

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Pièce A-1 : Guide de lecture



Novembre 2021

PIÈCE A1 : GUIDE DE LECTURE

SOMMAIRE

1. PRÉAMBULE	7
2. LE DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE	11
3. COMPOSITION DU DOSSIER ET INFORMATIONS CONTENUES	12
4. PRÉSENTATION DES SECTEURS GÉOGRAPHIQUES	15
5. SE REPÉRER DANS L'ÉTUDE D'IMPACT (PIÈCES F)	20
6. LIRE L'ÉTUDE D'IMPACT	24
7. LES ENJEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES DU PROJET (PIÈCE G)	27
8. LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISMES (PIÈCES H)	29

TABLE DES ILLUSTRATIONS

FIGURES

Figure 1 : Extrait de la carte du plan général des travaux – Pièce E du présent dossier	8
Figure 2 : Carte de localisation des secteurs géographiques	15
Figure 3 : Extrait rédaction de l'étude d'impact	24
Figure 4 : Exemple de carte de l'étude d'impact (issue de F3 – projet global)	25
Figure 5 : Extrait de la carte des effets et mesures.....	26

1. PRÉAMBULE

Le présent document, joint au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, a pour vocation de faciliter la prise de connaissance du projet et du dossier par l'ensemble des lecteurs.

La Ligne Nouvelle Montpellier – Perpignan

Le projet de Ligne Nouvelle entre Montpellier et Perpignan (LNMP) consiste à créer une liaison ferroviaire moderne et vise à répondre durablement à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion à moyen et long terme sur l'axe ferroviaire du Languedoc-Roussillon. Plus qu'une simple ligne « de plus », le projet crée, avec la voie ferrée existante, un doublet de lignes efficient pour satisfaire les besoins de haute capacité et de haute qualité de services ferroviaires sur l'arc méditerranéen.

Le projet s'inscrit au sein de la nouvelle région Occitanie, sur trois départements (Hérault, Aude, Pyrénées-Orientales) et 54 communes.

La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) consiste en la création de 150 km de ligne ferroviaire à double voie et de 30 km de raccordements ferroviaires au réseau ferré existant.

Cette ligne sera en capacité d'accueillir, outre des trains de voyageurs, des trains de marchandises sur la section entre Montpellier et Béziers, ainsi qu'au droit de la plaine du Roussillon, dans la continuité de la section internationale Perpignan – Figueras, avec ainsi 86 km de ligne nouvelle "voyageurs" et 64 km de ligne nouvelle mixte « voyageurs » et « fret ».

Entre Montpellier et Perpignan, la desserte à grande vitesse du territoire sera assurée par deux gares nouvelles, à l'est de Béziers pour l'Ouest Héraultais et à l'ouest de Narbonne pour l'Est Audois. La desserte des Pyrénées-Orientales s'effectuera par la gare existante de Perpignan. Le bassin de Thau conservera une desserte grande ligne avec le prolongement de trains vers Sète et Agde ; l'offre de service pourra être renforcée en haute saison touristique grâce à l'augmentation de capacité permise par le doublet de lignes.

Par la décision ministérielle n°4 du 1^{er} février 2017, l'État a acté le phasage du projet en 2 phases : Phase 1 Montpellier-Béziers et Phase 2 Béziers-Perpignan.

Par la décision ministérielle n°5 du 4 janvier 2021, l'État a acté la préparation des dossiers supports à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

La décision ministérielle n° 6 de novembre 2021 a approuvé le dossier support à l'enquête publique et autorise SNCF à procéder à l'ouverture de l'enquête publique sur la phase 1 dans les meilleurs délais avant la fin de l'année 2021.

Le dossier présenté à l'enquête publique - et ayant pour objet la déclaration d'utilité publique - ne concerne donc que la première phase du projet de ligne nouvelle, entre Montpellier et Béziers. La phase 2, entre Béziers et Perpignan, fera l'objet de procédures et d'autorisations ultérieures. Toutefois, conformément à la réglementation, l'évaluation des incidences environnementales réalisée par le maître d'ouvrage porte sur l'ensemble du projet, soit sur le linéaire entre Montpellier et Perpignan.

Le projet global est détaillé dans la pièce F-2 « Description du projet ». La justification du projet global et de la phase 1, entre Montpellier et Béziers, sont exposées dans la notice explicative (pièce D).

La phase 1 du projet, objet de la présente enquête publique, est représentée géographiquement dans la pièce E - « plan général des travaux » du dossier d'enquête.

Où le projet se localise-t-il ?

Le plan général des travaux sera annexé à la déclaration d'utilité publique de la phase 1 du projet LNMP, entre Montpellier et Béziers.

Il détaille, en 6 planches, les grandes caractéristiques du projet. Ses principaux aménagements sont indiqués sous forme de pictogrammes.

Une planche type est présentée ci-dessous.

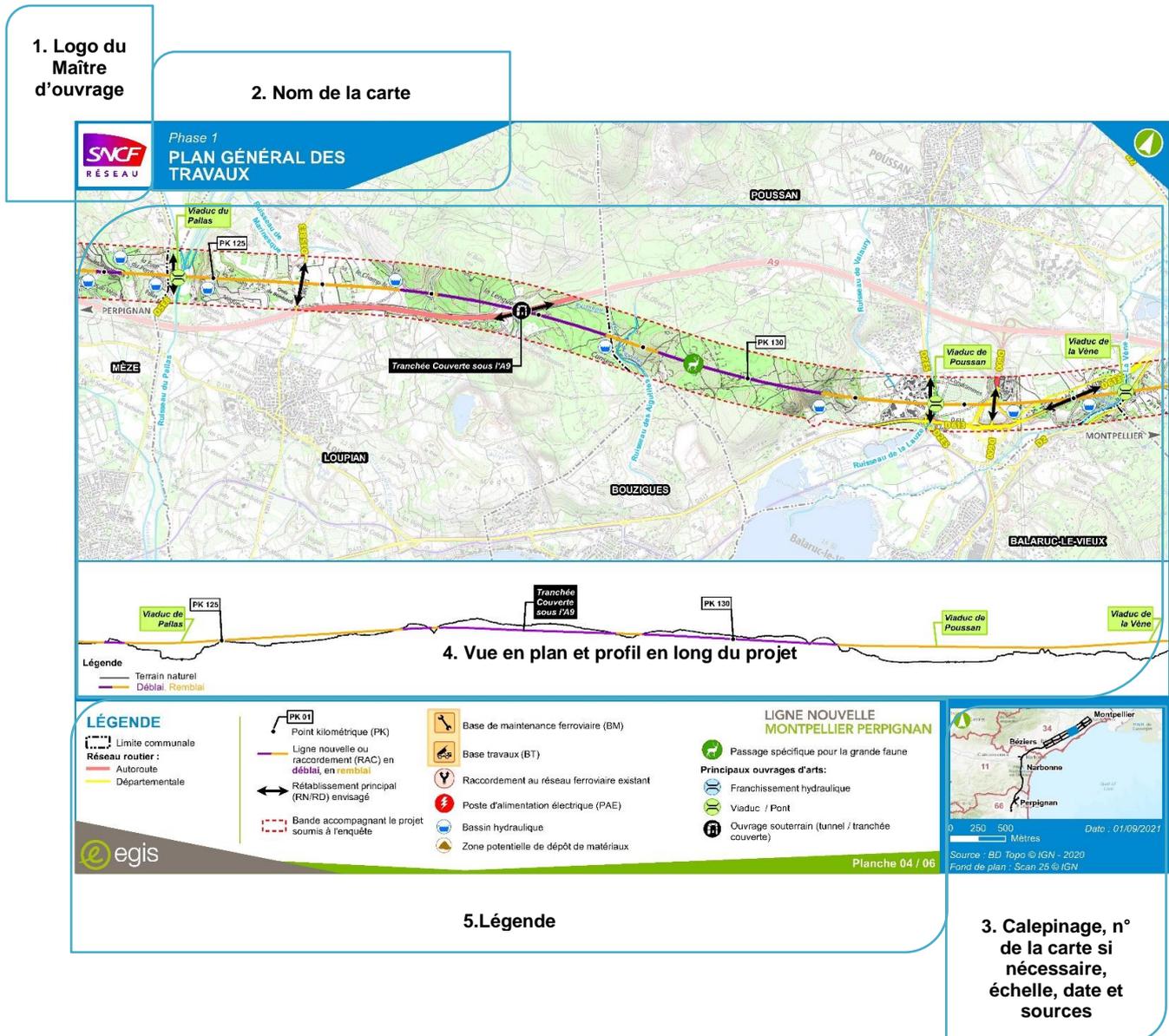


Figure 1 : Extrait de la carte du plan général des travaux – Pièce E du présent dossier

Le Maître d'Ouvrage

La maîtrise d'ouvrage, porteuse du projet LNMP, est assurée par SNCF Réseau. La phase du débat public, ainsi que les premières étapes d'études préalables à l'enquête publique ont été menées par Réseau Ferré de France (RFF) devenu, depuis, SNCF Réseau. Pour faciliter la lecture, il a été choisi de figurer « SNCF Réseau » partout, même dans des rédactions portant sur la période de RFF.

La phase d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet

Le dossier soumis à l'enquête publique synthétise, en vue de celle-ci, l'ensemble des études et décisions prises jusqu'à présent sur la définition du projet de ligne nouvelle ferroviaire entre Montpellier et Perpignan. L'objectif est de porter à la connaissance de tous ceux qui le souhaitent les objectifs du projet et ses principales caractéristiques, préalablement à la reconnaissance de son utilité publique.

L'enquête publique doit permettre à tous de s'exprimer sur l'utilité publique de l'opération présentée. Les observations, inscrites sur les registres mis à disposition dans les lieux d'enquête ou recueillies par une commission d'enquête indépendante nommée par le président du tribunal administratif compétent, seront prises en compte préalablement à la déclaration d'utilité publique, prononcée par décret après avis du Conseil d'État.

La déclaration d'utilité publique fige les principales caractéristiques du projet, tel qu'il est défini dans le présent dossier d'enquête, ainsi que les adaptations apportées pour tenir compte des observations formulées lors de l'enquête publique. Elle précise également les engagements pris par le maître d'ouvrage pour assurer l'intégration environnementale et sociale du projet.

La déclaration d'utilité publique, si elle constitue une décision fondamentale dans la vie du projet, n'est pas la seule décision qui sera prise : d'autres enquêtes ou consultations du public seront requises, ainsi que d'autres décisions, qui viseront à détailler les caractéristiques précises du projet, et la mise en œuvre effective des travaux ; par exemple, un tel projet requière plusieurs arrêtés préfectoraux portant sur l'autorisation unique au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques, les dérogations nécessaires à la réglementation de protection des espèces, les autorisations de défrichement...

Le tableau suivant présente la décomposition du dossier support à l'enquête publique (les pièces relatives à la phase 1 apparaissent en vert).

PIÈCE		CONTENU	PHASE
A1		Guide de lecture	Projet global
A2		Glossaire et sigles	Projet global
B		Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives	Phase 1
C		Plan de situation	Projet global
D		Notice explicative et justification de l'utilité publique	Phase 1
E		Plan général des travaux	Phase 1
F – étude d'impact	F1	Résumé non technique	Projet global
	F2	Description du projet	Projet global

PIÈCE		CONTENU	PHASE
	F3	État initial projet complet	Projet global
	F4	Description des solutions de substitution examinées et raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu	Projet global
	F5	Analyse globale des effets du projet et mesures ERC	Projet global
	F6	Méthodes et difficultés rencontrées	Projet global
	F7A1	État initial phase 1	Phase 1
	F7B1	État initial phase 2	Phase 2
	F7A2	Analyse des effets du projet et mesures ERC phase 1	Phase 1
	F7B2	Analyse des effets du projet et mesures ERC phase 2	Phase 2
	F8	Évaluation globale des incidences du projet sur les sites Natura 2000	Projet global
	F8A	Évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 phase 1	Phase 1
	F8B	Évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 phase 2	Phase 2
	F9	Auteurs de l'étude d'impact	Projet global
G		Évaluation économique et social du projet complet phasé	Projet global
H		Mise en compatibilité des documents d'urbanismes des communes concernées par la 1 ^{ère} phase du projet (14 communes)	Phase 1
I		Avis obligatoires	Projet global
J		Annexes	Projet global

2. LE DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

La procédure d'enquête publique est menée en vue de la déclaration d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Montpellier – Perpignan pour sa première phase de réalisation entre Montpellier et Béziers.

Elle porte donc sur l'utilité publique du projet, mais également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (plans locaux d'urbanisme – PLU -, plans locaux d'urbanisme intercommunaux - PLUi) des communes traversées par le projet pour cette première phase, si ceux-ci ne sont pas compatibles avec le projet.

Le dossier est constitué de l'ensemble des pièces et documents requis par la réglementation applicable, ainsi que le détaille la pièce B.

Toutefois, compte tenu de l'ampleur du document et du volume d'informations présent, les développements suivants ont pour objectif de faciliter la prise de connaissance du projet et de ses enjeux en présentant, de façon synthétique, les pièces à consulter en fonction des informations recherchées.

3. COMPOSITION DU DOSSIER ET INFORMATIONS CONTENUES

Le dossier d'enquête publique est composé de **43 sous-dossiers regroupés au sein de pièces numérotées de A à J** ; l'ensemble regroupe les éléments requis à titre réglementaire. Ces pièces sont elles-mêmes organisées de façon à faciliter au maximum la lecture.

Le dossier comprend l'évaluation environnementale du projet LNMP dans sa globalité et distingue selon qu'il s'agit de la phase 1 du projet (objet de la présente enquête publique) entre Montpellier et Béziers, ou de la phase 2 (entre Béziers et Perpignan) qui fera l'objet de procédures d'enquête publique et d'autorisations ultérieures. Certaines pièces de l'évaluation environnementale (pièces F numérotées de 1 à 9) comportent donc des indices complémentaires :

- indice A lorsque la pièce concerne la phase 1 (F-7A, F-8A notamment) ;
- indice B lorsque la pièce concerne la phase 2 (F-7B, F-8B notamment) ;

Des indices 1 et 2 ont également été mis en place pour les pièces F7 afin de distinguer les enjeux des impacts et mesures :

- F7A1 : désigne les enjeux de la première phase et F7B1 les enjeux de la 2^{ème} phase,
- F7A2 : désigne les impacts et mesures de la première phase et F7B2 les impacts et mesures de la deuxième phase.

Afin de limiter autant que possible le volume du dossier et les redondances, SNCF Réseau a fait le choix de procéder par renvois au sein des différentes pièces. Il peut donc être **nécessaire de consulter une ou plusieurs pièces selon les informations recherchées**.

Le détail du contenu réglementaire est rappelé dans chacune des pièces, ainsi que dans la pièce B du dossier.

Quelle pièce ou quel document puis-je consulter en fonction des informations que je recherche ?

Le dossier permet de prendre connaissance de l'ensemble des enjeux et objectifs du projet LNMP.

Le périmètre de la déclaration d'utilité publique **porte sur la première phase du projet** de Ligne Nouvelle Montpellier – Perpignan conformément aux articles L. 1, L. 110-1 à L. 122-7, et R. 111-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, soit la section Montpellier - Béziers.

L'étude d'impact au titre des articles L. 122-1 et suivants et R. 122-1 et suivants du code de l'environnement **porte sur le projet complet de Montpellier à Perpignan** (phase 1 et phase 2).

LE DOSSIER SUPPORT À L'ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DUP DU PROJET LNMP - PHASE 1		
Pièce A	A – 1 : Guide de lecture A – 2 : Glossaire et sigles	<i>Explique où trouver les informations dans le dossier d'enquête publique</i> <i>Définit les termes, noms et sigles utilisés dans le dossier</i>
Pièce B	Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives	<i>Rappelle l'objet et les modalités de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, ainsi que son cadre juridique</i>
Pièce C	Plan de situation	<i>Permet de localiser rapidement le projet dans son contexte régional</i>

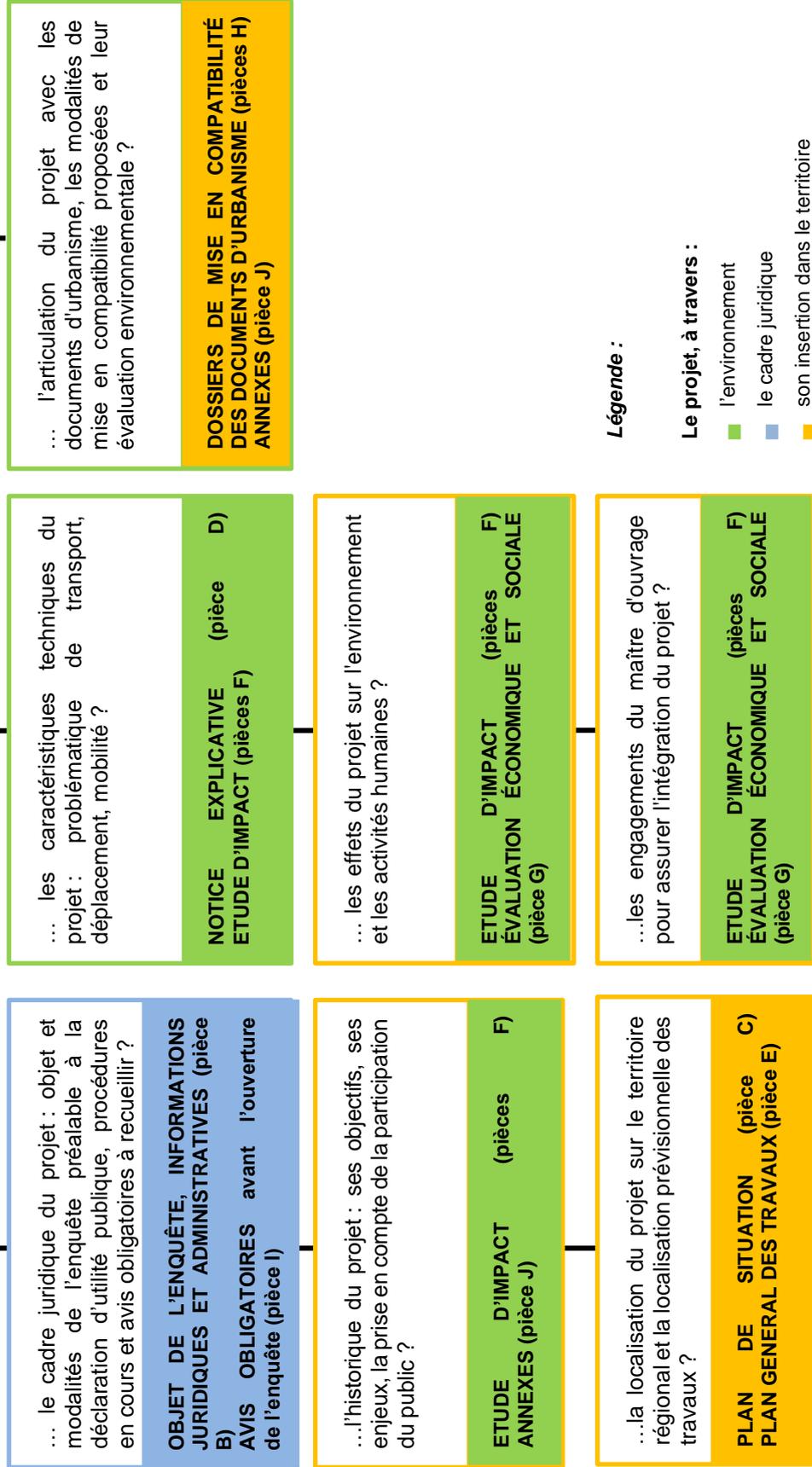
LE DOSSIER SUPPORT À L'ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DUP DU PROJET LNMP - PHASE 1

Pièce D	Note explicative	<i>Présente les fonctionnalités de la 1^{ère} phase du projet LNMP entre Montpellier et Béziers, décrit les principales caractéristiques, rappelle les raisons pour lesquelles, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête a été retenu, notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement ; fournit une estimation sommaire des dépenses.</i>
Pièce E	Plan Général des Travaux	<i>Il présente en 6 planches la 1^{ère} phase du projet LNMP entre Montpellier et Béziers (1/25000^e)</i>
Pièces F (F1 à F9)	Étude d'impact (phases 1 et 2) (cf. § 5)	<i>Présente l'évaluation des incidences environnementales du projet LNMP, et les mesures prise pour les éviter, réduire ou compenser ; dans sa globalité et de façon plus précise pour sa 1^{ère} phase, objet de la présente enquête publique</i>
Pièce G	Évaluation économique et sociale (phases 1 et 2)	<i>Présente les éléments d'appréciation de l'utilité sociale et économique du projet pour la collectivité, conformément aux méthodologies en vigueur</i>
Pièces H	Dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme	<i>Présentent les modifications à apporter aux documents d'urbanisme, de manière à les rendre compatible avec la réalisation de la 1^{ère} phase du projet LNMP, entre Montpellier et Béziers. Ils comprennent également une évaluation environnementale de cette mise en compatibilité. Pour faciliter la manipulation de ces documents, ils sont répartis en quatorze pièces numérotées de H-1 à H-14.</i>
Pièce I	Avis obligatoires avant l'enquête publique	<i>Ensemble des avis à recueillir avant l'ouverture d'enquête</i>
Pièce J	Annexes	<i>Décisions ministérielles, bilans du débat public, ...</i>

Le schéma proposé page suivante présente, de façon très synthétique, le contenu général de chacune des pièces du dossier d'enquête publique.

QUELLE PIÈCE PUIS-JE CONSULTER SI JE VEUX M'INFORMER SUR...

GUIDE DE LECTURE (pièce A-1)



Légende :

Le projet, à travers :

- l'environnement
- le cadre juridique
- son insertion dans le territoire

4. PRÉSENTATION DES SECTEURS GÉOGRAPHIQUES

Pour faciliter la lecture du dossier et tenir compte des spécificités des territoires traversés, le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan est découpé en 6 secteurs géographiques numérotés de 1 à 6 dans les pièces F de l'étude d'impact. Le secteur 4, concerné par les 2 phases, apparaît donc à double titre en phase 1 et en phase 2.

Ces différents secteurs géographiques sont présentés ci-après, sur la phase 1 puis sur la phase 2 ; ils sont illustrés par une cartographie accompagnée de la liste des communes qui les composent.

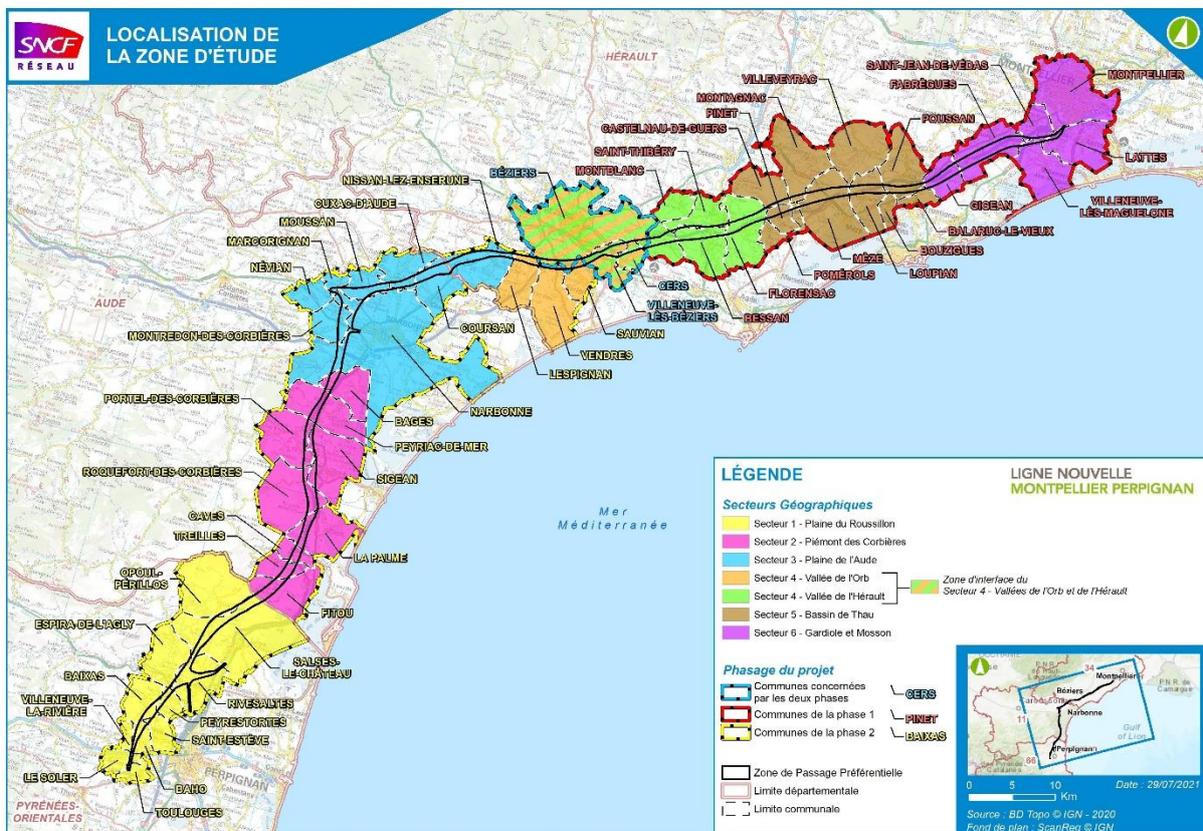


Figure 2 : Carte de localisation des secteurs géographiques

Pourquoi des secteurs géographiques différents des phases du projet LNMP ?

La prise en compte de l'environnement implique de s'appropriier les caractéristiques des différents territoires traversés. Ceux-ci peuvent se décomposer différemment au regard de multiples facteurs : fonctionnement hydraulique, paysage, identité de territoire...

Pour tenir compte de ces entités, SNCF Réseau s'est prioritairement attaché à concevoir le projet global au regard des enjeux propres à chaque secteur géographique, afin de veiller à l'insertion environnementale la plus cohérente possible.

Le phasage du projet LNMP est intervenu à la suite de la mise en place de la Commission Mobilité 21 qui avait considéré que l'engagement du projet répondait à une problématique de saturation de la ligne existante mais ne serait pas justifié avant 2030 au plus tôt. La mise en place d'un observatoire de la saturation de l'axe a depuis montré un niveau de saturation effectif sur la section Montpellier-Béziers de l'axe Montpellier-Perpignan qui a conduit à envisager, au regard notamment du coût élevé du projet, un engagement plus rapide de ce dernier dans le cadre d'un phasage qui donne la priorité à la réalisation de la section Montpellier-Béziers. Cette décision intervenue en fin du processus d'étude explique que les phases ne soient pas reliées aux secteurs géographiques identifiés dans l'étude d'impact.

Les pièces F-7A.1 et F-7B.1, qui détaillent l'état initial, et les pièces F-7A.2 et F-7B.2 qui détaillent les effets du projet et les mesures envisagées par le maître d'ouvrage, se déclinent respectivement selon les secteurs géographiques suivants :

- secteurs géographiques 4b Vallée de l'Hérault (depuis Villeneuve-lès-Béziers) à 6 (Montpellier) pour les pièces F-7 A, qui portent sur la première phase de réalisation du projet LNMP, entre Montpellier et Béziers, objet de la présente enquête publique ;
- secteurs géographiques 1 (Perpignan) à 4a Vallée de l'Orb (jusqu'à Villeneuve-lès-Béziers) pour les pièces F-7 B, qui portent sur la phase 2 de réalisation du projet LNMP, entre Béziers et Perpignan, qui fera l'objet d'enquêtes et autorisations ultérieures.



F-7A – Phase 1 : Montpellier - Béziers

Secteur géographique n°4b : Vallée de l'Hérault

Ce secteur s'étend depuis la limite communale entre Cers et Béziers jusqu'à Florensac, dans le département de l'Hérault, et traverse, d'ouest en est, les communes suivantes :

- Béziers,
- Villeneuve-lès-Béziers,
- Cers,
- Montblanc,
- Bessan,
- Saint-Thibéry,
- Florensac

Secteur géographique n°5 : Bassin de Thau

Ce secteur s'étend depuis la commune de Pomérols jusqu'à Balaruc-le-Vieux, dans le département de l'Hérault, et traverse, d'ouest en est, les communes suivantes :

- Pomérols,
- Pinet,
- Castelnau-de-Guers,
- Montagnac,
- Villeveyrac,
- Mèze,
- Loupian,
- Bouzigues,
- Poussan,
- Balaruc-le-Vieux

Secteur géographique n°6 : Gardiole et Mosson

Ce secteur s'étend depuis la commune de Gigean jusqu'à Montpellier, dans le département de l'Hérault, et traverse, d'ouest en est, les communes suivantes :

- Gigean,
- Fabrègues,
- Villeneuve-lès-Maguelone,
- Saint-Jean-de-Védas,
- Lattes,
- Montpellier.



Phase 2

F7 B – phase 2 : Béziers - Perpignan

Secteur géographique n°1 : Plaine du Roussillon

Ce secteur s'étend depuis la commune de Toulouges jusqu'à Opoul-Périllos dans le département des Pyrénées-Orientales, et traverse, du sud au nord, les communes suivantes :

- Toulouges,
- Le Soler,
- Villeneuve-la-Rivière,
- Villeneuve-la-Rivière,
- Baho
- Saint-Estève
- Baixas
- Peyrestortes,
- Espira de l'Agly,
- Rivesaltes,
- Salses-le-Château,
- Opoul-Périllos

Secteur géographique n°2 : Piémont des Corbières

Ce secteur s'étend depuis la commune de Fitou jusqu'à Bages dans le département de l'Aude, et traverse, du sud au nord, les communes suivantes :

- Fitou,
- Treilles,
- Caves,
- La Palme,
- Roquefort-des-Corbières
- Sigean,
- Portel-des-Corbières,
- Peyriac-de-Mer,
- Bages

Secteur géographique n°3 : Plaine de l'Aude

Ce secteur s'étend depuis l'est de l'Agglomération narbonnaise, dans l'Aude, jusqu'à Nissan-lez-Enserune dans le département de l'Hérault et traverse du sud au nord, les communes suivantes :

- Narbonne (Aude),
- Montredon-des-Corbières (Aude),
- Névian (Aude),
- Marcorignan (Aude),
- Moussan (Aude),
- Cuxac d'Aude (Aude),
- Coursan (Aude),
- Nissan-lez-Enserune (Hérault).

Secteur géographique n°4a : Vallée de l'Orb

Ce secteur s'étend depuis les limites communales de Lespignan jusqu'à Béziers, dans le département de l'Hérault, et traverse, d'ouest en est, les communes suivantes :

- Lespignan,
- Vendres,
- Sauvian
- Béziers,
- Villeneuve-lès-Béziers

Les pièces F-7A et F-7B de l'étude d'impact

L'élaboration du projet LNMP a impliqué de connaître l'état initial de l'ensemble de l'environnement sur l'intégralité du linéaire entre Montpellier et Perpignan. Cet état initial global, dont les enjeux ont été synthétisés dans la pièce F-3, a permis d'évaluer les incidences (positives, négatives, directes, indirectes...) du projet global LNMP sur l'environnement (pièce F-5).

Pour autant, pour bien appréhender la première phase entre Montpellier et Béziers, objet de l'enquête publique, il est apparu nécessaire de fournir des informations plus précises.

Les pièces F-7A et F-7B de l'étude d'impact proposent des déclinaisons plus localisées des pièces F-3 et F-5 respectivement pour la phase 1 du projet (entre Montpellier et Béziers) et pour la phase 2 (entre Béziers et Perpignan) :

- L'analyse des enjeux et sensibilités,
 - à l'échelle du projet global, sur l'ensemble des territoires traversés :
 - dans la pièce F-3 (état initial de l'aire d'étude et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet) de l'étude d'impact ;
 - À l'échelle des territoires correspondant à chacune des deux phases de réalisation du projet :
 - dans la pièce F-7A1 de l'étude d'impact pour la phase 1 de réalisation du projet (entre Montpellier et Béziers) ;
 - dans la pièce F-7B1 de l'étude d'impact pour la phase 2 de réalisation du projet (entre Béziers et Perpignan).

- La description des effets du projet, ainsi que les mesures pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs,
 - à l'échelle du projet global, sur l'ensemble des territoires traversés :
 - dans la pièce F-5 (Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs) de l'étude d'impact ;
 - à l'échelle des territoires correspondant à chacune des deux phases de réalisation du projet :
 - dans la pièce F7A2 de l'étude d'impact pour la phase 1 de réalisation du projet (entre Montpellier et Béziers) ;
 - dans la pièce F7B2 de l'étude d'impact pour la phase 2 de réalisation du projet (entre Béziers et Perpignan).

Le lecteur peut donc adapter sa lecture pour disposer soit d'une vision globale du projet au niveau de l'ensemble de la ligne nouvelle, soit focaliser son attention sur l'un ou l'autre des territoires au travers des volumes dédiés à chaque phase du projet global (A ou B).

La mention de ce découpage en secteurs géographiques apparaît dans d'autres pièces de l'étude d'impact et notamment la pièce F-2 *Présentation du projet*, ou la pièce F-4 *Esquisses des principales solutions de substitution examinées et raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu*.

5. SE REPÉRER DANS L'ÉTUDE D'IMPACT (PIÈCES F)

La réalisation du projet de Ligne Nouvelle Montpellier – Perpignan implique des travaux susceptibles de porter atteinte à l'environnement naturel, humain, patrimonial... Afin d'assurer la meilleure intégration du projet, les études environnementales, réalisées tout au long de la phase de conception du projet, et les échanges avec les acteurs locaux et le public ont permis au maître d'ouvrage de proposer un projet tenant compte, autant que possible, de l'ensemble des enjeux présents sur les territoires traversés.

La synthèse de l'ensemble de ces études est constituée par l'étude d'impact du projet.

Le projet étant phasé en termes de réalisation, l'étude d'impact porte à la fois sur :

- l'ensemble du projet LNMP entre Montpellier et Perpignan : les pièces correspondant à la présentation et à l'évaluation du projet global ne comportent aucun indice (c'est le cas des pièces F1, F2, F3...)
- une analyse spécifique de la phase 1 de réalisation du projet, objet de la présente enquête publique, entre Montpellier et Béziers (indice A des pièces F7 de l'étude d'impact) ;
- une appréciation des incidences avec la réalisation de la phase 2 du projet global LNMP, entre Béziers et Perpignan (indice B des pièces F7 de l'étude d'impact), qui fera l'objet de procédures ultérieures et pour lesquelles l'étude d'impact sera actualisée ultérieurement.

Le dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000, qui est annexé à l'étude d'impact, est bâti selon la même logique :

- pièce F-8 correspondant à l'état initial de l'ensemble des sites concernés par le projet global ;
- pièce F-8A évaluant les incidences de la phase 1 du projet sur le réseau Natura 2000 ;
- et pièce F-8B présentant une évaluation des incidences potentielles de la réalisation de la phase 2 du projet tel qu'elle est à ce jour envisagée.

Le sous-dossier « étude d'impact » (**Pièce F**) se décompose en **20 sous-parties (numérotées F1 à F9, certaines comportant des indices)**. Les contenus et objectifs de ces pièces sont précisés ci-après.

ETUDE D'IMPACT

F-1	Résumé non technique	<i>Cette pièce synthétise l'étude d'impact et permet une prise de connaissance rapide et globale des enjeux, incidences et impacts du projet et les mesures associées pour les éviter, réduire ou compenser</i>
F-2	Description du projet	<i>Cette pièce présente les objectifs du projet, décrit les principales caractéristiques techniques de la ligne nouvelle et précise l'insertion territoriale du projet par secteurs géographiques</i>
F-3 Volume 1 Volume 2	État initial global de l'aire d'étude et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet	<i>Ces pièces décrivent l'état actuel de l'environnement réalisé à l'échelle de l'aire d'étude du projet global, pour les territoires traversés (scénario de référence). Elles synthétisent également les enjeux qui ont guidé la conception du projet</i>
F-4	Description des solutions de substitution raisonnables examinées par le maître d'ouvrage et principales raisons du choix effectué	<i>La synthèse des études ayant conduit à la définition progressive du projet tel qu'il est présenté à enquête publique est exposé et les critères de choix sont explicités</i>
F-5 Volume 1 Volume 2	Analyse globale des effets du projet sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation	<i>Ces pièces décrivent les impacts du projet global sur les différentes thématiques environnementales. Elles analysent ces effets en phase travaux ainsi qu'en phase exploitation et présentent les mesures d'insertion environnementale auxquelles le maître d'ouvrage s'engage pour supprimer, réduire, ou compenser les effets négatifs du projet</i>
F5	Annexes	<i>Cette pièce complète la pièce F-5 et présente, pour les différents habitats et espaces concernés, une synthèse à l'échelle globale et territoriale des enjeux de conservation, des effets du projet, et des mesures associées à l'échelle de la zone d'étude et des 6 secteurs géographiques, ainsi qu'une synthèse à l'échelle globale de l'évaluation des enjeux de conservation, des effets du projet, et des mesures associées</i>
F-6	Méthodes pour établir l'état initial et évaluer les effets du projet – Présentation des difficultés rencontrées	<i>Cette pièce a pour objectif d'exposer l'ensemble des méthodes ayant permis d'établir l'état initial de l'environnement, puis d'évaluer les incidences potentielles du projet. Elle précise également les difficultés, de nature technique ou scientifique, rencontrées dans le cadre de l'élaboration de la présente étude d'impact.</i>

ETUDE D'IMPACT

F-7-A-1 Volume 1 Volume 2	Évaluation environnementale de la phase 1 (Montpellier - Béziers) – État initial détaillé	Ces pièces décrivent l'état initial de l'environnement à l'échelle territoriale de la phase 1 du projet. Elles détaillent l'état initial synthétisé dans la pièce F-3 sur la première phase du projet.
F-7-A-2	Évaluation environnementale de la phase 1 (Montpellier - Béziers) – Effets et mesures	Cette pièce décrit les effets et mesures envisagées par SNCF Réseau à l'échelle territoriale de la phase 1 du projet ; elle détaille les effets et mesures synthétisés de la pièce F-5 sur la première phase du projet. Le chapitrage et la pagination de cette pièce sont la suite du chapitrage et de la pagination de la pièce F-7A.1
F-7-B-1 Volume 1 Volume 2	Évaluation environnementale de la phase 2 (Béziers - Perpignan) - État initial détaillé	Ces pièces décrivent l'état initial de l'environnement à l'échelle territoriale de la phase 2 du projet. Elle détaille l'état initial synthétisé dans la pièce F-3 sur la phase 2 du projet.
F-7-B-2 Volume 1 Volume 2	Évaluation environnementale de la phase 2 (Béziers - Perpignan) - Appréciation des effets et mesures envisagées	Ces pièces décrivent les effets et mesures envisagées par SNCF Réseau à l'échelle territoriale de la phase 2 du projet. Elles détaillent les effets et mesures synthétisés dans la pièce F-5 sur la phase 2 du projet. Le chapitrage et la pagination de ces pièces sont la suite du chapitrage et de la pagination de la pièce F-7B.1.
F-8	Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – État initial global et justification de l'intérêt public majeur	Cette pièce décrit l'état initial des sites Natura 2000 concernés par le projet global LNMP

ETUDE D'IMPACT

F-8-A	Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 - Phase 1 Montpellier - Béziers	<i>Cette pièce décrit l'évaluation des incidences concernant les sites Natura 2000 susceptibles d'être impactés par la réalisation de la première phase du projet LNMP</i>
F-8-B	Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 - Phase 2 Béziers - Perpignan	<i>Cette pièce concerne l'évaluation au regard du réseau Natura 2000 pour la phase 2 du projet et apprécie les incidences potentielles</i>
F-9	Auteurs des études	<i>Cette pièce liste l'ensemble des personnes ayant participé à l'élaboration de la présente étude d'impact ; y sont mentionnés les qualités des personnes et la structure à laquelle ils appartiennent</i>

6. LIRE L'ÉTUDE D'IMPACT

Zoom sur le Résumé Non Technique

Le Résumé Non Technique est la première pièce de l'étude d'impact. Il a pour objet de synthétiser l'ensemble de l'étude d'impact, afin de faciliter la prise de connaissance des informations qui y sont contenues.

Le Résumé Non Technique est construit de façon à fournir au lecteur une synthèse de l'ensemble des 9 chapitres détaillés de l'étude d'impact, y compris par secteur géographique.

Présentation d'une page type de l'étude d'impact

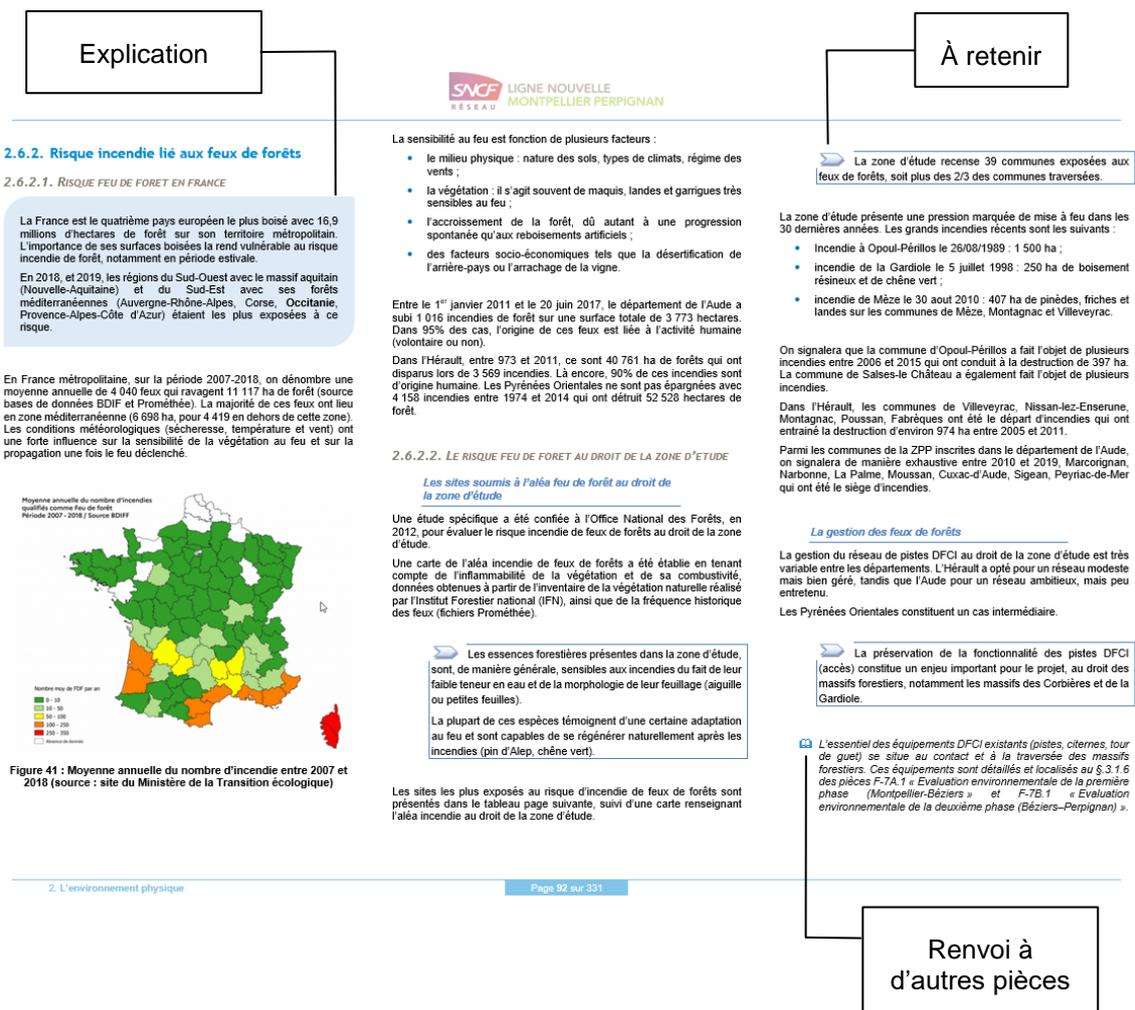


Figure 3 : Extrait rédaction de l'étude d'impact

Dans l'état initial global de l'étude d'impact (pièce F-3, volumes 1 et 2), la liste des études ayant contribué à la rédaction figure en bleu sous le titre de chaque thématique.

Présentation des cartes de l'étude d'impact

Deux types de cartographies accompagnent l'étude d'impact du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP). Les cartes figurant dans les pièces F-3 et F-5 de l'étude d'impact permettent d'appréhender les informations à l'échelle du projet global et des territoires traversés. Les cartes détaillées figurent dans les pièces F-7, en fonction de la phase concernée (pièces F-7A.1 et F-7A.2 pour la phase 1, pièces F-7B.1 et F-7B.2 pour la phase 2).

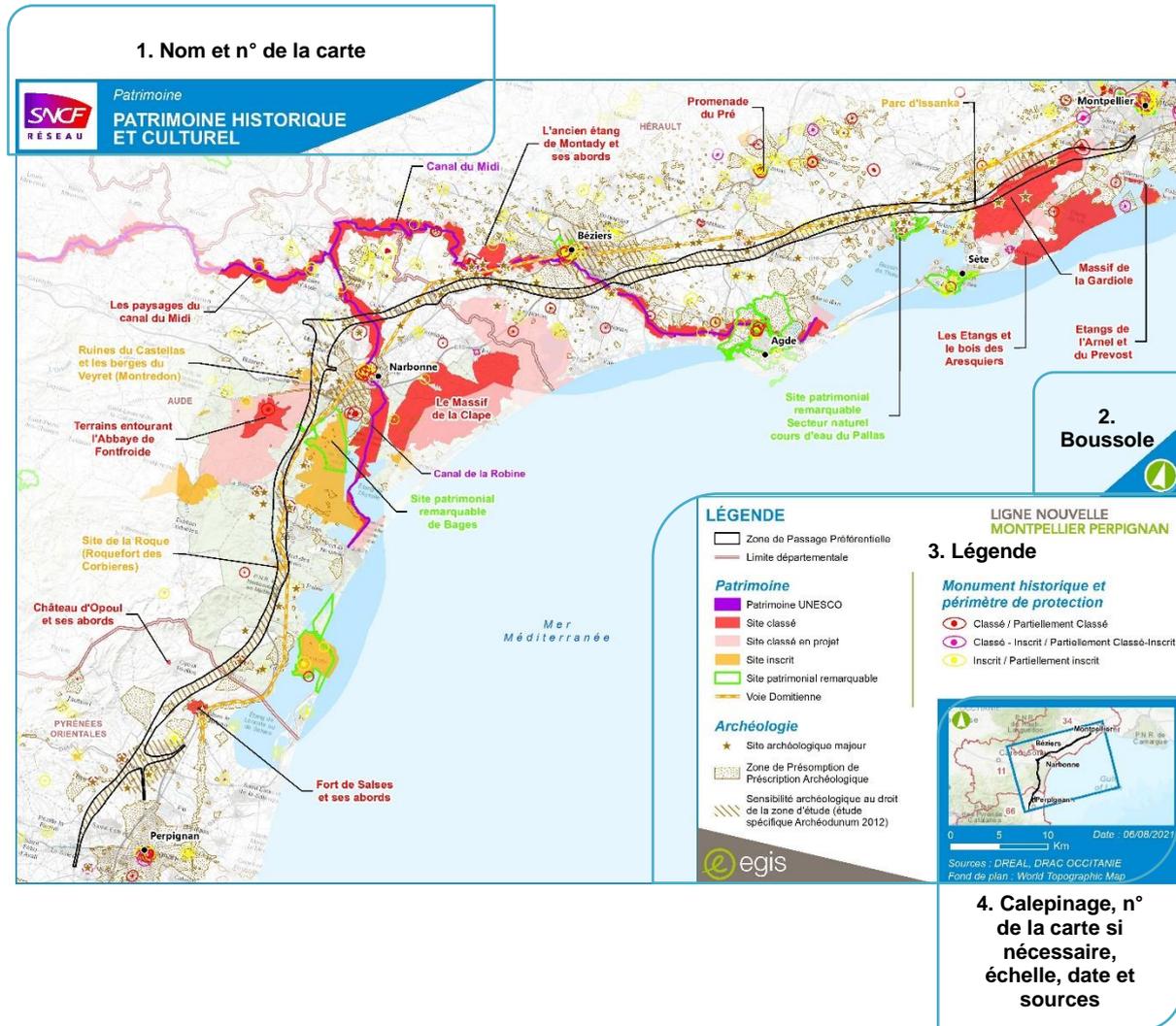


Figure 4 : Exemple de carte de l'étude d'impact (issue de F3 – projet global)

Cartographie du projet, des effets et des mesures

Les cartes de synthèses des effets et mesures du projet sur l'environnement sont présentées à l'échelle de chacun des territoires traversés, dans les différents volumes (paragraphe 6 des pièces F-7A.2 et F-7B.2).

Ces cartes sont accompagnées de tableaux d'identification des effets et mesures, qui précisent les pictogrammes associés aux cartes et les localisations (PK – Points Kilométriques, dont l'origine, pour la section courante, se trouve au droit de la jonction avec la section internationale Perpignan - Figueras).

Pictogramme	PK	Description de l'effet brut	Description de la mesure associée
Environnement physique			
		Tout les écoulements hydrauliques y compris temporaires sont rétablis par des ouvrages assurant la transparence hydraulique de l'infrastructure ferroviaire. Ces derniers sont localisés sur la carte ci-après. Seuls les principaux ouvrages hydrauliques sont détaillés ci-après.	
	PK 91+800	Modification des conditions hydrauliques en rive droite de l'Orb (Trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon)	
	PK 92+200	Modification des conditions hydrauliques au droit du fleuve Orb (Trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon)	Rétablissement des écoulements par un viaduc au droit de l'Orb et ses ouvrages hydrauliques de décharge
	PK 93+200	Modification des conditions hydrauliques au droit d'un bras de l'ancien lit de l'Orb (Trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon)	
	PK 93+600	Modification des conditions hydrauliques au droit de l'ancien lit de l'Orb (Trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon)	Rétablissement des écoulements par un ouvrage de type portique au PK 93+600
	PK 93+900	Franchissement du Canal du Midi (Trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon)	Rétablissement des écoulements par un viaduc (viaduc du Canal du Midi) de 180 m de long environ
	PK 92+100	Risque de compressibilité (tassement) des sols au niveau de la vallée de l'Orb	Etude de sol + fondations profondes constituées de pieux descendant entre 15 et 30 m de profondeur pour les ouvrages d'art de franchissement de l'Orb
	Début de planche à fin de planche	Traverse des formations alluvionnaires de l'Aude qui constitue un enjeu hydrogéologique	Mesures spécifiques zone à enjeu hydrogéologique : Protection des pistes et zones d'évolution des engins, interdiction de stocker des produits polluants en dehors des installations de chantier spécialement équipées à cet effet, ouvrages étanches pour l'assainissement pluvial... + mesures spécifiques liées à la réalisation des piles



Figure 5 : Extrait de la carte des effets et mesures

7. LES ENJEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES DU PROJET (PIÈCE G)

La pièce G a pour objectif de présenter l'évaluation sociale et économique du projet global LNMP ; elle met en balance les effets positifs et négatifs du projet pour la collectivité dans son ensemble.

Cette pièce est organisée en cinq parties. Tout d'abord la présentation du projet permet de présenter le projet et son phasage ainsi que le cadre réglementaire des études socio-économiques (Partie 1). L'analyse stratégique permet ensuite de dresser un état des lieux du dynamisme démographique et économique de la zone étudiée, de présenter la situation actuelle des transports de voyageurs et de marchandises et les perspectives d'évolution (Partie 2). Sur la base de ces constats des objectifs sont assignés au projet en cohérence avec les politiques publiques de mobilité, les effets attendus du projet sont détaillés. Il s'agit de présenter les prévisions de trafics du projet, les effets sociaux et économiques puis le bilan monétarisé (Partie 3).

Enfin, une synthèse de l'évaluation exposant le degré d'atteinte des objectifs assignés au projet est présentée (Partie 4).

Un glossaire des termes utilisés vient conclure la pièce (Partie 5).

8. LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISMES (PIÈCES H)

Lorsqu'un projet d'aménagement nécessite une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), et que ce projet n'est pas compatible avec le document d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune, alors la DUP ne peut intervenir que si l'enquête a porté à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné.

Les documents d'urbanisme (PLU, PLUi) sont des documents de gestion et de planification de l'occupation des sols qui s'applique, selon les cas, à un territoire communal ou intercommunal.

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) a principalement pour objet de :

- définir le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de son territoire d'application ;
- découper ce territoire en zones d'affectation gérées par un règlement spécifique ;
- prévoir les futurs équipements publics ;
- fixer les règles pour les constructions.

La mise en compatibilité d'un PLU a pour objet d'adapter le contenu de ce document afin de permettre, sur son périmètre d'application, la réalisation de l'opération dont la Déclaration d'Utilité Publique est envisagée.

La liste des communes concernées par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est rappelée dans la pièce B. Les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU) sont disponibles dans les pièces H1 à H14.

