au dossier, les services de l'Etat par lettre du Service Eaux et Risques de la DDTM 34, du 01 février 2013 ont confirmé l'accord de la DDTM 34, pour le lancement de la procédure pour l'enquête publique d'autorisation préfectorale au titre de la législation sur l'eau.

Le dossier d'enquête qui comprend : 3 190 pages format A3 et 1490 pages format A4 est complet argumenté et détaillé.

Il porte uniquement sur les IOTA (Installations, Travaux, Ouvrages et Activités) entrant dans le champ dela Police de l'eau et qui doivent à ce titre donner lieu à une autorisation globale sur le fondement des articles R 214-1 et suivants du code de l'environnement.

Il présente une analyse complète de l'état initial du site et de son environnement, puis les effets directs et indirects du projet sur cet environnement, et justifie les choix retenus pour la réalisation des différents IOTA en respectant les Engagements de l'Etat, les prescriptions du SDAGE et les orientations de la ''Police de l'Eau.''

Il rassemble les éléments d'incidence permettant d'identifier précisément les impacts des IOTA sur l'eau, et les milieux liés à l'eau et de définir les mesures correctrices et compensatoires appropriées.

La commission d'enquête considère que le dossier d'enquête est conforme aux prescriptions légales et permet de bien appréhender toutes les dispositions prévues en matière de Loi sur l'eau pour permettre l'exécution des IOTA (Installations, Travaux, Ouvrages et Activités), autant en phase travaux qu'en phase d'exploitation.

A-IV-2 : Le projet mis à l'enquête

Masses d'eau concernées par le projet

En ce qui concerne les eaux superficielles, le projet se développe sur deux bassins hydrographiques : le Bassin hydrographique du Lez qui concerne cinq cours d'eau et le bassin hydrographique dit des ''Fleuves Côtiers'' qui concerne quatorze cours d'eau.

Dans le bassin du Lez le projet d'une longueur de 7 km environ est jumelé avec le projet de dédoublement de l'autoroute A9 sur environ 5 km. Il comprend :

- Un raccordement avec la voie existante à Lattes,
- Une amorce de remblai pour la possible ligne à grande vitesse vers Perpignan (LNMP),
- Une sous-station électrique à Lattes,
- une partie de la plateforme de la future gare de Montpellier (la gare ne faisant pas partie du périmètre du Partenariat-Public-Privé à cheval sur la limite bassin du Lez - bassin Etang de l'Or).

Les cinq cours d'eau concernés constituent trois masses d'eau superficielles du SDAGE.

Dans le bassin des ''Fleuves côtiers'', le projet se développe sur une longueur de 23 km environ. Il est jumelé avec le projet de dédoublement de l'autoroute A9 sur 2 km. Il ne comporte pas de raccordement avec la voie ferrée existante. Mais, il comprend une partie de la plateforme de la future gare de Montpellier (la gare ne faisant pas partie du périmètre du Partenariat-Public-Privé à cheval sur la limite bassin du Lez - bassin Etang de l'Or).
Les quatorze cours d'eau concernés constituent sept masses d'eau superficielles définies par le SDAGE.

Pour les deux bassins hydrographiques, selon les masses d'eau superficielles, l'échéance des objectifs du SDAGE d'atteinte du ''bon état'' des masses d'eau ''cours d'eau'' est fixée à 2015, 2021, et 2027.

La commission d'enquête constate, qu'à ce jour, les dispositions prévues par le dossier d'enquête ''Loi sur l'eau'' ne s'opposent pas à la fixation de ces échéances.

En ce qui concerne les eaux souterraines : Le projet s'étend sur deux masses d'eau souterraines au droit du bassin hydrographique du Lez et sur quatre masses d'eau souterraines au droit du bassin hydrographique des ''Fleuves Côtiers''. Deux masses d'eau étant communes aux deux bassins, ce ne sont que quatre masses d'eau qui sont impactées par le tracé CNM.
Le maître d'ouvrage a procédé au recensement d'un nombre important des points d'eau souterrains sur une distance des 250 m de part et d'autre de l'axe du projet. Ces points d'eau ont été répertoriés selon deux catégories :

- Les points d'eau souterrains publics qui comprennent : les captages d'eau potable et les captages d'eau potable prioritaire (Grenelle) ;
- Les points d'eau souterrains privés par usage : alimentation d'eau potable, domestique, irrigation, et indifférencié.

Le tracé du projet mis à l'enquête recoupe :

- ✓ trois zones de de protection de l'aire d'alimentation de captages (AAC) prioritaires selon le SDAGE 2010-2015 ;
- ✓ 11 Périmètres de Protection Eloignée (PPE) et 6 Périmètres de Protection Rapprochée (PPR) des captages publics d'eau potable. Le tracé recoupe également les zones de protection de l'aire d'alimentation de captages (AEP) publics ;

et peut impacter 7 captages privés AEP.
L'assèchement et la pollution constituent les impacts potentiels sur ces ressources.

La commission d'enquête considère que le projet prend bien en considération l'existence de forages et de captages publics et privés, et précise les dispositions retenues en matière de protection des eaux souterraines, tant en ce qui concerne les risques d'assèchement que les dangers de pollution.

Ouvrages d'art :

Le projet soumis à l'enquête publique comprend plus de 80 ouvrages d'art à construire ayant une fonction hydraulique pour le franchissement des cours d'eau et de décharge encas de crues, de fossés et talwegs, ...
Quatre grands types d'ouvrages ont été retenus en fonction de l'écoulement à assurer : les viaducs, les ouvrages enjambant le lit mineur, les ouvrages cadres avec radier enterré et les petits ouvrages.

La commission d'enquête relève que les ouvrages d'art ont bien été conçus dans le respect des Engagements de l'Etat relatifs à la transparence hydraulique du projet. Leurs caractéristiques géométriques ont été établies en fonction du type de cours d'eau et sont clairement explicitées dans le dossier.

Impacts hydrauliques (Risques d'inondation) :

Pour la partie du CNM qui est contigüe au projet de dédoublement de l'autoroute A9, tous les ouvrages hydrauliques ont des dimensions identiques aux ouvrages du DDA9 situés en amont immédiat. Les modélisations hydrauliques ont également été réalisées en partenariat avec ASF et en tenant compte des deux infrastructures.
Pour l'ensemble de la section, le débit retenu pour le dimensionnement des ouvrages est le débit d'occurrence centennale ou le débit de la crue historique connue la plus importante si celui-ci est supérieur au débit centennal.
Dans tous les secteurs soumis au risque d'inondation (cours d'eau essentiellement), des modélisations hydrauliques détaillées ont été mises en œuvre pour déterminer la nature et le dimensionnement des ouvrages de rétablissement des écoulements.
Par rapport à la situation actuelle, les limites de remous admise et à ne pas dépasser (exhaussement de la ligne d'eau en amont de l'infrastructure projetée) ont été définies en accord avec la DDTM à partir des recommandations de la circulaire du juillet 2002 :

- + 1 cm en zones sensibles (zones urbanisées ou urbanisables inscrites au PLU et zones agricoles à forte valeur ajoutée),
- + 5 cm en zone rurale avec habitat dispersé,
- + 30 cm au droit du remblai de la LGV,

- Exhaussement > 5cm possible dans zones sans enjeux sous réserve de justifier la non aggravation de la situation initiale et la mise en place de mesures compensatoires éventuelles.

La commission d'enquête constate que les dispositions prises en matière de dimensionnement des ouvrages d'art visent à réduire le plus possible l'effet d'obstacle de la nouvelle ligne, et à faciliter l'écoulement des eaux afin de limiter les hauteurs de remous aux seuils déterminés par la DDTM34. Les zones habitées ne devraient pas être impactées, et dans certains cas, il serait souhaitable de réduire la hauteur des remous pour moins pénaliser des terres agricoles.

Remblais en zones inondables :

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône Méditerranée Corse impose dans un souci de non aggravation des risques d'inondation à l'aval des projets, que tout remblai en zone inondable soit compensé.

La récapitulation pour la crue « projet », d'une part les surfaces soustraites au lit majeur, et les volumes de remblais en zone inondable pour chaque cours d'eau est la suivante :

- Surface soustraite au lit majeur : 379 835 m²
- Volume soustrait au lit majeur : 92 983 m^3.

Il est prévu que la totalité des volumes des remblais en zone inondable induits par le projet CNM sera compensé.

Selon le SDAGE, lorsque le remblai se situe en zone d'expansion de crues (ZEC), la compensation en volume correspond à 100% du volume prélevé sur la ZEC pour la crue de référence et doit être conçue de façon à être progressivement et également répartie pour les évènements d'occurrence croissante : compensation « cote pour cote ».
Il est prévu que les volumes de remblais mis en œuvre seront compensés par des zones de décaissement qui devront respecter au mieux les principes suivants :

- Aménagements présentant à minima le même volume (principe « volume pour volume »),
- Recherche de sites ne nécessitant pas d'autres types de mesures compensatoires, en particulier sur le plan environnemental,
- Absence de contraintes humaines (habitations, activités industrielles).

Ces déblais seront donc situés sur des terrains en limite des zones inondables. La profondeur variera de 0 à 3 m selon les secteurs. Ces déblais devraient également permettre un étalement supplémentaire des crues et conduire à un élargissement local de la zone inondable centennale.
Au Sud de Montpellier, la compensation comprend aussi la participation financière d'OC'VIA à un programme d'aménagement de la ville de Lattes (dispositif de gestion des eaux pluviales du quartier de la Céréirède).
Actuellement, les emplacements et les conventions de compensation ne sont pas totalement définis.

La commission d'enquête recommande des concertations avec les propriétaires concernés pour rechercher les emplacements les moins impactants et de les concrétiser par des conventions avant le début des travaux.

Compensation de l'imperméabilisation des terrains

La réalisation de la plateforme et des aménagements complémentaires entraîne une augmentation ou une diminution des débits relatifs aux eaux de ruissellement. Afin de ne pas aggraver les conditions actuelles, des mesures correctrices sont nécessaires. Trois dispositifs de compensation à l'imperméabilisation sont prévus :

- Les bassins de compensation à l'imperméabilisation (BCI), qui ont pour objectif de réguler le débit de rejet d'eau pluviale dans le milieu naturel. Ils écrêtent les débits de pointe en stockant temporairement, les eaux pluviales et en les restituant progressivement et sans traitement au milieu naturel.
- Les bassins multifonctions,(BAM), qui assurent la double fonction de compensation à l'imperméabilisation et de confinement. Ils sont imperméabilisés pour éviter les infiltrations de polluants dans le milieu naturel. La nature des matériaux du fond et sur les talus des ouvrages devra assurer une perméabilité inférieure ou égale, à 10^{-9} m/s.
- Les noues qui sont des fossés élargis peu profonds qui fonctionnent en se remplissant en période pluvieuse et se vidangent par l'orifice de fuite, par infiltration et par évaporation. Elles sont implantées dans les secteurs à faibles enjeux environnementaux, (zones vertes et jaunes).

Ces dispositifs sont dimensionnés conformément à la demande de la DDTM 34 selon les principes suivants :

- Volume utile minimal de 120 l/m² de surface active interceptée ;
- Vérification de la protection centennale par la méthode des pluies.

Dans le bassin hydrographique du Lez, il est prévu de mettre en place : 6 dispositifs de compensation à l'imperméabilisation, 2 bassins multifonctions et 12 noues.
Dans le bassin hydrographique des fleuves côtiers, il est prévu de mettre en place : 13 dispositifs de compensation à l'imperméabilisation, 18 bassins multifonctions et 59 noues.

La commission d'enquête a bien noté que l'imperméabilisation de bassins créés dans le cadre de ce projet serait fonction de la sensibilité des milieux. Elle regrette toutefois que tous les bassins ne soient pas imperméabilisés et souhaite qu'une réflexion attentive soit menée pour apprécier la nécessité ou pas d'imperméabiliser des bassins surtout dans les secteurs à sensibilité forte ou modérée.

Impact sur la qualité de la ressource en eau :

Les mesures présentées dans le dossier visent à préserver la qualité des masses d'eau superficielles et souterraines et à atteindre les objectifs de qualité demandés par la Directive Cadre Européenne (DCE).

Assainissement des eaux pluviales issues de la plateforme :

Compte tenu des risques de pollution :

- Pollution saisonnière liée à l'utilisation de produits phytosanitaires
- Pollution accidentelle résultant de la mixité de la ligne et du transport de matières dangereuses.

Et des quatre secteurs de sensibilité globale définis en fonction de l'enjeu des eaux souterraines et de la sensibilité des eaux superficielles aux risques de pollution :

- Secteurs peu sensibles : Il n'est pas indispensable de prévoir la mise en place de dispositifs d'interception et de confinement de la pollution accidentelle
- Secteurs à sensibilité modérée : La nécessité de mettre en place des dispositifs d'interception et de confinement de la pollution accidentelle ne s'avère pas indispensable ; mais où le risque pour les eaux superficielles et les eaux souterraines mérite de mettre en place un dispositif retardant la diffusion de la pollution accidentelle et permettant une intervention rapide de curage des zones souillées.
- Secteurs sensibles, et Secteurs très sensibles : Nécessité de mettre en place des dispositifs d'interception et de confinement de la pollution accidentelle en raison de la forte ou très forte sensibilité de la ressource en eau (eaux superficielles et eaux souterraines) ;

Deux types de dispositifs d'interception et de confinement sont prévus :

- Les bassins multifonctions dont le dimensionnement permet de répondre aux deux fonctions qu'ils assurent : fonction confinement d'une pollution accidentelle et fonction de compensation à l'imperméabilisation. Ils doivent être conçus pour confiner une pollution accidentelle par temps de pluie (pluie de référence : pluie bi annuelle de durée de 2 heures).
  Les hypothèses prise en compte pour l'estimation des volumes utiles de stockage et la conception des bassins sont les suivantes :
  - Volume de la pollution accidentelle : 60 m^3 (volume de deux citernes) ;
  - Temps d'intervention : 1 heure.
- Les noues peu perméables qui ont pour fonction de :
  - Compenser l'imperméabilisation,
  - Limiter la propagation d'une pollution accidentelle.

Conformément aux Engagements de l'Etat, un rail de sécurité (dit 3ème rail) est mis en place afin de maintenir le train sur la plateforme et d'éviter le renversement des citernes au doit des secteurs très sensibles (zone noire).

La définition des risques de pollution et des différents secteurs de sensibilité permet de bien prévoir les dispositifs d'interception et de confinement pour assainir les eaux pluviales provenant de la plateforme. La possibilité de rétention dans les bassins multifonctions d'une pollution accidentelle devrait présenter une amélioration notable de la qualité des eaux pluviales en provenance de la plateforme, et leur rejet dans le milieu naturel ne devrait pas porter atteinte à la qualité des milieux aquatiques.

Impacts et mesures sur les eaux souterraines et les captages :

Le projet traverse

- ✓ trois zones de de protection de l'aire d'alimentation de captages (AAC) prioritaires selon le SDAGE 2010-2015 ;
- ✓ 11 Périmètres de Protection Eloignée (PPE) et 6 Périmètres de Protection Rapprochée (PPR) des captages publics d'eau potable. Le tracé recoupe également les zones de protection de l'aire d'alimentation de captages (AEP) publics ;

et peut impacter 7 captages privés AEP.

Les nappes d'eau souterraines alimentant ces captages sont susceptibles de connaître des impacts qualitatifs en corrélation avec les rejets d'eaux pluviales.

La commission d'enquête considère que les dispositions envisagées, tant pendant la période des travaux (voir § suivant : phase travaux), qu'en phase d'exploitation doivent être rigoureusement respectées.

Impacts et mesures sur les milieux naturels liés à l'eau

- **Zones humides :**

La réalisation de cette future ligne ferroviaire emprunte plusieurs secteurs favorables au maintien et au développement de zones humides qui sont principalement liées aux cours d'eau (ripisylves) et plans d'eau.
La superficie totale des zones impactées directement et indirectement **représente 4,13 ha.**
Des mesures compensatoires seront mises en place pour toutes les zones humides impactées par le projet, y compris les zones humides impactées en phase travaux. **Selon les prescriptions du SDAGE, les zones humides impactées seront compensées à hauteur d'un facteur 2 en terme de surface.**
La coordination des mesures de compensation est confiée à un opérateur spécialisé : BIOSITIV.
La mise en œuvre du programme de compensation est établie en partenariat avec le Conservatoire d'Espaces Naturels du Languedoc-Roussillon, les opérateurs fonciers, des experts naturalistes, et des acteurs locaux (Syndicats de Bassins).
Ces mesures de compensation seront réalisées en concertation avec les syndicats locaux : le SYBLE, le SYMBO, et le SIATEO.

La commission d'enquête considère que les prescriptions du SDAGE doivent être respectées et mises en application et que les conventions de mise en œuvre de ces mesures de compensation doivent être conclues avant le démarrage des travaux.

- **Franchissement des cours d'eau :**

Les ouvrages de franchissement des cours d'eau sont adaptés à la qualité écologique : qualité hydrobiologique et caractéristiques physiques (berges, ripisylves), et à l'état patrimonial : zones d'Action Prioritaire (ZAP), cours d'eau à enjeux Grands Migrateurs, continuité écologique (article L.214-17 du code de l'environnement), présence d'habitats ou d'espèces patrimoniales ; de chaque cours d'eau.
Les critères « cours d'eau classé en site Natura 2000 » et « Masse d'eau avec risque de non atteinte du bon état en 2015 pour le paramètre morphologique » ont également été pris en compte dans le choix du type d'ouvrage de franchissement.
La nature des ouvrages a été définie en fonction des enjeux hydrauliques et écologiques (maintien de la vie aquatique, préservation des habitats et des espèces, transparence pour la faune, …..)
Les cours d'eau tels que la Viredonne, le Bérange, la Cadoule, le Salaison et le Lez qui présentent une qualité écologique bonne ou sont inscrits en liste 1, sont franchis par des viaducs de manière à conserver au maximum le lit mineur et les berges.
Les cours d'eau présentant des enjeux moindre sont franchis à minima par des cadres avec un radier enterré de 30 cm.

La commission d'enquête considère que les critères retenus pour apprécier la qualité écologique de chaque cours d'eau sont détaillés, mais réalistes et doivent permettre d'assurer la continuité entre l'amont et l'aval des cours d'eau.

- **Dérivation définitive des cours d'eau :**

Le Mas du Pansanel, la Viredonne, les Candinières, la, dérivation Est du Bérange, l'Esclafidou et le, Nègue-Cats font l'objet de dérivations définitives.
La dérivation du Rondelet est intégrée dans le projet de dédoublement de l'autoroute A9.
Des techniques de génie écologique seront mises en œuvre pour l'aménagement de ces dérivations définitives de manière à recréer un bon état écologique et morphologique.
Les aménagements des dérivations définitives des cours d'eau viennent en complément des mesures en faveur de zones humides.

Les techniques que le maître d'ouvrage a prévu de mettre en œuvre pour l'aménagement des dérivations définitives doivent permettre de recréer un bon état écologique et morphologique de chacun de ces cours d'eau concernés.

Incidences sur les sites Natura 2000

Le dossier d'étude des incidences cumulées des projets de dédoublement de l'A9 et du CNM sur les quatre sites Natura 2000 répertoriés a été réalisé en 2002 par le Bureau d'Etudes BIOTOPE.
Etant donné que le projet n'intercepte pas les sites Natura 2000, (distance minimale de 3,9 km entre le site le plus proche et le tracé de la ligne ferroviaire), seules trois catégories d'incidences ont été prise en compte dans l'étude :

- Incidence d'une modification du régime hydrique et de la qualité des eaux sur l'ensemble des groupes présents sur les sites ;
- Incidence de la, pollution sonore et lumineuse sur l'avifaune ;
- Incidence à travers la destruction partielle ou totale des milieux naturels, présents sur l'emprise foncière et appartenant au domaine vital de certaines espèces d'oiseaux inféodés à la ZPS.

L'évaluation réalisée en 2003 avait conclu à l'absence d'incidence du projet sur les répertoriés.
La mise à jour de cette évaluation sur la base du tracé définitif de l'emprise des travaux confirme ces conclusions.
Le maître d'ouvrage conclut que la poursuite de l'étude n'est pas préconisée.

La commission d'enquête, qui par ailleurs n'a enregistré aucune observation sur ce sujet, constate que le projet n'a pas d'incidences sur les sites Natura 2000 répertoriés.

Rubriques concernées de la nomenclature « Loi sur l'Eau »

Vingt rubriques de la nomenclature, définies par les articles R 214-1 et suivants du code de l'environnement, sont concernées par les IOTA (Installations, Ouvrages, Travaux et Activités) du projet en phase travaux et en phase exploitation, soit par la procédure **DECLARATION**, soit par la procédure **AUTORISATION.**

Les vingt rubriques de la nomenclature qui ont été répertoriées couvrent bien tous les aspects du dossier, tant pour la phase travaux que pour la phase exploitation. Certaines rubriques répertoriées comme "non concernées", au nombre de quatre, ont été retenues car elles sont susceptibles de l'être.

Phase travaux :

Pour la partie du CNM contigüe avec le DDA9, la coordination des deux acteurs ASF et OC'VIA est rendue nécessaire, compte tenu des problématiques autres que les travaux, qu'ils auront à traiter simultanément (foncier, acoustique, insertion paysagère,…) ;
Deux Comités de Coordination et de Suivi, placés sous l'autorité de la Préfecture de Région sont déjà en place pour s'assurer de la bonne avancée en commun des deux projets.

Pour l'ensemble du projet plusieurs types de mesures sont prévues :

- *Des mesures générales sont prévues :*

Un suivi spécifique environnement sera mis en place. Des réunions de cadrage seront organisées avant chaque phase travaux et un suivi de la qualité des cours d'eau sera réalisé pendant la phase chantier.
Les travaux réalisés dans les périmètres de protection des captages d'eau potable se conformeront à la réglementation en vigueur. Un plan d'alerte et d'intervention sera également mis en place en cas de pollution et en cas de crues.
Dans le périmètre du SAGE Lez-Mosson-Etangs Palavasiens, les travaux réalisés à proximité immédiate des cours d'eau seront réalisés en accord avec la structure de gestion (SYBLE).

- *Gestion quantitative des écoulements et du risque d'inondation :*

Le premier objectif pour la réalisation des ouvrages de franchissement des cours d'eau est d'effectuer les travaux à sec afin de limiter l'entraînement des fines.
Durant toute la phase travaux un dispositif de surveillance et d'alerte météorologique associé à un système de surveillance des crues sera mis en place.

- *Préservation de la qualité de la ressource en eau :*

Tous les écoulements (cours d'eau ou non) interceptés par le projet CNM sont susceptibles de recevoir des rejets en phase travaux.
Le risque de pollution résulte essentiellement de quatre types de rejets : rejets d'eaux pluviales des zones travaux autres que les installations de chantier, rejets des installations de chantier, rejets accidentels de polluants toxiques, rejets d'eaux usées.
Conformément au Plan de Gestion Environnemental du projet, un Plan de Respect de l'Environnement (PRE) sera établi par les entreprises travaux avant le début de leur intervention.

- *Les rejets d'eaux pluviales :*

Un phasage précis de l'assainissement provisoire et définitif devra assurer la maîtrise continuelle des eaux. La réalisation des travaux devra se faire de préférence d'aval en amont.
Des mesures spécifiques seront prises en matière de maîtrise de collecte des eaux de ruissellement.
Selon le zonage des enjeux des eaux superficielles et souterraines, trois types de dispositifs ont été retenus avec des débits de fuite spécifiques.

- *Les rejets des installations de chantier :*

Les prescriptions générales s'appliquent aux installations de chantier, et seront précisées aux entreprises dans le cadre des marchés de travaux. Les entreprises devront se conformer à la législation en vigueur et obtenir leur propre déclaration ou autorisation le cas échéant au titre du code de l'environnement.

- *Les rejets accidentels de polluants toxiques :*

Les intervenants seront sensibilisés sur les risques potentiels, et des précautions seront prises en ce qui concerne les approvisionnements et le ravitaillement des engins, renforcées par la mise à disposition de moyens de lutte et de dépollution pour faire face aux cas éventuels de pollution.

- *Les rejets d'eaux usées :*

La collecte des eaux usées des installations de chantier se fera dans des dispositifs étanches.
Ces eaux seront ensuite soit évacuées dans les réseaux d'égouts, soit renvoyées à des systèmes autonomes d'épandage conformes à la réglementation en vigueur et aux exigences du Règlement sanitaire Départemental.

La commission d'enquête considère que l'organisation et les différentes dispositions prévues en matière de gestion et de protection des eaux pendant la période des travaux, qui est celle qui présente le plus de risques, répondent aux différentes réglementations en vigueur et à des objectifs réalistes de protection des eaux et de l'environnement.

DEPARTEMENT DE L'HERAULT

LOI SUR L'EAU

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE AU CONTOURNEMENT FERROVIAIRE NÎMES- MONTPELLIER CNM

Prescrite par Arrêté Préfectoral n° 2013-I-319 du 13 février 2013,

Du 07 mars au 08 avril 2013 inclus

B : CONCLUSIONS et AVIS de la commission d'enquête

SOCIETE OC'VIA

B – CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

B-I : Conclusions de la commission d'enquête

B-I-1 : Rappel de l'objet de l'enquête et des dispositions réglementaires

B-I-1-1 : Objet de l'enquête :

Cette enquête publique est préalable à l'autorisation requise au titre de la Loi sur l'eau (articles L 214-1 à L 214-6 du code de l'environnement), déposée par la Société Oc'Via pour la construction du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM), sur le territoire des communes de Lattes, Montpellier, Baillargues, Saint Brès, Mauguio, Mudaison, Vallergues, Lunel-Viel, Lunel, et Saturargues.

La présente enquête, sollicitée par la société Oc'Via s'inscrit dans le processus réglementaire et constitue une des dernières étapes avant l'ouverture des chantiers.

B-I-1-2 : Dispositions réglementaires applicables

En application des articles L 214-1 à 214-3 du code de l'environnement (Eaux et milieux aquatiques), sont soumis à autorisation :

- Les installations, ouvrages, travaux et activités réalisés à des fins non domestiques par toute personne physique ou morale, publique ou privée, et entraînant des prélèvements sur les eaux superficielles ou souterraines, restitués ou non, une modification du niveau ou du mode d'écoulement des eaux, la destruction de frayères, de zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole ou des déversements, écoulements, rejets ou dépôts directs ou indirects, chroniques ou épisodiques, même non polluants.
- Les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) susceptibles de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique, de nuire au libre écoulement des eaux, de réduire la ressource en eau, d'accroître notablement le risque d'inondation, de porter gravement atteinte à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique, notamment aux peuplements piscicoles.

Conformément à l'article R 214-8 du code de l'environnement, cette demande doit faire l'objet d'une enquête publique avant passage au CODERST et autorisation préfectorale.

Cette enquête publique a été prescrite et organisée par l'arrêté préfectoral n°2013-I-319 du 13 février 2013.

L'enquête publique a été organisée dans les conditions et les formes prévues aux dispositions des articles L 122-1, L.123-3 à L.123-19, L 214-1 à L 214-6, R.123-1 à R.123-27, R 214-8 du code de l'environnement applicables aux enquêtes publiques ouvertes à compter du 1er juin 2012.
Dans le cadre de cette réforme de l'enquête publique le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête doit, dans les huit jours de la clôture de l'enquête, établir un procès-verbal de synthèse des observations et les communiquer, lors d'une rencontre, au responsable du plan ou projet. Lemaître d'ouvrage doit produire dans un délai de quinze jours maximum ses observations

éventuelles. La commission d'enquête doit dans un délai de quinze jours à compter de la réponse du demandeur, ou à l'expiration du délai imparti à ce dernier pour donner sa réponse, transmettre le dossier complet à la préfecture de l'Hérault, avec le rapport et l'avis et conclusions motivés qui seront publiés sur le site internet de la préfecture.

B-I-2 : Préparation, organisation et déroulement de l'enquête

L'enquête publique a été conduite par une commission d'enquête désignée par décision n° E13000012/34 du 15 janvier 2015 de Madame le Président du tribunal Administratif de Montpellier, et composée de : Claude FAYT, directeur régional d'exploitation de la société des autoroutes du sud de la France, retraité, président, de Bernard SOUBRA, ingénieur divisionnaire des TPE, retraité, et de Patrick GENESTE, ingénieur chimiste, retraité, membres titulaires ; Michel REGEON, officier supérieur de gendarmerie, retraité, membre suppléant.

En cas d'empêchement de M. FAYT, la présidence de la commission sera assurée par M. SOUBRA.

En cas d'empêchement d'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par M. REGEON.

L'enquête a été prescrite par arrêté n° 2013-I-319 du Préfet de l'Hérault en date du 13 février 2013.

Elle s'est déroulée pendant 33 jours consécutifs du 07 mars 2012 au 08 avril 2013, dans le respect des conditions fixées.

Le dossier d'enquête est resté disponible et accessible pendant les heures habituelles d'ouverture des bureaux au public:

- Dans les mairies des communes concernées par le tracé du CNM : Lattes, Montpellier, Baillargues, Saint Brès, Mauguio, Mudaison, Vallergues, Lunel-Viel, Lunel, et Saturargues,
- Dans les mairies des communes limitrophes : Villeneuve-Les-Maguelone, Saint-Jean de Védas, Pérols, Saint-Aunès, Lansargues, Saint- Geniès des Mourgues, et Vérargues.
- Sur le site internet du Maître d'Ouvrage

Les 23 (vingt-trois) permanences ont été tenues par les commissaires enquêteurs dans des conditions d'accueil optimales.

Aucun incident n'est venu troubler le déroulement de l'enquête.

Les mesures de publicité ont été réalisées conformément aux dispositions de l'arrêté prescrivant l'enquête :

- Par insertion de l'avis d'enquête publique (par deux fois dans les journaux de Midi Libre et de l'Hérault du Jour, à charge du Maître d'Ouvrage), les 18 février et 09 mars 2013.
- Par son affichage sur le site, le long du tracé du CNM, à charge du maître d'ouvrage,
- Par son insertion sur le site Internet de la préfecture de l'Hérault.
- Par insertion d'une information sur certains panneaux à messages déroulants, et dans des bulletins municipaux, et sur le site internet de certaines mairies.

La commission d'enquête considère que la préparation, l'organisation et le déroulement de l'enquête publique ont été réalisés dans d'excellentes conditions conformément aux dispositions légales.

B-I-3 : Analyse du dossier

B-I-3-1 : Sur la participation du public pendant l'enquête

Les commissaires enquêteurs ont reçu pendant les vingt-trois (23) permanences trente-six(36) personnes. Certaines personnes se sont présentées plusieurs fois et n'ont été comptabilisées qu'une fois.

Sur les dix (10) registres mis à la disposition du public, trois (3) ont été retournés sans aucune inscription ni pièce ou document annexé, et un avec une annotation du commissaire enquêteur signalant un entretien avec le maire de la commune. Six (6) registres sur les dix ont été retournés avec des remarques ou avec des notes ou dossiers annexés.

Les commissaires enquêteurs ont enregistré quatorze (14) observations verbales.

Vingt-six (26) remarques et observations écrites ont été portées sur les registres d'enquête.

Quatorze (14) courriers, ou documents ont a été remis ou adressés à la commission d'enquête et annexés aux registres pendant la période d'enquête, représentant 106 pages, y compris la délibération du conseil municipal de la commune de Mauguio, remise à la commission d'enquête et la lettre du SYMBO (Syndicat Mixte du Bassin de l'Or), transmise par courriel par les services de la préfecture. Ces documents ont été pris en compte comme contributions écrites.

La commission d'enquête n'a pas eu connaissance de contributions écrites arrivées hors délai au siège de l'enquête.

La commission d'enquête considère que la participation du public a été modérée eu égard :

- à la durée de l'enquête portée à 33 jours au lieu des 30 jours réglementaires
- à la publicité au-delà des dispositions légales sur le déroulement de l'enquête, diffusée sur le territoire du tracé du CNM, (voir § A-II-2-4 et B.1.2. ci-dessus),
- aux possibilités de consultation des dossiers mis à la disposition du public (un dans chaque mairie des communes du territoire impacté par le tracé du CNM et un dans chaque mairie des communes limitrophes du tracé) ; avec également la possibilité de le consulter sur le site internet du maître d'ouvrage : **www.ocvia.fr**
- du nombre de permanences (23) équitablement réparties sur le linéaire du tracé du CNM,
- aux moyens d'expression du public (un registre par commune directement concernée par le tracé : soit 10 registres) étendus aux courriers à adresser au président de la commission d'enquête au siège de celle-ci en mairie de Mauguio,
- au nombre de personnes reçues, comparé à la population du territoire impacté par le tracé.

Cette faible participation du public peut en partie s'expliquer pour les raisons suivantes :

- Un dossier relativement lourd, complexe, d'une manipulation et d'une consultation longue et mal aisée pour une personne non initiée à ce type de démarche,
- L'ancienneté de l'enquête DUP qui s'est déroulée en 2003,
- Le déroulement d'une enquête similaire concernant le dédoublement de l'autoroute A9 et dont une partie du tracé est contigu avec le tracé du CNM,

- Des aménagements ne concernant pas directement le grand public.

La commission d'enquête considère que les participants ont émis malgré tout un nombre significatif de remarques, d'observations souvent pertinentes et parfois même de propositions qui ont amené le maître d'ouvrage à des réflexions et à des analyses complémentaires débouchant sur des adaptations ou de sensibles évolutions d'éléments du dossier.

B-I-3-2 : Sur les observations du public et de la commission d'enquête

Ces observations et avis ainsi que le contenu du dossier mis à l'enquête ont été analysés par la commission d'enquête. De cette analyse qui figure en détail dans le Rapport établi par la commission d'enquête (§ A.III) les points importants suivants peuvent être retenus :

Sur la forme et la présentation des documents :

Les quelques remarques du public auxquelles le maître d'ouvrage a apporté des explications ne remettent pas en cause la qualité globale du dossier.

Sur les incidences du projet sur les nappes d'eau souterraines :

Le maitre d'ouvrage a procédé à un inventaire et à la description des masses d'eau souterraines et des captages et forages susceptibles d'être concernés par le projet; il a précisé les mesures de protection prévues au projet ainsi que les mesures compensatoires qu'il prendrait en cas de pollution ou d'atteinte au fonctionnement de ces captages ou forages; la commission a demandé que l'incidence du projet sur ces ouvrages soit déterminée par des constats d'état des lieux avant et après travaux de la LGV et que soit réduite autant que possible l'utilisation de produits phytosanitaires.

Sur les risques d'inondation :

Le maître d'ouvrage a réaffirmé qu'il était tenu de respecter les Engagements de l'Etat en matière de transparence hydraulique de la ligne LGV, point de vue partagé par la Commission; il a donné dans le dossier d'enquête toutes informations relatives au dimensionnement des ouvrages de franchissement des cours d'eau, calculés pour la crue centennale, ainsi que la description de l'ensemble du dispositif de bassins de retenue destinés à l'écrêtement des crues, au confinement de pollutions éventuelles et à la compensation des remblaiements en zones inondables; il a répondu favorablement à des demandes de modifications d'ouvrages formulée par certaines collectivités pour réduire le risque d'embâcles, et à une demande de l'INRA qui a conduit au déplacement d'un bassin de compensation; il a enfin indiqué avoir réalisé les études de faisabilité en vue de la réalisation de plusieurs bassins de retenue entre la ligne LGV et le dédoublement de l'A9 dans leur partie jumelée, dispositions non arrêtées à ce jour mais sur lesquelles la Commission est favorable sous réserve du respect de conditions de sécurité.

Sur les risques de pollution :

Comme indiqué ci-avant, OC'VIA s'est engagé à réduire autant que possible l'utilisation de produits phytosanitaires, et a justifié l'adoption de bassins étanches dans les zones sensibles au risque de pollution; la Commission a demandé que soit étudié le déplacement d'une installation de maintenance de l'infrastructure ferroviaire prévue au projet à proximité d'un cours d'eau (ruisseau

des Courrens), ou que des mesures de protection supplémentaires soient prises pour le protéger en cas de maintien de cette installation.

Sur les zones humides :
Le maître d'ouvrage a prévu des mesures compensatoires lors de la suppression de zones humides. En application des prescriptions du SDAGE, les zones humides impactées par le projet seront compensées à raison d'un facteur 2 en terme de superficie. Elles seront réalisées en concertation avec les syndicats locaux.

Sur les rétablissements de communications liées aux ouvrages hydrauliques :
Le maitre d'ouvrage a indiqué dans le dossier les dispositions prévues pour le rétablissement des communications; la Commission a enregistré au cours de l'enquête plusieurs demandes de riverains sur les caractéristiques de ces rétablissements, qui devront être suffisantes pour permettre le maintien des accès aux activités existantes et aux digues réalisées le long de certains cours d'eau.

Sur l'intégration paysagère des ouvrages et aménagements hydrauliques :
OC'VIA a précisé qu'il procédait à une étude d'ensemble de l'intégration paysagère du projet; la Commission a demandé que ces études soient présentées aux collectivités concernées, et soient éventuellement adaptées pour tenir compte du contexte local.

Sur les nuisances chantiers :
Le maitre d'ouvrage a précisé les mesures qu'il prendrait pour réduire les nuisances de chantier; la Commission a souhaité sur ce point une information à mener par le maitre d'ouvrage auprès des collectivités, avant réalisation des travaux.

Sur la dépréciation du patrimoine :
La commission d'enquête a souhaité la prise en compte, par le maitre d'ouvrage, des éventuelles dépréciations de patrimoine.

Sur la coordination avec les grands projets d'infrastructure et d'aménagement : La Commission d'enquête a souhaité la poursuite de la concertation engagée par OC'VIA avec les autres maitres d'ouvrage (ASF, Agglomération de Montpellier, RFF) pour une conception cohérente des ouvrages et la coordination des travaux.

Sur les nuisances sonores et visuelles :
Le maître d'ouvrage s'est engagé à mettre en place les mesures de protection acoustiques imposées par la réglementation. Il a montré que ses études d'intégration paysagère prendraient en compte la réduction des nuisances visuelles. La commission d'enquête a demandé qu'un soin particulier leur soit apporté au droit des propriétés les plus exposées.

Sur l'occupation du sol et les acquisitions foncières :
A la suite d'observations du public formulées au cours de l'enquête et signalées par la commission d'enquête au maitre d'ouvrage, celui-ci a déplacé un bassin de compensation pour réduire l'impact du projet sur des installations de recherche agronomique existantes.

La commission d'enquête estime que les points importants du dossier répondent dans leur globalité aux exigences requises en matière de législation sur l'eau.

B-II : Avis de la commission d'enquête

L'avis de la commission se construit à partir d'une analyse contradictoire qui soupèse les aspects positifs et les aspects négatifs du dossier, mais aussi ses atouts, ses manques et ses faiblesses.

B-II-1 : Motivations

Concernant la forme

Le dossier mis à l'enquête est relativement lourd et volumineux (plus de 3000 pages format A3 et environ 1500 pages format A4). Toutefois, le sous-dossier n° 0 d'aide à la lecture présente le sommaire de l'ensemble du dossier ''Police de l'eau » et facilite la recherche d'information.

La taille des documents la plupart de format A3 n'en facilite pas la consultation et l'exploitation pour une grande partie du public peu préparé à consulter ce genre de dossier volumineux et assez complexe. Cela explique en partie sa faible participation pendant l'enquête.

Le dossier ne comporte pas d'étude environnementale du fait que l'enquête DUP a eu lieu en 2003 et que la déclaration d'utilité publique a été prononcée en 2005.
Toutefois le dossier d'étude d'impact établi pour l'enquête DUP de 2003 a été joint au dossier ''Loi sur l'eau'' à titre d'information, et les études hydrogéologiques et des milieux aquatiques ont été largement développées pour préserver l'environnement et les milieux aquatiques.

De rares incohérences ont été constatées avec le document ASF relatif au DDA9. Le maître d'ouvrage explique que les documents ASF ont été établis antérieurement à ceux d'Oc'Via. Toutefois, ces différences ne doivent pas avoir de conséquences sur la réalisation des ouvrages et d'incidence sur l'exhaussement des eaux en particulier.

L'importance et la complexité du dossier d'enquête se justifient par le nombre et le traitement approfondi des sujets variés qui permettent de préciser les dispositions à prendre pour obtenir l'autorisation au titre de la législation sur l'eau.

La'' Police de l'eau'' de la DDTM34 a par lettre du 01 février 2013, son accord pour le lancement de la procédure d'enquête publique préalable à l'autorisation préfectorale au titre de la législation sur l'eau.

Le dossier mis à l'enquête traite de manière approfondie un nombre important de sujets relatifs aux mesures à prendre au titre de la Loi sur l'eau pour réaliser les travaux du CNM. Cela explique en grande partie l'importance et la complexité du dossier. Les rares incohérences constatées ne mettent pas en cause la qualité du dossier.

Sur le fond

Le projet de construction d'une partie d'une nouvelle ligne mixte de Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM) constitue le premier élément d'un vaste programme qui repose sur la décision du Ministre de l'Equipement du 13 mars 2000 d'aménager l'axe ferroviaire de Nîmes à la frontière espagnole.

Ce projet est essentiellement destiné à réduire le point de congestion actuel entre Nîmes et Montpellier sur la ligne classique actuelle et qui n'est pas compatible avec un axe ferroviaire à grande capacité entre Nîmes et Le Perthus.

Le contournement de Nîmes et Montpellier constitue donc un projet d'intérêt public majeur.
En 2003 ce projet a fait l'objet d'une enquête DUP. La déclaration d'utilité publique a été prise en 2005.

Ce projet constitue donc un élément important d'aménagement des axes de transport du territoire

Ce dossier relatif à l'enquête sollicitée par la société Oc'Via s'inscrit dans le processus réglementaire et constitue avec l'enquête parcellaire une des dernières étapes, avant l'ouverture des chantiers du CNM.

Le dossier de demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau relatif au contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, dans la partie située dans le département de l'Hérault (hors bassin du Vidourle) présente et argumente toutes les dispositions prises pour obtenir l'autorisation de réaliser et exploiter des installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA), soumis à autorisation ou déclaration en application des articles L 214-1 à L 214-6 du code de l'environnement.

Conformément à l'article R 214-8 du code de l'environnement, cette demande doit faire l'objet d'une enquête publique avant passage au CODERST et autorisation préfectorale.

Cette enquête publique a été prescrite et organisée par l'arrêté préfectoral n°2013-I-319 du 13 février 2013.

La commission d'enquête ne peut que souscrire à la démarche qui donne toute légitimité au dossier.

Le diagnostic de l'état initial complet, détaillé et accompagné de relevés et de mesures adaptées qui doivent permettre de constater et contrôler les évolutions possibles est satisfaisant.

Le dossier est donc établi à partir de bases complètes et représentatives de la situation et de l'environnement local.

Les forages et de captages publics et privés ont été recensés, et des dispositions retenues en matière de protection des eaux souterraines, tant en ce qui concerne les risques d'assèchement que les dangers de pollution, doivent être efficaces.
Les mesures prévues pour préserver la qualité des eaux superficielles et souterraines devraient permettent d'atteindre les objectifs demandés par la Directive Cadre Européenne (DCE). Un contrôle périodique quantitatif et qualitatif est nécessaire.

Toutefois, il est recommandé qu'un état des lieux avant travaux et un suivi quasi permanent, tant en période de chantiers qu'en phase d'exploitation de la ressource en eau et de sa qualité soient effectués. Cela devrait permettre de limiter l'incidence du projet, tant sur les eaux superficielles que

sur les eaux souterraines. Il est également souhaitable que l'utilisation de produits phytosanitaires soit réduite autant que possible.

Les modélisations hydrauliques détaillées qui ont été mises en œuvre dans les zones soumises à des risques d'inondation ont permis de définir la nature et le dimensionnement des ouvrages hydrauliques de rétablissement des écoulements et notamment des cours d'eau interceptés.
Le principe de la transparence hydraulique inscrit dans les Engagements de l'Etat a été, d'une manière générale, appliqué à juste titre pour compléter la définition des caractéristiques géométriques des ouvrages hydrauliques.

Les limites de remous à ne pas dépasser définies en accord avec la DDTM dans le cadre de la circulaire du 24 juillet 2002 sont raisonnables mais mériteraient d'être adaptées dans quelques cas particuliers, afin de limiter l'impact sur des terrains qui peuvent à terme présenter un intérêt pour le développement économique du secteur.

Les différentes études techniques mises en œuvre ont permis de concevoir les divers ouvrages hydrauliques et de traitement des eaux les plus adaptés.

La compensation totale des remblais en zone inondable, conformément aux prescriptions de SDAGE ne peut que participer à la limitation des risques de crues et aux impacts des remous en amont de l'ouvrage.

Les différents types de bassins prévus de part et d'autre de la ligne pour compenser l'imperméabilisation des terrains et qui ont d'autres fonctions permettront entre autre de réguler les débits de rejet des eaux pluviales.

Toutefois, l'imperméabilisation de bassins implantés dans des secteurs à sensibilité modérée permettrait de réduire au maximum les risques de pollution des nappes, et par voie de conséquence maintenir la qualité des eaux alimentant des captages et forages publics et privés.

Les mesures prévues, selon les prescriptions du SDAGE (facteur 2 en terme de superficie), pour compenser les zones humides impactées par le projet y compris en phase travaux permettent le maintien et le développement de ces zones. Ces mesures devraient être concrétisées par des conventions entre les différentes parties concernées avant le début des travaux.
Par ailleurs, la réalisation de ce projet ne doit pas avoir d'incidences sur les sites Natura 2000.

La préservation des sites et la compensation des zones humides permettront de maintenir dans le meilleur état possible la qualité et la diversité des lieux des milieux naturels liés à l'eau.

Le public et les collectivités qui se sont exprimés au cours de l'enquête n'ont exprimé aucun avis défavorable, mais seulement des remarques et questions visant à améliorer les dispositions envisagées et à limiter certains impacts du projet sur l'environnement.

Ce constat amène la commission à noter que les dispositions prévues dans le dossier soumis à l'enquête reçoivent globalement un accueil favorable du public, et un intérêt pour des travaux qui doivent permettre de poursuivre le développement de cette infrastructure de transport participant ainsi au développement de l'économie locale, régionale et même nationale.

Les explications et compléments d'information donnés par le maître d'ouvrage dans son Mémoire permettent de répondre tant aux demandes qu'aux craintes exprimées par le public et les collectivités lors de l'enquête.

Ce mémoire peut être considéré comme un élément de progrès pour le dossier mis à l'enquête et l'opération elle-même.

L'organisation de réunions de coordination prévues entre les deux maîtres d'ouvrage ASF et OC'VIA doit faciliter le déroulement des travaux et les relations avec les riverains pour la partie du CNM contigüe avec le DDA9. La concertation est également prévue avec les organismes locaux d'aménagement

Ce sont des éléments positifs qui doivent faciliter le déroulement des travaux dans un environnement difficile.

Tels sont les aspects du dossier, positifs dans leur ensemble, assortis des quelques remarques et recommandations, qui motivent l'avis de la commission d'enquête.

B-II-2 : Avis

La commission d'enquête :

Après avoir pris connaissance du dossier,

Après avoir rencontré la maîtrise d'ouvrage, la Société Oc'Via,

Après avoir rencontré les représentants de la Police de l'eau à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Hérault (DDTM 34),

Après avoir rencontré des représentants de collectivités concernées par le projet,

Après avoir rencontré la maîtrise d'œuvre ASF qui pilote le projet de doublement de l'autoroute A9 et dont une partie du tracé est contigu au CNM,

Après avoir étudié et analysé l'ensemble du dossier,

Après avoir vérifié le respect de la procédure de mise en œuvre de l'enquête publique conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral n° 2013-I-319 de Monsieur le Préfet de l'Hérault en date du 13 février 2013,

Après avoir tenu, après concertation avec les services de la préfecture et les représentants du maître d'ouvrage vingt-trois (2 3) permanences : trois (3) au siège de l'enquête en mairie de Mauguio, trois (3) en mairie de Montpellier, trois (3) en mairie de Lattes, trois (3) en mairie de Mudaison, deux (2) en mairie de Baillargues, deux (2) en mairie de Valergues, deux (2) en mairie de Saint Brès, deux (2) en mairie de Lunel-Viel, deux (2) en mairie de Lunel, et une (1) en mairie de Saturargues ,

Après avoir entendu des élus, des responsables administratifs des collectivités, et des responsables d'associations, et le public,

Après avoir constaté :

- Que l'enquête publique liée au dossier « Loi sur l'eau » relatif au CNM s'est déroulée dans de bonnes conditions,

- Que l'annonce de l'enquête publique a été bien menée, au-delà des prescriptions réglementaires et qu'elle était en mesure de mobiliser la population et les associations soucieuses de donner un avis ou de formuler des observations.

- Que les publications dans deux journaux ont eu lieu les 19 février 2013, soit plus de 15 jours avant le début de l'enquête, et le 9 mars 2013, soit pendant les huit premiers jours de l'enquête.

- Que l'affichage réglementaire en mairies et sur le site a été placé plus de 15 jours avant le début de l'enquête et qu'il a été maintenu en bon état pendant toute la durée de celle-ci,

- Que l'information a été ponctuellement complétée par des initiatives locales : dans la presse locale, sur des sites Internet, dans des bulletins municipaux, sur panneaux à messages défilants.

Après avoir constaté que la réglementation et la procédure d'élaboration du dossier de demande d'autorisation requise au titre de la Loi sur l'eau (articles L 241-1 et suivants, et R 241-1 et suivants du code de l'environnement) , déposé par la Société Oc'Via pour la construction du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM), ont été respectées,

Après avoir examiné et analysé les observations formulées par le public et certaines collectivités et associations,

Après avoir établi un procès-verbal de synthèse remis au maître d'ouvrage le 16 avril 2013,

Après avoir analysé le mémoire en réponse transmis par le maître d'ouvrage le 02 mai 2013 par courrier électronique, et le 03 mai par courrier papier reçu par le président de la commission d'enquête le 06 mai 2013.

Après avoir constaté tous les aspects positifs du contenu du dossier comprenant l'étude d'impact complété des informations environnementales et notamment les orientations prises en matière de protection de nappes phréatiques et des tous les forages et captages recensés, de transparence hydraulique, de compensation des remblais en zones inondables, d'imperméabilisation des terrains et de préservation des zones humides,

Considérant les dispositions des articles L 214-1 à L 214-11 du code l'environnement relatives aux régimes d'autorisation ou de déclaration,

Considérant que ce dossier relatif à l'enquête sollicitée par la société Oc'Via s'inscrit dans le processus réglementaire et constitue avec l'enquête parcellaire une des dernières étapes, avant l'ouverture des chantiers du CNM.

Considérant l'accord de la DDTM 34, « Police de l'eau », par lettre du 01 février 2013, pour le lancement de la procédure d'enquête publique préalable à l'autorisation préfectorale au titre de la législation sur l'eau.

Considérant que le dossier mis à l'enquête est très étoffé et bien documenté, et comprend :

- une analyse de l'état initial de l'environnement et plus particulièrement des ressources en eau,
- les résultats de campagnes de mesures des eaux superficielles et souterraines,
- des études : hydrologiques, hydrauliques, hydrogéologiques, des milieux aquatiques, ainsi que des études de drainage et d'assainissement,
- l'étude d'impact établie pour l'enquête DUP de 2003.

Considérant que le projet CNM a été déclaré d'utilité publique en 2005,

Considérant l'intérêt général du projet de réalisation du tronçon Nîmes Montpellier de la LGV qui nécessite l'autorisation requise au titre de la Loi sur l'eau,

Considérant que l'enquête publique qui s'est voulue la plus large possible avec la mise à disposition d'un dossier et d' un registre d'enquête dans chaque mairie des communes concernées par le tracé du CNM, d'un dossier dans les mairies des communes limitrophes, avec la possibilité de consulter le dossier sur le site internet du maître d'ouvrage, s'est déroulée dans de bonnes conditions,

Considérant que pendant la durée de l'enquête, la commission n'a recueilli aucun avis défavorable de la part du public,

Considérant que les remarques et questions du public ont fait l'objet d'un procès- -verbal de synthèse établi par la commission d'enquête et remis et commenté au maître d'ouvrage le 16 avril 2013,

Considérant que le Mémoire en réponse du maître d'ouvrage, reçu dans les délais, est complet, détaillé et argumenté,

Considérant que dans le Mémoire en réponse le maître d'ouvrage apporte des explications aux remarques formulées par le public et des associations et collectivités, mais aussi s'engage sur des études et des mesures complémentaires ainsi que sur certaines modifications d'ouvrages qui permettent d'apporter des améliorations au projet et de répondre à des inquiétudes du public, des collectivités et des riverains,

Considérant les avis de la commission sur les observations du public et sur les réponses du maître d'ouvrage,

Considérant les éléments d'analyse du dossier et des observations du public formulés par la commission d'enquête,

Considérant les éléments de motivations de la commission d'enquête ;

Vu le dossier soumis à l'enquête,

Vu le Mémoire en réponse d'Oc'Via maître d'ouvrage,

Vu les engagements du maître d'ouvrage dans le mémoire en réponse pour modifier certains aménagements et réaliser des études complémentaires en réponse à des demandes du public et des collectivités,

Vu l'intérêt du projet de construction du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM),

Vu l'intérêt du dossier de demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau pour la partie du tracé située dans le département de l'Hérault (hors bassin du Vidourle)

La commission d'enquête en toute indépendance et impartialité, et à l'unanimité,

émet,

UN AVIS FAVORABLE

visant à donner une suite favorable à la demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau pour le projet de contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM), dans sa partie située dans le département de l'Hérault (hors bassin du Vidourle)

Assorti des recommandations suivantes, à savoir :

A – En ce qui concerne le dossier d'enquête ''Loi sur l'eau'' :

1 - Sur la protection des nappes d'eau souterraines et le risque de pollution :

Que toutes dispositions soient prises pour assurer la protection de ces nappes, captages, puits et forages publics ou privés existants, notamment:

- établissement d'états des lieux des captages, puits et forages (avant, pendant et après travaux de la LGV);
- adoption de bassins de retenue étanches dans toutes les zones sensibles, et mobilisation de moyens d'intervention efficaces en cas de pollution;
- conduite des travaux en limitant au maximum les rejets dans le milieu naturel;
- coordination avec ASF pour éviter des contestations en cas d'impact des travaux

(LGV ou dédoublement de l'autoroute A9) sur les captages, puits ou forages;

- mise en œuvre effective des mesures compensatoires prévues par le maitre d'ouvrage;

- réduction ou suppression de l'utilisation, tant en phase travaux qu'au stade de l'exploitation, de substances nocives pour l'environnement telles que les produits phytosanitaires;

- recherche par le maitre d'ouvrage, pour "le tiroir de maintenance" de l'infrastructure ferroviaire prévu près du ruisseau des Courrens, d'un autre site d'implantation ne comportant pas le même risque de pollution de cours d'eau, ou, en cas d'impossibilité fonctionnelle, mise en place de mesures de protection renforcée de ce ruisseau.

2 - Sur les risques d'inondation:

- que soit appliqué, conformément aux Engagements de l'Etat, le principe de transparence hydraulique, avec respect des hauteurs maximales prévues au dossier en matière de rehaussement des lignes d'eau et de hauteurs maximales de remous (définies en accord avec la DDTM34) sur les terrains situés au voisinage de la ligne LGV;

- que soient poursuivies les études engagées par OC'VIA en vue de l'implantation de bassins de retenue d'eaux pluviales entre la LGV et le dédoublement de l'A9 dans leur partie jumelée (à Lattes, Montpellier et Mauguio), ceci en concertation avec ASF, l'Agglomération de Montpellier, la DDTM34 et les communes concernées, en vue d'une réalisation effective, à condition que soient réglés tous les problèmes de gestion de ces bassins et que leur exploitation puisse être assurée en toute sécurité pour les usagers des transports et le personnel chargé de leur entretien;

- que, sur la commune de Mauguio, le maitre d'ouvrage poursuive l'étude et réalise une noue collectrice d'eaux pluviales vers la Balaurie et des bassins d'écrêtement des crues en amont de la ligne LGV, ouvrages destinés à limiter le risque d'inondation et la hauteur de remous sur les terrains situés au voisinage du projet;

- que des adaptations ponctuelles soient apportées aux caractéristiques de certains ouvrages hydrauliques cités par l'Agglomération de Montpellier (OH-SC809-0 de la Méjanelle, OH-SC866 -0 au quartier de Saporta), pour limiter les risques d'embâcles et faciliter l'écoulement des eaux ;

- que les rétablissements de voies existantes notoirement inondables soient mis à profit pour supprimer le risque d'inondation des sections de voies en cause.

3 - Sur les rétablissements de communications:

- que soient rétablis avant toute coupure liée aux travaux de la LGV, les accès aux parcelles sièges d'activités de toute nature (exploitation agricole, élevage, recherche agronomique, habitat, artisanat, industrie, accueil touristique et culturel, et autres);

- que les rétablissements de ces accès soient réalisés avec des caractéristiques (largeur de voie, gabarit en hauteur et largeur, portance des ouvrages, constitution des chaussées) suffisantes pour permettre la circulation des véhicules nécessaires à l'exercice de ces activités, notamment poids lourds et engins agricoles;

- que soient assurés, maintenus ou rétablis, les accès, ainsi que la circulation des

piétons, engins d'entretien et de secours aux digues existantes (en particulier le long du Lantissargues, du Lez et de la Lironde);

- qu'avant lancement des travaux de la LGV sur les différents sites, le maitre d'ouvrage veille à l'information préalable des usagers et riverains concernés, par tous moyens tels que par exemple des réunions d'information dans les Mairies des communes concernées.

4 - Sur l'occupation du sol et les acquisitions foncières :

- que le maitre d'ouvrage recherche toutes dispositions permettant de réduire l'impact foncier de ses ouvrages sur les installations publiques ou privées existantes: dans cet esprit, qu'il veille à adapter la forme et les dimensions du bassin multifonction maintenu sur les terrains de l'INRA, à Mauguio, pour réduire son incidence sur les zones de cultures expérimentales et ne pas remettre en cause les emplois affectés à cette activité.

B – En ce qui concerne l'ensemble de l'opération ''CNM''. *(Le public a profité de l'enquête en cours pour émettre des observations hors sujet ; mais la commission d'enquête a souhaité soumettre ces remarques d'ordre plus général au maître d'ouvrage compte tenu de l'ancienneté de l'enquête DUP effectuée en 2003.)*

5 - Sur l'intégration paysagère:

- que le maitre d'ouvrage présente aux collectivités ses études d'aménagement paysager visant à la meilleure intégration possible de ses ouvrages dans le site, avec des possibilités d'adaptations pour tenir compte des spécificités riveraines;

6 - Sur la protection contre les nuisances sonores et visuelles:

- que le maitre d'ouvrage mette en œuvre toutes mesures de protection acoustique des riverains, avec des caractéristiques au moins égales au minimum imposé par la règlementation;
- qu'il établisse des constats d'état des lieux d'ambiance sonore avant et après construction de la LGV, pour déterminer son incidence acoustique;
- qu'il informe les collectivités concernées, avant le démarrage des travaux de la LGV, sur les mesures et équipements de protection acoustique prévus;
- qu'il renforce si nécessaire ces protections acoustiques en cas d'augmentation des nuisances sonores pendant la phase d'exploitation de la ligne;
- qu'en cas de très fortes nuisances sonores ou visuelles, il propose l'acquisition des propriétés soumises à ces nuisances;
- qu'un soin particulier soit apporté au traitement des abords de la LGV, notamment sur les sections à fort impact visuel sur les riverains;

7 - Sur les nuisances de chantier:

- que le maitre d'ouvrage informe les collectivités, par des réunions en Mairie avant

les travaux, des dispositions prévues pour limiter les nuisances de chantier, et qu'il prenne en charge la remise en état des chemins et ouvrages qui auraient pu être détériorés pendant les travaux;

8 - Sur la dépréciation de patrimoine:

- qu'une juste indemnité soit versée par le maitre d'ouvrage aux propriétaires soumis à une dépréciation de leur patrimoine du fait de la réalisation de la LGV;

9 - Sur la coordination des grands projets d'infrastructure et d'aménagement urbain:

- que la concertation de maitres d'ouvrage déjà engagée entre OC'VIA, ASF, l'Agglomération de Montpellier et Réseau Ferré de France se poursuive pour assurer la meilleure coordination possible entre leurs projets respectifs, en phase d'étude et de réalisation.

Le 15 mai 2013

La commission d'enquête :

Signé	*Signé*	*Signé*
Claude FAYT Président	Bernard SOUBRA Membre	Patrick GENESTE Membre

DEPARTEMENT DE L'HERAULT

LOI SUR L'EAU

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE AU CONTOURNEMENT FERROVIAIRE NÎMES- MONTPELLIER CNM

Prescrite par Arrêté Préfectoral n° 2013-I-319 du 13 février 2013,

Du 07 mars au 08 avril 2013 inclus

C : ANNEXES

SOCIETE OC'VIA

ANNEXES

C 1 : Décision du Tribunal Administratif en date du 15 janvier 2013

C 2 : Arrêté préfectoral n°2013-I-319 du 13 février 2013

C 3 : Avis d'enquête

C 4 : Copies des parutions des annonces légales du 18 février 2013 dans les quotidiens Midi Libre et l'Hérault du Jour

C 5 : Copies des parutions des annonces légales du 09 mars 2013 dans les quotidiens Midi Libre et l'Hérault du Jour

C 6 : Plans du positionnement des affichages sur le site

C 7 : Certificats d'affichage des mairies

C 8 : Extraits de constats d'huissiers

C 9 : Tableaux-synthèses des constats d'huissiers

C 10 : Copie du Procès-Verbal de synthèse

C 11 : Copie lettre de remise du procès-verbal de synthèse au Maître d'Ouvrage avec accusé de réception

C 12 : Copie du Mémoire en Réponse du Maître d'Ouvrage