

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

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

Pièce B : Objets de l'enquête, informations juridiques et administratives



Novembre 2021



PIECE B : OBJETS DE L'ENQUETE, INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| MAITRE D'OUVRAGE DU PROJET LNMP | 5 |
| 1 PREAMBULE | 7 |
| 1.1 Le projet global de Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan | 7 |
| 1.2 L'historique du projet..... | 7 |
| 2 OBJET DE L'ENQUETE | 8 |
| 2.1 Fondement juridique de l'enquête publique | 8 |
| 2.1.1 L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique tenant lieu de déclaration de projet | 8 |
| 2.1.2 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme | 11 |
| 2.2 Périmètre de l'enquête publique de la première phase du projet global LNMP | 11 |
| 3 INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE | 12 |
| 3.1 L'écoconception du projet global LNMP | 13 |
| 3.2 La participation du public à l'élaboration du projet LNMP | 13 |
| 3.2.1 L'émergence du projet (1990 - 2009) | 13 |
| 3.2.2 Le débat public en 2009 | 13 |
| 3.2.3 Après le débat public, la concertation en continu avec les acteurs locaux..... | 13 |
| 3.2.4 Seconde saisine de la Commission Nationale du Débat Public conformément à l'article L.121-12 du code de l'environnement | 13 |
| 3.2.5 Troisième saisine de la CNDP | 14 |
| 3.2.6 Organisation d'une concertation avec garant en 2020-2021 | 14 |
| 3.2.7 Déclaration d'intention et droit d'initiative | 14 |
| 3.3 Élaboration du dossier d'enquête publique et avis obligatoires recueillis avant l'enquête publique | 15 |
| 3.3.1 Constitution du dossier d'enquête publique | 15 |
| 3.3.2 Avis préalables à l'enquête publique..... | 21 |
| 3.3.3 Autres avis à recueillir avant la déclaration d'utilité publique | 26 |
| 3.4 Enquête publique de la première phase du projet LNMP, entre Montpellier et Béziers | 26 |
| 3.4.1 Déroulement de la procédure d'enquête publique concernant la première phase du projet LNMP, entre Montpellier et Béziers..... | 26 |
| 3.4.2 Les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête publique de la première phase et les autorités compétentes | 30 |
| 3.5 Après la déclaration d'utilité publique de la première phase du projet LNMP, entre Montpellier et Béziers | 32 |
| 3.5.1 Approfondissement des études et préparation des demandes d'autorisations préalables aux travaux..... | 32 |
| 3.5.2 Actualisation de l'étude d'impact du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan..... | 32 |
| 3.5.3 Continuité de la concertation avec le public | 32 |
| 3.6 Les autres autorisations nécessaires au démarrage des travaux du projet LNMP pour la première phase de réalisation entre Montpellier et Béziers | 32 |
| 3.6.1 Liste des autres autorisations nécessaires avant le démarrage des travaux de la phase 1 du projet LNMP | 33 |
| 3.6.2 Les procédures liées à l'ouverture du chantier ou préalables à la mise en exploitation de la ligne | 36 |
| 3.6.3 Après la mise en service de la première phase du projet LNMP entre Montpellier et Béziers | 36 |
| 3.7 Procédures connues qui seront potentiellement applicables à la phase 2 de réalisation du projet LNMP entre Béziers et Perpignan | 36 |
| 4 LISTE DES TEXTES REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DUP DE LA PREMIERE PHASE DU PROJET LNMP ENTRE MONTPELLIER ET BEZIERIS | 38 |
| 4.1 Les textes relatifs à la procédure d'enquête et aux décisions pouvant être prises à l'issue de la procédure | 38 |
| 4.1.1 <i>Les textes relatifs à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique tenant lieu de déclaration de projet</i> | 38 |
| 4.1.2 <i>Les textes relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme</i> | 38 |
| 4.1.3 <i>Les textes relatifs aux consultations et avis recueillis dans le cadre de l'enquête publique et de l'instruction de la DUP</i> | 38 |
| 4.2 Les textes relatifs aux études réglementées du projet LNMP | 38 |
| 4.2.1 <i>Les textes relatifs à l'évaluation environnementale</i> | 38 |
| 4.2.2 <i>Les textes relatifs à l'évaluation des incidences Natura 2000</i> | 38 |
| 4.2.3 <i>Les textes relatifs à l'évaluation environnementale des mises en compatibilité des documents d'urbanisme</i> | 38 |
| 4.2.4 <i>Les textes relatifs à l'évaluation socio-économique</i> | 38 |

MAITRE D'OUVRAGE DU PROJET LNMP

SNCF Réseau est, depuis le 1^{er} janvier 2020, une société anonyme à capitaux publics, filiale de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF). Elle est chargée de la gestion et de l'entretien des infrastructures ferroviaires en France.

SNCF Réseau a d'abord été créée sous la forme d'un établissement public à caractère industriel et commercial le 1^{er} janvier 2015, à la suite du regroupement des personnels de Réseau ferré de France (RFF), de SNCF Infra et de la Direction de la circulation ferroviaire (DCF).

SNCF Réseau, maître d'ouvrage de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, est situé au 101 Allée de Délos - 34000 Montpellier.

1 PREAMBULE

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) s'inscrit dans un **processus complexe, compte tenu de l'échelle du projet et de son échelonnement dans le temps**.

La pièce B du dossier d'enquête publique :

- rappelle les raisons pour lesquelles l'enquête publique est requise (**fondements juridiques** de l'enquête publique) ;
- précise **l'insertion de l'enquête dans la procédure administrative** :
 - d'abord en rappelant les étapes préparatoires à la procédure d'enquête,
 - ensuite en détaillant les étapes propres à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (c'est-à-dire les phases d'instruction avant enquête publique, la place de l'enquête dans la prise de décision, et les phases d'instruction postérieures à l'enquête publique, jusqu'à la prise de décision) ;
 - enfin en rappelant la liste de l'ensemble des autres autorisations nécessaires au projet préalablement au démarrage des travaux voire à la mise en service ;
- **identifie les autorités compétentes** pour prononcer la déclaration d'utilité publique à l'issue de l'instruction de la procédure d'enquête ;
- rappelle enfin la **réglementation applicable à la procédure d'enquête** (c'est-à-dire la liste des textes régissant l'enquête publique).

1.1 LE PROJET GLOBAL DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER - PERPIGNAN

Le projet de nouvelle ligne ferroviaire entre Montpellier et Perpignan 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 terme sur l'axe ferroviaire unique du Languedoc-Roussillon.

Plus qu'une simple ligne supplémentaire, le projet crée, avec la voie ferrée existante, un doublé de lignes efficient pour satisfaire les besoins de haute capacité et haute qualité de services ferroviaires sur l'arc méditerranéen.

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

La Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) prévoit la création de 150 km de ligne ferroviaire à double voie et de 30 km de raccordements ferroviaires aux réseaux ferrés existants.

Cette ligne sera en capacité d'accueillir, outre des trains de voyageurs, des trains de marchandises sur la section entre Montpellier et Béziers, ainsi que dans la plaine du Roussillon, dans la continuité de la section

internationale (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.

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est estimé à 6,120 milliards d'euros HT (conditions économiques 2020).

Par décision du 1^{er} février 2017, l'État a demandé à SNCF Réseau de lancer la 1^{ère} phase du projet LNMP, portant sur la liaison mixte fret et voyageurs entre Montpellier et Béziers, estimée à 2,040 milliards d'euros HT (aux conditions économiques 2020).

En juillet 2017, le gouvernement a engagé une démarche pour construire une trajectoire pluriannuelle de financements des infrastructures de transport équilibrée entre recettes et dépenses, et mettre en œuvre la priorité donnée aux transports du quotidien.

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, dite « LOM », traduit ces orientations et retient, pour le projet LNMP, un engagement des travaux de la section Montpellier Béziers à l'horizon de 10 ans et de la section Béziers Perpignan à l'horizon de 20 ans.

Le présent dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique concerne donc cette 1^{ère} phase de réalisation de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. **Cette première phase du projet concerne 23 communes localisées dans le département de l'Hérault, pour un linéaire d'environ 55 km (en incluant les raccordements).**

Le projet est représenté géographiquement dans le Plan Général des travaux (pièce E du dossier d'enquête).

1.2 L'HISTORIQUE DU PROJET

La Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan a fait l'objet de procédures et décisions antérieures à l'enquête publique, dont les principales dates sont rappelées ci-après :

Les grandes dates du projet

1990 : Première proposition de tracé pour le « TGV® Languedoc-Roussillon » jusqu'à la frontière espagnole.

1996 : Ajournement du projet de « TGV® Languedoc-Roussillon » suite à la publication du rapport « Rouvillois ».

1999-2000 : Nouveau départ pour le projet de ligne nouvelle, qualifié de **Projet d'intérêt général** (PIG).

17 mars 2006 : Lancement des études préalables en vue d'un débat public à la demande du Ministre des Transports.

4 août 2008 : Saisine de la CNDP par RFF.

Mars-Juillet 2009 : Débat public sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan et décision du maître d'ouvrage du 26 novembre 2009 de poursuivre les études.

8 février 2010 : Lettre de mission du Ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer au Préfet de Région Languedoc - Roussillon fixant les conditions d'organisation des études préalables à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

14 novembre 2011 : Décision ministérielle d'Étape 1.

13 juin 2013 : Rapport de la commission « Mobilité 21 » qui place le projet LNMP dans les secondes priorités (horizon 2030 – 2050).

15 décembre 2013 : Décision ministérielle n° 2 qui acte la création de :

- 2 gares nouvelles à Béziers-Est et Narbonne-Ouest,
- Une LGV mixte (fret + voyageurs) de Montpellier à Béziers
- Une LGV voyageurs de Béziers à Rivesaltes

29 janvier 2016 : décision ministérielle n° 3 qui valide le tracé proposé, définit la localisation des gares nouvelles, acte les raccordements aux lignes existantes, valide la mixité de Rivesaltes à Toulouges et arrête le coût du projet à 5,52 milliards d'euros. Elle acte également la mise en place d'une mission de financement.

1^{er} février 2017 : décision ministérielle n° 4 confirmant les décisions prises en 2016. Elle acte également la mise à l'enquête publique d'une première phase entre Montpellier et Béziers en 2018, et arrête le coût du projet à 2,101 milliards (aux conditions économiques 2014). La mise à jour du PIG est également actée.

4 janvier 2021 : décision ministérielle n° 5 qui entérine :

- les précédentes décisions ministérielles ;
- le calendrier du projet tel que prévu par la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 ;
- le principe d'une enquête publique « au plus tôt à l'automne 2021 » en vue de la déclaration d'utilité publique de la phase 1 ;
- l'établissement du protocole d'intention de financement dans des délais compatibles avec le calendrier de la première phase, selon deux pistes de financement (financement budgétaire classique ou financement via une société de projet).

Novembre 2021 : décision ministérielle n° 6 qui approuve le dossier support à l'enquête publique et autorise SNCF à procéder à l'ouverture de l'enquête publique de la phase 1 dans les meilleurs délais.

 *Le détail de l'historique du projet figure dans la pièce F-4 « Description des solutions de substitution raisonnables examinées par le maître d'ouvrage et principales raisons du choix effectué » du dossier d'enquête publique.*

2 OBJET DE L'ENQUETE

Le présent chapitre a pour objet de préciser les fondements et modalités de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, ainsi que les procédures administratives à mettre en œuvre pour assurer, d'une part, **l'information et la participation du public et la prise en compte des intérêts des tiers** dans le cadre de la réalisation de la future Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP).

Le projet donnant lieu à une réalisation phasée, l'ensemble de la démarche sera précisé en tenant compte du périmètre de chaque phase.

La présente enquête publique porte sur la première phase de réalisation du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, **entre Montpellier et Béziers**. Elle a pour objectif :

- de confirmer le caractère d'utilité publique du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, pour sa première phase de réalisation entre Montpellier et Béziers ;
- d'assurer la bonne information des citoyens en ce qui concerne les caractéristiques de l'opération, ainsi que son insertion environnementale ;
- d'assurer la compatibilité des documents d'urbanisme en vigueur avec le projet.

2.1 FONDEMENT JURIDIQUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

2.1.1 L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique tenant lieu de déclaration de projet

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, tenant lieu de déclaration de projet, de la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, est requise au titre de deux réglementations distinctes :

- d'une part, 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, l'enquête publique préalable à la DUP est requise pour tout projet dont **la réalisation nécessite des acquisitions foncières susceptibles de se résoudre par voie d'expropriation** ;
- d'autre part, conformément aux articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du code de l'environnement, une enquête publique, préalable à la déclaration de projet¹, **est requise pour tout projet soumis à étude d'impact** au titre des articles L. 122-1 et suivants et R. 122-1 et suivants du code de l'environnement.

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est soumis à étude d'impact au titre des rubriques de l'annexe de l'article R.122-2 du code de l'environnement listées dans le tableau suivant.

Les rubriques visées concernent le projet dans sa globalité, en tant que projet ferroviaire à titre principal (rubrique 5), c'est-à-dire sur l'ensemble de son linéaire mais également l'ensemble des travaux et installations nécessaires à sa réalisation et son fonctionnement.

Certaines rubriques visent des travaux, ouvrages et installations nécessaires à la réalisation des travaux de création de la LNMP. Ces rubriques sont dès à présent prises en compte, mais les travaux, ouvrages et installations concernés seront détaillés dans le cadre des actualisations ultérieures de l'étude d'impact, c'est-à-dire au moment des futures demandes d'autorisations (par exemple pour les bases travaux ou les bases de maintenance, la rubrique 1 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement – ICPE - , ou pour les travaux sur les cours d'eau traversés, ou liés au rétablissement des irrigations agricoles si nécessaire, etc.). **Ces rubriques figurent en italique dans le tableau suivant.**

¹ Déclaration de projet prévue à l'article L. 126-1 du code de l'environnement

| Catégories de projets | Projets soumis à évaluation environnementale | Projets soumis à examen au cas par cas |
|--|---|---|
| 1. Installations classées pour la protection de l'environnement | | <p>a) <i>Autres installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation.</i></p> <p>b) <i>Autres installations classées pour la protection de l'environnement soumises à enregistrement (pour ces installations, l'examen au cas par cas est réalisé dans les conditions et formes prévues aux articles L. 512-7-2 et R. 512-46-18 du code de l'environnement.</i></p> |
| 5. Infrastructures ferroviaires <i>(les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures ferroviaires doivent être étudiés au titre de cette rubrique).</i> | Construction de voies pour le trafic ferroviaire à grande distance. | <p>a) Construction de voies ferroviaires principales non mentionnées à la colonne précédente de plus de 500 mètres et de voies de services de plus de 1 000 m.</p> <p>b) Construction de gares et haltes, plates-formes et de terminaux intermodaux.</p> |
| 6. Infrastructures routières <i>(les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiés au titre de cette rubrique).</i> <i>On entend par " route " une voie destinée à la circulation des véhicules à moteur, à l'exception des pistes cyclables, des voies vertes et des voies destinées aux engins d'exploitation et d'entretien des parcelles.</i> | | <p>a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'État, des départements, des communes et des établissements public de coopération intercommunale [non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente].</p> |
| 10. Canalisation et régularisation des cours d'eau. | | <p><i>Ouvrages de canalisation, de reprofilage et de régularisation des cours d'eau s'ils entraînent une artificialisation du milieu sous les conditions de respecter les critères et seuils suivants :</i></p> <p><i>-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 sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m ;</i></p> <p><i>-consolidation ou protection des berges, par des techniques autres que végétales vivantes sur une longueur supérieure ou égale à 200 m ;</i></p> <p><i>-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 de brochet pour la destruction de plus de 200 m² de frayères ;</i></p> <p><i>-installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à la dérivation d'un cours d'eau sur une longueur supérieure ou égale à 100 m.</i></p> |
| 14. Travaux, ouvrages et aménagements dans les espaces remarquables du littoral et mentionnés au 2 et au 4 du R. 121-5 du code de l'urbanisme. | | Tous travaux, ouvrages ou aménagements. |

| Catégories de projets | Projets soumis à évaluation environnementale | Projets soumis à examen au cas par cas |
|--|--|--|
| 16. Projets d'hydraulique agricole, y compris projets d'irrigation et de drainage de terres. | | <p>a) Projets d'hydraulique agricole y compris projets d'irrigation et de drainage de terres, sur une superficie supérieure ou égale à 100 ha.</p> <p>b) Projets d'hydraulique agricole nécessitant l'assèchement, la mise en eau, l'imperméabilisation, le remblaiement de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant d'une surface supérieure ou égale à 1 ha.</p> <p>c) Projets d'irrigation nécessitant un prélèvement supérieur ou égal à 8 m³/h dans une zone où des mesures permanentes de répartition quantitative ont été instituées.</p> |
| 32. Construction de lignes électriques aériennes en haute et très haute tension. | | <p>Postes de transformation dont la tension maximale de transformation est égale ou supérieure à 63 kilovolts, à l'exclusion des opérations qui n'entraînent pas d'augmentation de la surface foncière des postes.</p> |
| 39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement. | | <p>a) Travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du même code supérieure ou égale à 10 000 m² ;</p> <p>b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du même code est supérieure ou égale à 10 000 m².</p> |
| 41. Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs. | | <p>a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus.</p> |
| 45. Opérations d'aménagements fonciers agricoles et forestiers mentionnées au 1° de l'article L. 121-1 du code rural et de la pêche maritime, y compris leurs travaux connexes. | <p>Toutes opérations.</p> | |
| 47. Premiers boisements et déboisements en vue de la reconversion de sols. | <p>a) Défrichements portant sur une superficie totale, même fragmentée, égale ou supérieure à 25 hectares.</p> | <p>b) Autres déboisements en vue de la reconversion des sols, portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 hectare.</p> <p>c) Premiers boisements d'une superficie totale de plus de 0,5 hectare.</p> |

Dès lors que le projet LNMP est soumis, au titre d'une seule des rubriques concernées, à étude d'impact, **alors c'est l'ensemble du projet qui est soumis à cette obligation, pour l'ensemble des rubriques visées.**

Par ailleurs la réalisation du projet LNMP nécessitera que des acquisitions foncières soient réalisées, pouvant donner lieu à des procédures d'expropriation.

L'article L. 110-1 du code de l'expropriation prévoit que « lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, l'enquête qui lui est préalable est régie par les dispositions [des articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants] de ce code ».

Les modalités applicables pour l'enquête publique sont donc celles définies aux articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du code de l'environnement et décrites dans les chapitres suivants du présent document.

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, « La déclaration d'utilité publique des opérations susceptibles d'affecter l'environnement relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement est soumise à l'obligation d'effectuer la déclaration de projet prévue à l'article L. 126-1 du code de l'environnement. [...] Si l'expropriation est poursuivie au profit de l'État ou de l'un de ses établissements publics, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet ».

Pour SNCF Réseau, maître d'ouvrage, la déclaration d'utilité publique, qui pourra être prononcée à l'issue de la présente procédure d'enquête publique par décret pris après avis du Conseil d'État, tiendra lieu de déclaration de projet.

 Le détail de la constitution du dossier d'enquête publique est précisé au § 3.3.1 suivant ; les précisions concernant la déclaration d'utilité publique figurent au § 3.4.2.1.

2.1.2 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Conformément à l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme :

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, [...], et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

La réalisation de la première phase du projet LNMP, entre Montpellier et Béziers, implique la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de 14 communes.

Le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme applicable à chacune des communes concernées est joint au dossier d'enquête publique.

Les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ont été élaborés afin d'identifier les propositions faites par le maître d'ouvrage pour rendre compatible les documents d'urbanisme avec les nécessités de l'opération soumise à enquête publique.

Ces dossiers comprennent également, conformément aux articles L. 104-1 et suivants et R. 104-1 et suivants du code de l'urbanisme, les évaluations des incidences de la mise en compatibilité du document d'urbanisme sur l'environnement.

 Le détail de la constitution des dossiers de mise en compatibilité est précisé au § 3.3.1 suivant.

 Les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme sont disponibles en pièce H du présent dossier.

2.2 PERIMETRE DE L'ENQUETE PUBLIQUE DE LA PREMIERE PHASE DU PROJET GLOBAL LNMP

La présente enquête publique porte sur la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, et concerne les décisions suivantes :

- la déclaration d'utilité publique tenant lieu de déclaration de projet de la première phase : le périmètre de l'enquête publique est identifié ci-après (liste des 23 communes concernées par l'enquête² ;) ;
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des 14 communes concernées, dont le périmètre peut différer du périmètre de l'enquête publique, et qui sont identifiées en **bleu** dans la liste des communes suivantes.

| Département | Communes concernées par l'enquête publique (et en bleu par la mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme) |
|--------------|--|
| Hérault (34) | Béziers, Villeneuve-lès-Béziers, Cers, Montblanc, Bessan, Saint-Thibéry, Florensac, Pomérols, Castelnau-de-Guers, Pinet, Montagnac, Villeveyrac, Mèze, Loupian, Poussan, Bouzigues, Balaruc-le-Vieux, Gigean, Fabrègues, Villeneuve-lès-Maguelone, Saint-Jean-de-Védas, Lattes, Montpellier |

Pour mémoire, le projet global, tel qu'il est étudié au sein de l'étude d'impact (cf. pièce F du dossier d'enquête publique), porte sur un périmètre beaucoup plus large. Les autres communes concernées par le projet figurent dans le tableau qui suit.

| Rappel des communes concernées par la phase 2 du projet LNMP | |
|--|---|
| Pyrénées orientales (66) | Toulouges, Le Soler, Villeneuve-la-Rivière, Baho, Saint-Estève, Baixas, Peyrestortes, Espira de l'Agly, Rivesaltes, Salses le Château, Opoul-Périllos |
| Aude (11) | Fitou, Treilles, Caves, La Palme, Roquefort-des-Corbières, Sigean, Portel-des-Corbières, Peyriac-de-Mer, Bages, Narbonne, Montredon-des-Corbières, Néviau, Marcornigan, Moussan, Cuxac d'Aude, Coursan |
| Hérault (34) | Nissan-lez-Enserune, Lespignan, Vendres, Sauvian |

² Certaines communes sont concernées par le projet au titre des enjeux environnementaux – et sont donc citées dans l'étude d'impact du projet -

sans être concernées pour autant par le périmètre prévisionnel des travaux

3 INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE

Conformément à l'article R. 123-8, 3° du code de l'environnement, les paragraphes suivants précisent la façon dont l'enquête publique s'insère dans la procédure administrative relative au projet, ainsi que la décision pouvant intervenir à l'issue de la procédure et l'autorité compétente pour la prononcer.

La procédure applicable au projet LNMP est un processus complexe qui s'inscrit dans la durée. Avant de procéder à la présente enquête publique, le maître d'ouvrage a mené plusieurs phases d'études (techniques, environnementales, économiques et sociales...) pour définir le projet global et la première phase du projet, laquelle consiste en la création d'une ligne nouvelle mixte entre Montpellier et Béziers, telle qu'elle est aujourd'hui présentée.

En parallèle, SNCF Réseau a mené, sans interruption, un dialogue avec les collectivités locales et les acteurs locaux afin de s'assurer que le projet présenté répondrait aux attentes et besoins des territoires traversés.

Ce dialogue, nécessaire à la définition de la phase 2 du projet LNMP, sera poursuivi.

La frise chronologique ci-dessous rappelle, de façon synthétique, les grandes étapes du projet LNMP et identifie également les étapes futures du présent projet.

Postérieurement à l'enquête publique, et à la déclaration d'utilité publique si elle est prononcée, d'autres phases d'études et de procédures seront à mener¹. Après l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du projet LNMP, aucune modification substantielle ne pourra être apportée à cette première phase sans nouvelle enquête publique.

Par ailleurs, l'étude d'impact du projet global de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (pièce F du dossier d'enquête publique) a été élaborée au regard des informations disponibles compte tenu de l'avancement des études de conception du projet, dans sa globalité et notamment pour sa première phase de réalisation (objet de la présente enquête publique).

La poursuite du projet global LNMP impliquera :

- pour la première phase de réalisation, des études détaillées, auxquelles il pourra parfois être renvoyé, qui fixeront les modalités précises de réalisation des ouvrages et les mesures environnementales liées et les autorisations nécessaires au démarrage des travaux ;
- pour la phase 2 du projet, la poursuite des études de définition/conception du projet, en vue, d'abord, de sa déclaration d'utilité publique, puis dans un second temps, des études détaillées et l'obtention des autorisations nécessaires au démarrage des travaux.

Afin de maintenir une **vision d'ensemble** des incidences environnementales du projet global tout au long de sa conception et de respecter les engagements pris dans le cadre du présent dossier, SNCF Réseau actualisera, conformément à la réglementation en vigueur,

si nécessaire, la présente étude d'impact dans le cadre des procédures administratives ultérieures.

Le chapitre suivant :

- rappelle les procédures déjà réalisées (période 2006 à 2021),
 - présente la procédure d'enquête publique (ses modalités, son instruction) pour la phase 1 de réalisation du projet LNMP entre Montpellier et Béziers ;
- et
- identifie les phases postérieures à la DUP, tant au regard de la première phase de réalisation que pour la phase 2 du projet LNMP.

Les objectifs de réalisation et de mise en service de SNCF Réseau sont :

- pour la phase 1 de réalisation du projet global LNMP entre Montpellier et Béziers, le démarrage des travaux à l'horizon 2029 et la mise en service de la ligne à l'horizon 2035 ;
- pour la finalisation de la conception, la mise en œuvre des procédures réglementaires et les travaux relatifs à la poursuite du projet global sur la phase 2 entre Béziers et Perpignan (Toulouges), le démarrage des travaux en 2039 et une mise en service à l'horizon 2045.

le détail de l'historique du projet est précisé au sein de la pièce F-4 « Description des solutions de substitution raisonnables examinées par le maître d'ouvrage et principales raisons du choix effectué » ainsi qu'au sein de la pièce D « notice explicative » du présent dossier d'enquête publique.



¹ Ces procédures sont liées aux demandes d'autorisation nécessaires aux travaux de la première phase de réalisation du projet, ainsi que les autorisations administratives nécessaires à la mise en œuvre de la phase 2 du projet LNMP.

3.1 L'ÉCOCONCEPTION DU PROJET GLOBAL LNMP

L'écoconception consiste à intégrer la prise en compte des enjeux environnementaux tout au long du processus de conception du projet, et ce, dès les premières étapes. Cette démarche implique donc de comprendre les étapes de conception usuelles mises en œuvre par SNCF Réseau, leur articulation avec les études environnementales du projet (approfondies au fil du temps et de l'avancement de la définition) et la participation du public.

 *La démarche d'écoconception du projet est présentée dans la pièce F-2 « Description du projet » du dossier d'enquête publique, sa méthodologie est détaillée dans la pièce F-6 « Méthodes d'évaluation pour établir l'état initial et évaluer les effets du projet – Présentation des difficultés rencontrées ».*

 *La participation du public et la prise en compte de la concertation dans la conception du projet sont détaillées dans la pièce F-4 « Description des solutions de substitution raisonnables examinées par le maître d'ouvrage et principales raisons du choix effectué » du présent dossier.*

3.2 LA PARTICIPATION DU PUBLIC A L'ÉLABORATION DU PROJET LNMP

La concertation a pour but d'informer et d'associer le public **pendant toute la durée de l'élaboration du projet** afin d'y apporter, le cas échéant, toutes les modifications nécessaires.

 *Les faits marquants de la concertation sont rappelés ci-après. Pour plus de détails, le lecteur pourra se reporter à la pièce D - « Notice explicative » et la Pièce J – « Annexes » du dossier d'enquête publique.*

3.2.1 L'émergence du projet (1990 - 2009)

Dès la fin des années 1980, de nombreux projets de lignes à grande vitesse (LGV) sont mis à l'étude par la SNCF, parmi lesquels le « TGV Languedoc-Roussillon ». À cette époque, la « LGV Languedoc-Roussillon » poursuivait, entre Montpellier et la frontière espagnole, la desserte également envisagée par la « LGV Méditerranée », qui rejoignait Valence à Montpellier.

La « LGV Languedoc-Roussillon » visait à transporter des voyageurs à grande vitesse entre Montpellier et la frontière espagnole. Les études d'avant-projet sommaire (APS) ont été réalisées puis approuvées par décision ministérielle le 9 mai 1995. Toutefois, cette même année, le projet de LGV Méditerranée est modifié et ne dessert plus Montpellier, mais s'arrête à l'est de Nîmes. En parallèle, le rapport « Rouvillois » sur les « perspectives en matière de création de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse » repousse à plus long terme la réalisation de la « LGV Languedoc-Roussillon » qui est donc ajournée.

En 2000, la nécessité, voire l'urgence, de développer un axe ferroviaire dans le Languedoc-Roussillon relance le projet. Le tracé retenu en 1995 est donc qualifié de projet d'intérêt général (PIG) afin de réserver dans les documents d'urbanisme un emplacement pour le projet.

En mai 2005, le contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) est déclaré d'utilité publique (mise en service en 2017), et les projets de développement du réseau ferroviaire espagnol avancent avec notamment la réalisation de la section internationale Perpignan-Figueras (mise en service en 2011).

En 2006, dans le cadre du débat public de la Vallée du Rhône Arc Languedocien (VRAL), l'intérêt d'une liaison nouvelle entre Montpellier et Perpignan est réexaminé compte tenu du développement des échanges avec la péninsule ibérique. Le débat public VRAL mentionne alors dans ses conclusions la future saisine de la CNDP en vue d'un débat public sur le projet Montpellier – Perpignan.

Le 17 mars 2006, le ministre des Transports relance le processus d'études en vue du débat public à organiser sur ce besoin réexprimé d'une ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan. Il s'agit de prendre en compte plusieurs données nouvelles : des besoins de transports en pleine évolution, des compétences régionales accrues et des politiques publiques nationales profondément renouvelées. Les objectifs du projet initial doivent donc être questionnés à nouveau, en adjoignant aux réflexions sur la grande vitesse, les exigences nouvelles nées de l'évolution des déplacements régionaux de voyageurs et de l'accroissement des flux de marchandises nationaux et européens, dans une perspective d'aménagement durable des territoires.

3.2.2 Le débat public en 2009

La tenue du débat public, décidée par la CNDP après sa saisine par le maître d'ouvrage, s'est faite en application des articles L.121-1 et suivants et R.121-1 et suivants du code de l'environnement. L'animation de ce débat a été confiée à une Commission Particulière du Débat Public (CPDP).

Le débat public a été organisé entre mars et juillet 2009. Il a permis, en amont des études de tracé, d'informer très largement les élus, les acteurs socio-économiques et associatifs, ainsi que le public, sur les objectifs du projet et de recueillir leurs avis.

Suite au débat public, le maître d'ouvrage a décidé, le 26 novembre 2009, de poursuivre les études relatives à la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

 *Le détail du déroulement du débat public, ainsi que la synthèse des échanges et la décision du maître d'ouvrage, sont rappelés au § 2 de la pièce F-4 « Description des solutions de substitution raisonnables examinées par le maître d'ouvrage et principales raisons du choix effectué ».*

 *Le bilan du débat public, ainsi que la décision du maître d'ouvrage du 26 novembre 2009 sont joints en annexe au présent dossier d'enquête, en pièce J « Annexes ».*

3.2.3 Après le débat public, la concertation en continu avec les acteurs locaux

La démarche de concertation avec les acteurs locaux (collectivités locales, riverains, public...) a constitué un axe majeur d'élaboration du projet. Elle a été intégrée au processus d'études dès la fin du débat public, afin de permettre à chacun de s'exprimer à chaque étape du processus (2010, puis 2012 et enfin 2014).

À chaque étape de concertation, le bilan des échanges a fait l'objet d'apports complémentaires permettant au maître d'ouvrage d'intégrer, dans la conception du projet de ligne nouvelle, les enjeux des territoires concernés et les attentes du public.

La concertation postérieure au débat public a été conduite sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP. Elle a donné lieu à des rapports réguliers, auprès de cette autorité indépendante, aux différentes étapes de la concertation.

 *Le bilan de cette concertation en continu ainsi que les comptes rendus des garants sont joints en annexe du présent dossier, pièce J « Annexes ».*

 *Les apports de la concertation dans la conception du projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan sont synthétisés au sein de la pièce F-4 « Description des solutions de substitution raisonnables examinées par le maître d'ouvrage et principales raisons du choix effectué ».*

3.2.4 Seconde saisine de la Commission Nationale du Débat Public conformément à l'article L.121-12 du code de l'environnement

L'article L.121-12 du code de l'environnement, dans sa version applicable en 2015, prévoyait que, pour les projets qui ont fait l'objet d'un débat public, « l'ouverture de l'enquête publique [...] ne peut être décidée qu'à compter [...] de la date de publication du bilan ou à l'expiration du délai imparti au président de la Commission nationale du débat public pour procéder à cette publication **et au plus tard dans le délai de cinq ans qui suivent ces dates**. Au-delà de ce délai, la commission ne peut décider de relancer la concertation avec le public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet ont subi des modifications substantielles. »

Le bilan du débat public a été publié le 25 août 2009. L'ouverture de l'enquête publique n'étant pas intervenue, SNCF Réseau a de nouveau saisi, en septembre 2015, la CNDP pour déterminer si un nouveau débat public était nécessaire, compte tenu des délais écoulés.

Le dossier de saisine rappelle les évolutions dans la conception du projet depuis le débat public de 2009 et précise les apports de la concertation.

Sur la base de ce dossier, la CNDP a décidé, le 7 octobre 2015, qu'il n'y avait pas lieu, compte tenu des démarches de concertation entreprises depuis le débat public et l'absence de modifications substantielles sur les circonstances justifiant le projet, d'organiser un nouveau débat public.

3.2.5 Troisième saisine de la CNDP

En vue de préparer l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du projet, et dans la mesure où en 2015 la CNDP n'avait pas estimé nécessaire de relancer un débat public, SNCF Réseau a effectué, en 2020, une nouvelle saisine de la commission nationale du débat public (CNDP) conformément à l'article L.121-12 du code de l'environnement dans sa rédaction applicable en 2020, qui prévoit que « *L'ouverture de l'enquête publique [...] ne peut être décidée qu'à compter, soit de la date à partir de laquelle un débat public ou la concertation préalable [...] ne peut plus être organisé (e), soit de la date de publication du bilan ou à l'expiration du délai imparti au président de la commission pour procéder à cette publication et au plus tard dans le délai de huit ans qui suit ces dates.* »

La CNDP, en séance du 3 juin 2020, a rendu l'avis n°2020 / 64/ LNMP /8) estimant qu'il y avait lieu de poursuivre cette concertation sur la phase 1, et précisant que de nouvelles saisines de la CNDP seraient à prévoir pour la phase 2. Elle désigne les deux garants (Sofia ALIAMEY et Pierre-Yves GUIHENEUF) en charge de « *veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan soumise à la prochaine enquête publique.* ».

 Cette décision est consultable en pièce J « Annexes » du dossier d'enquête publique.

3.2.6 Organisation d'une concertation avec garant en 2020-2021

SNCF Réseau a proposé de poursuivre la concertation mise en œuvre depuis 2010 à la CNDP, notamment sur la phase 1 du projet LNMP.

La crise sanitaire liée au COVID 19 – et notamment le 2^{ème} confinement décidé fin 2020 – ont conduit à une adaptation du dispositif de concertation et notamment l'usage des moyens numériques et de la visioconférence.

La concertation s'est tenue du 2 novembre 2020 au 15 janvier 2021.

La concertation s'est tenue sous la forme de commissions consultatives (3) organisées sous l'égide des préfets et de réunions d'information et de partage régulières (« rendez-vous visio du jeudi ») sur de nombreuses thématiques. Un site internet participatif a été mis en ligne, mettant à disposition un questionnaire et formulaire d'expression.

Des ateliers de co-construction ont également été proposés en ligne autour des enjeux environnementaux et agricole, le 7 décembre 2020.

Selon le bilan établi par SNCF Réseau, cette concertation a notamment permis de confirmer l'acceptation de la phase 1 du projet reliant Montpellier à Béziers, tout en rappelant la nécessité de prendre en compte notamment les impacts localisés sur :

- la qualité de l'insertion paysagère au niveau du raccordement de Lattes, et notamment la gestion de la qualité des ouvrages dans le temps;
- la protection de la biodiversité et du patrimoine dans le Massif de la Gardiole;
- l'insertion paysagère et environnementale dans le Bassin de Thau et plus particulièrement concernant le Viaduc de Poussan;
- le maintien de la desserte du Bassin de Thau et en particulier la desserte TGV de la gare de Sète;
- la réduction de l'impact viticole et paysager sur le territoire AOC du Pinet, assortie de mesures de compensation individuelles et collectives sur ce territoire.
- les mesures d'insertion urbaine pour le raccordement de la ligne nouvelle à la ligne classique sur les communes de Villeneuve-lès-Béziers et de Cers.

SNCF Réseau a pris acte de ces attentes constructives et légitimes qui seront traitées lors des phases ultérieures de la phase 1 avec les acteurs du territoire.

La phase 2 fait pour l'instant l'objet de nombreuses contestations, relatives notamment à l'accélération du calendrier (avec des travaux de la phase 2 débutant dès 2035, donc dès la mise en service de la première phase), l'analyse d'une mixité totale (et non uniquement sur la première phase) de la LNMP, et le réexamen des traversées du Massif des Corbières, du Soler, de la localisation des gares nouvelles... SNCF Réseau et les partenaires co-financeurs auront à les prendre en compte dans la poursuite des études.

Les garants, dans leur bilan en date du 25 mai 2021, ont formulé plusieurs recommandations, pour chaque phase du projet.

Concernant la phase 1 du projet LNMP, entre Montpellier et Béziers, les garants recommandent :

- que les études mises à jour soient présentées au public par souci de transparence et de complétude ;
- de maintenir une continuité dans les échanges sur le projet jusqu'à l'enquête publique et, au-delà, lors des phases ultérieures.

Les garants rappellent que les sujets abordés lors de la concertation méritent d'être actualisés avant l'enquête publique, en particulier les modalités de financement du projet (convention classique et/ou société de financement) ou des précisions sur la desserte de la gare de Sète (fréquence des trains).

S'agissant de la 2^{ème} phase du projet LNMP, entre Béziers et Perpignan (Toulouges), les garants ont rappelé la demande des élus du territoire d'une accélération du calendrier pour la phase 2, dans le respect toutefois des études nécessaires et de la concertation.

Les garants insistent notamment sur la poursuite de la concertation en phase 2, qui devrait permettre de mieux répondre aux exigences du territoire s'agissant :

- de l'opportunité de la mixité totale du tracé entre Béziers et Perpignan (fret et voyageurs) ;

- des modalités de traversée du Massif des Corbières ;
- de l'opportunité du contournement ouest de Perpignan ;
- le cas échéant, des modalités de traversée de la commune du Soler ;
- de l'opportunité des gares nouvelles de Béziers et Narbonne.

Les garants relèvent que sur ces thématiques, les décisions précédemment entérinées ne font pas l'objet de consensus et il semble nécessaire de les revisiter à la lumière de l'expérience du projet et de l'évolution du contexte.

En particulier, des expériences comme celle de la gare nouvelle de Montpellier Sud de France et des intempéries subies par la voie ferrée littorale appellent à intégrer de nouvelles considérations dans la réflexion. De la même façon, les études en cours d'actualisation (en particulier les prévisions de trafic voyageurs et de fret) devront être intégrées aux réflexions à venir sur l'avenir du projet.

La continuité du dialogue avec la population et les acteurs du territoire posera un nouveau défi pour ce projet au long cours et il apparaît indispensable de la préserver, à travers par exemple la mise en œuvre de comités de suivi du projet, réunissant des publics variés.

SNCF Réseau a répondu, dans une note en réponse au bilan établi par les garants de la concertation en date - *en cours* – à compléter.

 Le bilan de SNCF Réseau, le bilan des garants de la concertation et la note en réponse de SNCF Réseau sont consultables en pièce J « Annexes » du dossier d'enquête.

3.2.7 Déclaration d'intention et droit d'initiative

Le droit d'initiative est un droit ouvert au public pour demander, dans les conditions définies par les articles L. 121-17 et suivants du code de l'environnement, la mise en œuvre d'une concertation sur un projet n'ayant fait l'objet d'aucune concertation préalable. Le droit d'initiative s'exerce dans un délai de 2 mois au plus tard à compter de la publication de la déclaration d'intention du maître d'ouvrage.

Conformément à l'article L. 121-18 du code de l'environnement, SNCF Réseau a transmis à la préfecture de l'Hérault une déclaration d'intention portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme liée à la déclaration d'utilité publique à venir du projet LNMP phase 1 entre Montpellier et Béziers. Cette déclaration d'intention a été publiée sur le site internet de la préfecture de l'Hérault le 15 février 2021. Le délai d'exercice du droit d'initiative s'étendait donc jusqu'au 17 avril 2021.

Aucune demande du public pour la mise en œuvre d'une concertation sur les mises en compatibilité des documents d'urbanisme n'a été adressée au préfet de l'Hérault.

 La déclaration d'intention est consultable en pièce J « Annexes » du dossier d'enquête.

3.3 ÉLABORATION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE ET AVIS OBLIGATOIRES RECUEILLIS AVANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE

3.3.1 Constitution du dossier d'enquête publique

3.3.1.1 UN DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE QUI REPOND AUX DOUBLES EXIGENCES DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CODE DE L'EXPROPRIATION

Le dossier soumis à l'enquête publique comprend les pièces et avis exigés par la réglementation applicable au projet. L'enquête publique se déroulant en application tant du code de l'environnement que du code de l'expropriation, le dossier doit contenir l'ensemble des pièces requises par les articles R. 123-8 du code de l'environnement et R. 112-4, R. 112-6 et R. 112-7 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

En raison du nombre important de pièces constituant le dossier d'enquête publique et du volume d'informations présentes, SNCF Réseau a souhaité ajouter une **pièce A intitulée « Guide de lecture » (pièce A1), contenant également un « Glossaire » (pièce A2).**

Bien que non requise par les textes, cette pièce a pour objectif de guider le lecteur dans sa lecture du dossier d'enquête publique.

Le présent dossier est donc ainsi constitué des pièces suivantes :

| Au titre des articles R. 112-4 et R. 112-7 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique : | |
|--|---------------------------------------|
| Une notice explicative, qui indique l'objet de l'opération et 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. | Pièce D (et pièce F chapitre 4) |
| Le plan de situation | Pièce C |
| Le plan général des travaux | Pièce E |
| Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants | Pièce D (et pièce F2) |
| L'appréciation sommaire des dépenses | Pièce D |
| Tous documents, plans et maquettes établis par l'expropriant peuvent, en outre, venir préciser l'opération en vue de laquelle l'enquête publique est demandée | Ensemble des pièces y compris annexes |

Le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique doit comprendre une appréciation sommaire des dépenses, conformément à l'article R. 112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et à l'article 1^{er} du décret n° 2019-1516 du 30 décembre 2019, applicable à SNCF RESEAU.

Ainsi, SNCF Réseau est également soumise aux dispositions de l'article R. 1211-3 du code général de la propriété des personnes publiques, qui précise que « *En cas d'acquisition poursuivie par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique, l'expropriant est tenu de demander l'avis du directeur départemental des finances publiques : 1° Pour produire, [...] l'estimation sommaire et globale des biens dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation [du projet soumis à enquête publique]* ».

L'avis du directeur départemental des finances publiques a été émis le 25 novembre 2020 pour la phase 1 du projet - département de l'Hérault, et le 24 décembre 2020 pour l'évaluation des acquisitions foncières en phase 2 – départements de l'Aude et des Pyrénées Orientales. L'estimation sommaire et globale sera mise à jour au moment de la procédure d'enquête publique préalable à la DUP de la phase 2.

Le dossier d'enquête publique est également établi conformément au code de l'environnement.

| Au titre de l'article R. 123-8 du code de l'environnement : | |
|---|----------------------|
| L'étude d'impact et son résumé non technique, ainsi que l'avis de l'autorité environnementale et la réponse écrite du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale. (Le détail du contenu de l'étude d'impact et des évaluations environnementales est précisé au § 3.3.1.2 suivant). | Pièce F (et pièce H) |
| La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation | Pièce B |
| Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet | Pièce I |
| Le bilan de la procédure de débat public, ainsi que la décision prise par le maître d'ouvrage à l'issue de cette procédure, le(s) bilan(s) de la concertation préalable prévue par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision. | Pièce J |
| La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet dont le ou les maîtres d'ouvrage ont connaissance | Pièce B |

La phase 1 de réalisation du projet LNMP nécessite la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de 14 communes sur les 23 concernées, les documents d'urbanisme des autres communes étant d'ores et déjà compatibles avec le projet. Le dossier d'enquête publique comprend donc également les pièces requises pour cette procédure au titre du code de l'urbanisme.

Il n'existe pas de contenu réglementaire des dossiers de mise en compatibilité. Toutefois, le présent dossier d'enquête publique proposant une évolution des documents d'urbanisme, les dossiers de mise en compatibilité précités sont établis selon le format suivant :

- Rappel de la réglementation applicable,
- Précisions concernant les aménagements justifiant la mise en compatibilité du document d'urbanisme avec le projet,
- Présentation des dispositions en vigueur du document d'urbanisme,
- Présentation des propositions de modifications des dispositions concernées par le projet.

Il est établi un dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme par commune concernée pour la phase 1 du projet entre Montpellier et Béziers. Chaque dossier comprend également l'évaluation environnementale requise.

| Au titre du code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme : | |
|---|--|
| Dossiers de mise en compatibilité du document d'urbanisme de chaque commune concernée | Pièce H (1 dossier par commune, répartis en 2 volumes) |
| Évaluation environnementale de chaque mise en compatibilité (articles R. 104-18 et suivants du code de l'urbanisme) (Le détail du contenu de l'évaluation environnementale est précisé au § 3.3.1.2 suivant). | |

Par ailleurs, les articles L. 1511-1 et suivants et R. 1511-1 et suivants du code des transports, ainsi que l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017, prévoient également que le projet doit faire l'objet d'évaluations économiques et sociales en tant que « grand projet d'infrastructure » d'une part, et en tant que « qu'investissement de l'État » d'autre part. Les exigences propres à chaque réglementation ont fait l'objet d'un document unique.

| Au titre des articles R. 1511-3 à R. 1511-7 du code des transports et de l'article 17 de la loi du 31 décembre 2012 (articles 2 et 3 du décret d'application n°2013-1211 du 23 décembre 2013) | |
|---|---------|
| Évaluation économique et sociale (Le détail du contenu de l'évaluation économique et sociale est précisé au § 3.3.1.2 suivant). | Pièce G |

3.3.1.2 LES ETUDES REGLEMENTEES OBLIGATOIRES DU DOSSIER D'ENQUETE

Le projet LNMP est soumis à plusieurs réglementations (code de l'environnement, des transports...) imposant la réalisation de dossiers synthétisant les études réalisées et dont le contenu est réglementé. C'est le cas de l'étude d'impact notamment, ou des évaluations économiques et sociales... Le contenu réglementaire de ces études est présenté ci-après.

L'étude d'impact et le document d'incidence Natura 2000

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan étant soumis à étude d'impact (cf. § 2.1 précédent), il est également soumis à élaboration d'un document d'incidence sur le réseau Natura 2000.

Le contenu de l'étude d'impact est fixé par l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Cet article précise que le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

Le tableau figurant aux pages suivantes reprend les thématiques exigées par la réglementation et identifie pour chacune les chapitres correspondant de l'étude d'impact (pièce F).

Le VI de l'article R. 122-5 du code de l'environnement prévoit également que « *Pour les travaux, ouvrages ou aménagements devant faire l'objet d'une étude d'incidences en application des dispositions du chapitre IV du titre Ier du livre IV, l'étude d'impact vaut étude d'incidences si elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23* ».

L'article R. 414-23 détaille ainsi le contenu de l'évaluation des incidences du projet au titre de Natura 2000. Ce document d'incidence correspond aux **pièces F-8 « Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura du dossier d'enquête.**

Le périmètre de l'étude Natura 2000 menée à l'échelle du projet global LNMP recense 55 sites Natura 2000 situés dans le périmètre de l'aire d'étude du projet. Sur la totalité des sites recensés, 11 sont concernés par la première phase de réalisation du projet, entre Montpellier et Béziers.

Le dossier d'évaluation des incidences du projet LNMP sur les sites Natura 2000 situés dans le périmètre de l'aire d'étude du présent projet, se décline en 3 volumes :

- la pièce F-8 précise l'état initial du réseau Natura 2000 concerné par le projet LNMP et identifie les sites et les éléments d'intérêt communautaire de la zone d'étude ;
- la pièce F-8 A présente l'évaluation des incidences de la première phase du projet LNMP (Montpellier – Béziers) sur les sites Natura 2000. Cette pièce précise également les mesures de suppression, réduction voire de compensation envisagées par SNCF Réseau pour remédier aux conséquences dommageables du projet ;

- la pièce F-8 B propose une appréciation des incidences de la phase 2 du projet LNMP entre Béziers et Perpignan (Toulouges) sur les sites Natura 2000, ainsi que les mesures de suppression ou réduction, voire les principes de mesures de compensation, envisagées, par SNCF Réseau, à ce stade de définition du projet.

Contenu de l'étude d'impact tel qu'il est prévu à l'article R. 122-5 du code de l'environnement et identification des différents chapitres correspondants de la pièce F :

| | |
|---|---|
| <p>Un résumé non technique des informations prévues ci-dessous. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant</p> | <p>Pièce F-1</p> |
| <p>Une description du projet, y compris en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> – une description de la localisation du projet ; – une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires, et des exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement ; – une description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet, relatives au procédé de fabrication, à la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés ; – une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement. | <p>Pièce F-2 et pièce F-5 paragraphe 17 (bilan Carbone)</p> |
| <p>Une description des aspects pertinents de l'état initial de l'environnement, et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport à l'état initial de l'environnement peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles.</p> <p><i>NOTA : Jusqu'à fin juin 2021, la description des aspects pertinents de l'état initial de l'environnement était qualifiée par le code de l'environnement de « scénario de référence ». L'étude d'impact du projet LNMP a repris cette qualification. Le scénario de référence est représenté par l'état initial de l'environnement, qui est présenté dans la pièce F-3 « État initial global de l'aire d'étude et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet » (à l'échelle du projet global LNMP) et dans les pièces F-7A « Évaluation environnementale de la première phase (Montpellier - Béziers) » et F-7B « Évaluation environnementale de la phase 2 (Béziers - Perpignan) » (pour tenir compte du phasage du projet).</i></p> <p><i>L'évolution probable de l'environnement, avec la mise en œuvre du projet, est représentée par la pièce F-5 « Analyse globale des effets du projet sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation » (à l'échelle du projet global LNMP) et les pièces F-7A et F-7B (pour tenir compte du phasage).</i></p> <p><i>Pour répondre aux exigences de la réglementation, SNCF Réseau a souhaité maintenir une analyse globale de l'évolution probable de l'environnement sans mise en œuvre du projet. Pour cette raison, l'analyse a été menée à l'échelle de l'ensemble du projet LNMP dans sa globalité, et se trouve dans les pièces F-3 et F-5</i></p> | <p>Pièce F-3 (état initial du projet global, scénario de référence et évolution probable sans projet), pièce F-5 (scénario avec projet) et pièces F-7A et F-7B (scénario avec projet)</p> |
| <p>Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : ces facteurs sont la population, la santé humaine, la biodiversité en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/ CEE du 21 mai 1992 et de la directive 2009/147/ CE du 30 novembre 2009, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage, et l'interaction entre ces facteurs.</p> | <p>Pièce F-3 (à l'échelle du projet global LNMP), et pièces F-7A.1 et F-7B.1 (tenant compte du phasage du projet)</p> |
| <p>Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition ; • de l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ; • de l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ; • des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement ; • du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées. <p>Les projets existants sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont été réalisés. Les projets approuvés sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés. Sont compris, en outre, les projets qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact :</p> <ul style="list-style-type: none"> – ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une consultation du public ; – ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public. | <p>Pièce F-5 et pièces F-7A.2 et F-7B.2</p> |

Contenu de l'étude d'impact tel qu'il est prévu à l'article R. 122-5 du code de l'environnement et identification des différents chapitres correspondants de la pièce F :

| | |
|--|--------------------------------------|
| <p>Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage ;</p> <ul style="list-style-type: none"> des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ; des technologies et des substances utilisées. <p>La description des éventuelles incidences notables sur les facteurs [précédemment mentionnées] porte sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet.</p> | |
| <p>Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence</p> | Pièce F-5 |
| <p>Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine</p> | Pièce F- 4 |
| <p>Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ; compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité. <p>La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les facteurs environnementaux</p> | Pièce F-5 et pièces F-7A.2 et F-7B.2 |
| <p>Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées</p> | Pièce F-5 et pièces F-7A.2 et F-7B.2 |
| <p>Une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement</p> | Pièce F-6 |
| <p>Les noms, qualités et qualifications du ou des experts qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation</p> | Pièce F-6 |
| <p>Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :</p> <ul style="list-style-type: none"> une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation | Pièce F-5 et pièces F-7A.2 et F-7B.2 |
| <ul style="list-style-type: none"> une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés | Pièce F-5 |
| <ul style="list-style-type: none"> une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports | Pièce F- 5 et Pièce G |
| <ul style="list-style-type: none"> une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter | Pièce F-5 (y compris Bilan Carbone) |
| <ul style="list-style-type: none"> une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences. | Pièce F-6 et Pièce G |
| <p>Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52.</p> | Pièce F-5 et pièces F-7A.2 et F-7B.2 |

Le tableau ci-dessous fait le lien entre le contenu exigé par l'article R. 414-23 du code de l'environnement et les parties correspondantes du chapitre 8 de l'étude d'impact, relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000.

| Au titre de l'article R. 414-23 du code de l'environnement, contenu du document d'incidence Natura 2000 et articulation avec le chapitre 8 de la pièce F Étude d'impact | |
|---|--|
| Une présentation simplifiée [...] du projet, [...] accompagnée d'une carte permettant de localiser l'espace terrestre ou marin sur lequel il peut avoir des effets et les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés par ces effets ; lorsque des travaux, ouvrages ou aménagements sont à réaliser dans le périmètre d'un site Natura 2000, un plan de situation détaillé est fourni | Pièces D et F2 de l'étude d'impact (F) Pièce F8, chapitres 3 et 5 |
| Un exposé sommaire des raisons pour lesquelles [...] le projet, [...] est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000 ; dans l'affirmative, cet exposé précise la liste des sites Natura 2000 susceptibles d'être affectés, compte tenu de la nature et de l'importance du [...] projet, [...] de sa localisation dans un site Natura 2000 ou de la distance qui le sépare du ou des sites Natura 2000, de la topographie, de l'hydrographie, du fonctionnement des écosystèmes, des caractéristiques du ou des sites Natura 2000 et de leurs objectifs de conservation. | Pièce F8, chapitres 3 et 5 Pièce F8A, chapitres 2 et 3 Pièce F8B, chapitres 2 et 3 |
| Dans l'hypothèse où un ou plusieurs sites Natura 2000 sont susceptibles d'être affectés, le dossier comprend également une analyse des effets temporaires ou permanents, directs ou indirects, que [...] le projet [...] peut avoir, individuellement ou en raison de ses effets cumulés avec d'autres documents de planification, ou d'autres programmes, projets, manifestations ou interventions dont est responsable l'autorité chargée d'approuver le document de planification, le maître d'ouvrage, le pétitionnaire ou l'organisateur, sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites | Pièces F8A et F8B, chapitre 3 et 4 |
| S'il résulte de l'analyse [précédente] que le [...] projet [...] peut avoir des effets significatifs dommageables, pendant ou après sa réalisation ou pendant la durée de la validité du document de planification, sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites, le dossier comprend un exposé des mesures qui seront prises pour supprimer ou réduire ces effets dommageables. | |
| <p>Lorsque, malgré les mesures [prises pour supprimer ou réduire les effets dommageables], des effets significatifs dommageables subsistent sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites, le dossier d'évaluation expose, en outre :</p> <p>La description des solutions alternatives envisageables, les raisons pour lesquelles il n'existe pas d'autre solution que celle retenue et les éléments qui permettent de justifier l'approbation [...] du projet, dans les conditions prévues aux VII et VIII de l'article L. 414-4 ;</p> <p>La description des mesures envisagées pour compenser les effets dommageables que les mesures [prises précédemment] ne peuvent supprimer. Les mesures compensatoires permettent une compensation efficace et proportionnée au regard de l'atteinte portée aux objectifs de conservation du ou des sites Natura 2000 concernés et du maintien de la cohérence globale du réseau Natura 2000. Ces mesures compensatoires sont mises en place selon un calendrier permettant d'assurer une continuité dans les capacités du réseau Natura 2000 à assurer la conservation des habitats naturels et des espèces. Lorsque ces mesures compensatoires sont fractionnées dans le temps et dans l'espace, elles résultent d'une approche d'ensemble, permettant d'assurer cette continuité ;</p> <p>L'estimation des dépenses correspondantes et les modalités de prise en charge des mesures compensatoires, qui sont assumées, pour les documents de planification, par l'autorité chargée de leur approbation, pour les programmes, projets et interventions, par le maître d'ouvrage ou le pétitionnaire bénéficiaire, pour les manifestations, par l'organisateur bénéficiaire.</p> | <p>Pièce F8, chapitre 4 (justification de l'intérêt public majeur)</p> <p>Pièces F8A et F8B, chapitres 5 à 7</p> |

L'article R. 414-24, I du code de l'environnement prévoit également que :

« L'autorité administrative compétente pour approuver, autoriser ou s'opposer à [...] un projet [...] exerce cette compétence dans les conditions prévues par les dispositions des VI, VII et VIII de l'article L. 414-4 en tenant compte, pour l'appréciation de l'absence d'atteinte aux objectifs de conservation d'un site Natura 2000, **des éventuels effets cumulés avec d'autres documents de planification, ou d'autres programmes, projets, manifestations ou interventions** ».

En lien avec l'étude d'impact (Pièce F-5), l'évaluation des incidences du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan comprend une analyse des effets cumulés, au regard des sites Natura 2000, avec les autres projets identifiés selon les critères de l'article R. 122-5 du code de l'environnement y compris ceux menés sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, c'est-à-dire lorsque ceux-ci ont fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale ou d'un document d'incidence au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques.

L'article L. 414-4, VII du code de l'environnement prévoit que « Lorsqu'une évaluation conclut à une atteinte aux objectifs de conservation d'un site Natura 2000 et en l'absence de solutions alternatives, l'autorité compétente peut donner son accord pour des raisons impératives d'intérêt public majeur. Dans ce cas, elle s'assure que des mesures compensatoires sont prises pour maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000. Ces mesures compensatoires sont à la charge de l'autorité qui a approuvé le document de planification ou du bénéficiaire du programme ou projet d'activités, de travaux, d'aménagements, d'ouvrages ou d'installations, de la manifestation ou de l'intervention. **La Commission européenne en est tenue informée** ».

Compte tenu des conclusions de l'évaluation des incidences Natura 2000 du projet LNMP, une information auprès de l'Union Européenne sera réalisée avant le démarrage des travaux.

Cette information, qui a pour objet de suivre les mesures accompagnant la réalisation de l'opération auxquelles s'engage le maître d'ouvrage, sera réalisée lorsque l'ensemble des mesures détaillées seront identifiées (notamment au moment de la procédure d'autorisation environnementale – cf. § 3.6.1.1).

L'évaluation environnementale des dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

L'article L. 104-1 du code de l'urbanisme modifié par la loi n° 2020-1525 du 7 décembre 2020¹ soumet à évaluation environnementale systématique les plans locaux d'urbanisme lors de leur création. L'article L. 104-3 du code de l'urbanisme, modifié par la même loi, précise que « Sauf dans le cas où elles ne prévoient que des changements qui ne sont pas susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/ CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001, les procédures d'évolution des documents mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 donnent lieu **soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration.**

Un décret en Conseil d'État détermine les critères en fonction desquels cette nouvelle évaluation environnementale ou cette actualisation doivent être réalisées de manière systématique ou après un examen au cas par cas ».

Dans le cadre du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, 18 communes dotées de plans locaux d'urbanisme sont concernées par une mise en compatibilité de leur document d'urbanisme dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la phase 1.

En l'absence de décret précisant les critères selon lesquels cette mise en compatibilité ferait l'objet d'une évaluation environnementale systématique ou au cas par cas, SNCF Réseau a opté pour l'élaboration d'une évaluation environnementale actualisant chaque document modifié dans le cadre de la mise en compatibilité.

Le contenu d'une évaluation environnementale de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est déterminé par les articles R. 104-18 et R. 104-19 du code de l'urbanisme.

Le rapport environnemental est proportionné à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée. Il peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents : dans le cas du projet LNMP, l'évaluation environnementale s'est largement appuyée sur l'étude d'impact du projet.

Par ailleurs, l'évaluation environnementale produite pour les mises en compatibilité des documents d'urbanisme **analyse les éventuelles incidences environnementales liées à l'évolution du document d'urbanisme**. Elle ne porte pas sur l'ensemble des incidences environnementales du document à l'échelle de la commune (respect du critère de proportionnalité).

Le contenu réglementaire de l'évaluation environnementale et l'articulation avec les évaluations environnementales intégrées à chaque dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme sont rappelés dans le tableau ci-après.

Au titre des articles R. 104-18 et R. 104-19 du code de l'urbanisme, contenu de l'évaluation environnementale des mises en compatibilité et articulation avec le chapitre 5 de la pièce H

| | |
|---|-----------------------|
| Une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte | Pièce H et Pièce F- 5 |
| Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution en exposant notamment les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document | Pièce H |
| Une analyse exposant : Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ; Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 [...] | |
| L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document | Pièce F- 4 |
| La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement | Pièce H |
| La définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées | |
| Un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée | Pièce H |

¹ Loi n°2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique (dite loi « ASAP »), publiée au Journal Officiel du 8 décembre 2020.

Les évaluations socio-économiques au titre du code des transports et de la loi du 31 décembre 2012

Les articles L. 1511-1 et suivants et R. 1511-1 et suivants du code des transports imposent aux maîtres d'ouvrage de grands projets d'infrastructures la réalisation d'une évaluation démontrant l'efficacité économique et sociale du projet concerné. Sont concernés par une telle évaluation « *les projets d'infrastructures de transport dont le coût, hors taxes, est égal ou supérieur à 83 084 715 €* » conformément à l'article R. 1511-1 du même code.

Par ailleurs, l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 (de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017) prévoit que « *Les projets d'investissements civils financés par l'État, ses établissements publics, les établissements publics de santé ou les structures de coopération sanitaire font l'objet d'une évaluation socio-économique préalable* ».

En outre l'article 2 du décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 précise que tout projet d'investissement de l'État et de ses établissements publics fait l'objet d'une évaluation socio-économique préalable qui a pour objectif de déterminer les coûts et bénéfices attendus du projet d'investissement envisagé.

Le projet LNMP est soumis aux trois réglementations. Les exigences en termes de contenu des évaluations économiques et sociales pouvant donner lieu à des redondances, le maître d'ouvrage a fait le choix de réaliser **un seul dossier d'évaluation socio-économique répondant à l'ensemble des exigences au titre du code des transports et au titre de la loi du 31 décembre 2012.**

Cette analyse figure au sein de la **pièce G** du dossier d'enquête publique.

Le contenu de l'évaluation au titre du code des transports est précisé par les articles R. 1511-3 à R. 1511-6 de ce code. Le contenu de l'évaluation au titre de la loi du 31 décembre 2012 est fixé par l'article 2 du décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics (pris en application de la loi de 2012).

Les tableaux ci-après rappellent les contenus réglementaires de chacune des évaluations et identifient, au sein de la pièce G, les chapitres correspondants :

Au titre des articles R. 1511-3 à R. 1511-6 du code des transports :

Lorsqu'un projet est susceptible d'être réalisé par tranches successives, les conditions prévues par les articles R. 1511-1 et R. 1511-2 s'apprécient au regard de la totalité de ce projet et non de chacune de ses tranches ; l'évaluation prévue par les articles R. 1511-4 à R. 1511-6 doit être préalable à la réalisation de la première tranche.

Dans le cas où une tranche fait l'objet d'une modification qui remet en cause l'économie générale du projet, il est procédé à une nouvelle évaluation.

L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte :

Une analyse des conditions et des coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de renouvellement de l'infrastructure projetée ;

Pièce G

Au titre des articles R. 1511-3 à R. 1511-6 du code des transports :

Une analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière ;

Les motifs pour lesquels, parmi les partis envisagés par le maître d'ouvrage, le projet présenté a été retenu

Une analyse des incidences de ce choix sur les équipements de transport existants ou en cours de réalisation, ainsi que sur leurs conditions d'exploitation.

L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte également une analyse des différentes données de nature à permettre de dégager un bilan prévisionnel, tant des avantages et inconvénients entraînés, directement ou non, par la mise en service de ces infrastructures dans les zones intéressées que des avantages et inconvénients résultant de leur utilisation par les usagers.

Ce bilan comprend l'estimation d'un taux de rentabilité pour la collectivité calculée selon les usages des travaux de planification. Il tient compte des prévisions à court et à long terme qui sont faites, au niveau national ou international, dans les domaines qui touchent au transport, ainsi que des éléments qui ne sont pas inclus dans le coût du transport, tels que la sécurité des personnes, l'utilisation rationnelle de l'énergie, le développement économique et l'aménagement des espaces urbain et rural.

Il est établi sur la base de grandeurs physiques et monétaires ; ces grandeurs peuvent ou non faire l'objet de comptes séparés.

Les diverses variantes envisagées par le maître d'ouvrage d'un projet font l'objet d'évaluations particulières selon les mêmes critères. L'évaluation indique les motifs pour lesquels le projet présenté est retenu.

Pièces F-2, F-4
Pièce G

Au titre de l'article 2 du décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 :

| | |
|--|-------------------|
| l'exposé détaillé du projet d'investissement, les variantes et alternatives au projet d'investissement | Pièces F-2 et F-4 |
| les principales données sur son dimensionnement et son calendrier prévisionnel | Pièces F-2 et F-4 |
| des indicateurs socio-économiques pertinents | Pièce G |
| des indicateurs de performance au regard des politiques publiques | |
| une analyse comparée des modes de financement | |
| les avis requis par la loi et les règlements | Pièce I |
| une cartographie des risques. | Pièce G |

3.3.2 Avis préalables à l'enquête publique

Le tableau ci-après précise la liste des avis obligatoires recueillis avant l'enquête publique, conformément aux dispositions de l'article R. 123-8, 4° du code de l'environnement.

Les avis identifiés dans ce tableau sont ceux nécessaires à la réalisation de la première phase du projet LNMP, entre Montpellier et Béziers, conformément au périmètre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

| Autorités compétentes | Type | Objet | À joindre | Référence juridique | Références juridiques et articulation avec le projet LNMP | Où lire l'avis ? |
|---|------|---|-------------------------------|---|--|------------------|
| Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (Ae-CGEDD) | Avis | Rapport sur l'étude d'impact | Au dossier d'enquête publique | Articles L. 122-1, V, R. 122-3, 2°, b) et R. 122-6 du code de l'environnement | <p>« Lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée est transmis pour avis à l'autorité environnementale » par l'autorité chargée d'autoriser ou d'approuver ces aménagements ou ces ouvrages.</p> <p>Pour le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, compte tenu de ses caractéristiques, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement est la formation d'Autorité Environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae-CGEDD). Cet avis est joint au dossier d'enquête publique comme mentionné à l'article R. 123-8 du code de l'environnement, ainsi que la réponse écrite apportée par le maître d'ouvrage aux observations de l'Ae-CGEDD.</p> <p>L'Ae-CGEDD sera également consultée sur l'actualisation de l'étude d'impact de la 1^{ère} phase (pour les autorisations environnementales futures), ainsi que sur la phase 2 du projet LNMP (enquête publique et autorisations liées à la phase 2).</p> | Pièce I |
| Mission régionale de l'Ae-CGEDD ou décision du ministère en charge de l'environnement de soumettre à l'Ae-CGEDD | Avis | Évaluations environnementales des dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme | Au dossier d'enquête publique | article R. 104-21 du code de l'urbanisme | <p>L'article R. 104-21 du code de l'urbanisme désigne la mission régionale de l'autorité environnementale (Occitanie) comme compétente pour rendre un avis sur l'évaluation environnementale d'un plan local d'urbanisme (création / évolution). Toutefois, le texte précise également que « Le ministre chargé de l'environnement peut, par décision motivée au regard de la complexité et des enjeux environnementaux du dossier, confier à la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable la charge de se prononcer en lieu et place de la mission régionale d'autorité environnementale territorialement compétente ».</p> <p>Le projet LNMP, compte tenu de la complexité du dossier et des enjeux environnementaux, pourrait donc faire l'objet d'une décision du ministre chargé de l'environnement confiant à l'Ae-CGEDD la charge de se prononcer sur la qualité des évaluations environnementales des mises en compatibilité des documents d'urbanisme.</p> | Pièce I |
| Collectivités territoriales concernées et leurs groupements | Avis | Prise de connaissance au regard des incidences environnementales | Au dossier d'enquête publique | Articles L. 122-1, V, et R. 122-7, I et II al. 2, du code de l'environnement | <p>L'article L. 122-1, V du code de l'environnement dispose que : « Lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée est transmis pour avis [...] aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet.</p> <p>Les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements, dès leur adoption, ou l'information relative à l'absence d'observations émises dans le délai fixé par décret en Conseil d'État sont mis à la disposition du public sur le site internet de l'autorité compétente lorsque cette dernière dispose d'un tel site ou, à défaut, sur le site de la préfecture du département ».</p> <p>En outre, l'article R. 122-7 du code de l'environnement précise que « L'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation du projet transmet pour avis le dossier comprenant l'étude d'impact et le dossier de demande d'autorisation aux autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1. Outre la ou les communes d'implantation du projet, l'autorité compétente peut également consulter les collectivités territoriales et leurs groupements intéressés au regard des incidences environnementales notables du projet sur leur territoire ».</p> <p>Les collectivités concernées par les travaux liés à la réalisation du projet global LNMP seront donc consultées en parallèle de la consultation de l'Ae-CGEDD. Les avis émis par ces collectivités seront publiés sur le site internet de la préfecture de l'Hérault et joints au dossier d'enquête publique.</p> | Pièce I |

| Autorités compétentes | Type | Objet | À joindre | Référence juridique | Références juridiques et articulation avec le projet LNMP | Où lire l'avis ? |
|--|---|--|-------------------------------|--|---|------------------|
| Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) | Avis | Évaluation de l'analyse sociale et économique du projet | Au dossier d'enquête publique | Loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012, article 17 Décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013, article 3 | <p>Pour les projets dont le financement est assuré par l'État, y compris lorsque le projet d'investissement est réalisé en tout ou partie par un tiers (tel que SNCF Réseau), représentant au moins 100 000 000 euros hors taxe et 5 % du montant total hors taxe du projet d'investissement, une contre-expertise faisant suite à leur évaluation socio-économique est obligatoire. Elle est menée par le Secrétariat général pour l'investissement (SGPI). En liaison avec le ministère, l'établissement ou la structure concernés, le SGPI fait appel à des experts ou à tout organisme de droit public ou privé en vue de la production du rapport de contre-expertise. Celui-ci doit être élaboré dans un délai de un à quatre mois. Ce délai est fixé par le SGPI dès le début de chaque contre-expertise, en fonction du dossier. Le SGPI rend un avis dans un délai d'un mois après réception du rapport de contre-expertise.</p> <p>Le rapport de contre-expertise valide (ou pas) et, le cas échéant, actualise les hypothèses du dossier d'évaluation socio-économique, s'assure de la pertinence des méthodes utilisées et évalue les résultats qui en découlent. Le maître d'ouvrage informe le SGPI, dans un délai d'un mois à compter de sa réception, des suites qu'il entend donner à cet avis. Lorsque le projet d'investissement est soumis à enquête publique, le rapport de contre-expertise et l'avis du SGPI sont versés au dossier d'enquête publique.</p> <p>SNCF Réseau formulera, le cas échéant, une note de réponse à l'avis du SGPI.</p> | Pièce I |
| Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) et autres organismes agricoles (chambre d'agriculture, Institut national de l'origine et de la qualité dans les zones d'appellation d'origine contrôlée et, le cas échéant, Centre national de la propriété forestière) | Consultation au cas par cas, à la demande de la CDPENAF Consultation des autres organismes agricoles | Projet ayant pour conséquences une réduction des surfaces naturelles, forestiers, ou à vocation agricole | Au dossier d'enquête publique | Articles L. 112-1-1 et L. 112-3 du code rural et de la pêche maritime | <p>L'article L. 112-1-1 du code rural et de la pêche maritime dispose que : « <i>Dans chaque département, il est créé une commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, présidée par le préfet, qui associe des représentants de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des professions agricole et forestière, des chambres d'agriculture et des organismes nationaux à vocation agricole et rurale, des propriétaires fonciers, des notaires, des associations agréées de protection de l'environnement et des fédérations départementales ou interdépartementales des chasseurs. [...] Cette commission peut être consultée sur toute question relative à la réduction des surfaces naturelles, forestières et à vocation ou à usage agricole et sur les moyens de contribuer à la limitation de la consommation des espaces naturels, forestiers et à vocation ou à usage agricole. [...] Lorsqu'un projet ou un document d'aménagement ou d'urbanisme a pour conséquence une réduction de surfaces affectées à des productions bénéficiant d'un signe d'identification de la qualité et de l'origine, le directeur de l'Institut national de l'origine et de la qualité ou son représentant participe, avec voix délibérative, à la réunion de la commission au cours de laquelle ce projet ou ce document est examiné. [...] Lorsque le projet ou le document sur lequel la commission est consultée donne lieu à l'enquête publique mentionnée au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, l'avis de la commission est joint au dossier d'enquête publique. »</i></p> <p>Cette consultation n'est donc pas systématique pour les projets d'infrastructures de transport. Toutefois, dès lors qu'un avis est émis, il doit être joint au dossier d'enquête publique. La CDPENAF sera consultée dans le cadre de la procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase.</p> <p>Par ailleurs, l'article L. 112-3 du code rural et de la pêche maritime prévoit que « <i>Les [documents de planification] prévoyant une réduction des espaces agricoles ou forestiers ne peuvent être rendus publics ou approuvés qu'après avis de la chambre d'agriculture, de l'Institut national de l'origine et de la qualité dans les zones d'appellation d'origine contrôlée et, le cas échéant, du Centre national de la propriété forestière. Il en va de même en cas de révision ou de modification de ces documents.</i></p> <p><i>Ces avis sont rendus dans un délai de trois mois à compter de la saisine. En l'absence de réponse à l'issue de ce délai, l'avis est réputé favorable.</i></p> <p>Ces dispositions s'appliquent aux opérations d'aménagement dont l'enquête publique n'a pas encore été prescrite à la date de publication de la loi n° 99-574 du 9 juillet 1999 d'orientation agricole. »</p> | Pièce I |

| Autorités compétentes | Type | Objet | À joindre | Référence juridique | Références juridiques et articulation avec le projet LNMP | Où lire l'avis ? |
|---|--------------|--|-------------------------------|---|--|---|
| Ministre chargé des sites | Avis | Périmètre d'un monument naturel ou site classé compris inclus dans l'enquête aux fins d'expropriation | Au dossier d'enquête publique | Article L. 341-14 du code de l'environnement article R. 122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique | « <i>Aucun monument naturel ou site classé ou proposé pour le classement ne peut être compris dans une enquête aux fins d'expropriation pour cause d'utilité publique qu'après que le ministre chargé des sites a été appelé à présenter ses observations.</i> » cela concerne le site classé du massif de la Gardiole ; les sites classés du canal du Midi et du canal de la Robine ne sont pas concernés par la première phase du projet. | Pièce I |
| Commission Départementale de la nature, des sites et des paysages (CDNPS) | Avis | Modifications de l'aspect ou de l'état de sites classés ou en instance de classement Réduction d'espaces boisés classés significatifs | Au dossier d'enquête publique | Article R. 341-13 du code de l'environnement article L. 121-27 du code de l'urbanisme | L'article R. 341-13 du code de l'environnement, relatif aux modifications de l'aspect ou de l'état de sites classés ou en instance de classement, prévoit que « <i>Lorsqu'un projet de travaux, d'ouvrage ou d'aménagement doit faire l'objet d'une enquête publique [...], la commission départementale de la nature, des paysages et des sites [CDNPS] est consultée préalablement à l'enquête publique et son avis est joint au dossier d'enquête [...].</i> » Par ailleurs, la CDNPS se prononcera également sur le déclassement des espaces boisés classés dans certaines communes, conformément au code de l'urbanisme. Cet avis simple sera joint au dossier d'enquête publique. | Pièce I |
| Avis du Parc naturel régional (PNR) de la Narbonnaise Avis du Syndicat Mixte du projet de PNR Corbières-Fenouillèdes | Avis | Toute étude d'impact relative à des travaux sur son territoire | Au dossier d'enquête publique | article R. 333-14 du code de l'environnement | Le projet LNMP, en phase 2, impacte des territoires localisés dans le périmètre du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise, ainsi que le projet de parc en cours de création Corbières Fenouillèdes (géré par le Syndicat mixte de Préfiguration du Parc naturel régional Corbières-Fenouillèdes) Conformément à l'article R. 333-14 du code de l'environnement, le syndicat mixte d'aménagement et de gestion du parc naturel régional de la Narbonnaise est saisi de l'étude d'impact des aménagements, ouvrages ou travaux envisagés sur le territoire du parc, par l'autorité compétente pour prendre la décision sur le projet. Le comité syndical du parc naturel régional peut déléguer à son bureau ou au président du parc le soin d'émettre les avis sollicités. | Pièce I |
| Direction des finances publiques(DDFIP) | Consultation | appréciation sommaire des dépenses | Au dossier d'enquête publique | Articles R. 112-4 et R. 112-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique Article R. 1211-3 du code général de la propriété des personnes publiques Article 1 ^{er} du décret n° 2019-1516 du 30 décembre 2019 | Le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique doit comprendre une « <i>estimation sommaire et globale</i> » des dépenses. SNCF Réseau est également soumis aux dispositions de l'article R. 1211-3 du code général de la propriété des personnes publiques, qui précise que « <i>En cas d'acquisition poursuivie par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique, l'expropriant est tenu de demander l'avis du directeur départemental des finances publiques : 1° Pour produire, [...] l'estimation sommaire et globale des biens dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation [du projet soumis à enquête publique].</i> » L'avis du directeur départemental des finances publiques a été émis le 25 novembre 2020 pour la phase 1 du projet - département de l'Hérault, et le 24 décembre 2020 pour l'évaluation des acquisitions foncières en phase 2 – départements de l'Aude et des Pyrénées Orientales. L'estimation sommaire et globale sera mise à jour au moment de la procédure d'enquête publique préalable à la DUP de la phase 2. | Cet avis est intégré dans l'appréciation sommaire des dépenses qui figure en pièce D, chapitre 5. |

| Autorités compétentes | Type | Objet | À joindre | Référence juridique | Références juridiques et articulation avec le projet LNMP | Où lire l'avis ? |
|--|------------------------------------|--|-------------------------------|---|--|------------------|
| Personnes publiques associées (PPA) à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme | Procès-verbal de l'examen conjoint | mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la 1 ^{ère} phase du projet LNMP entre Montpellier et Béziers | Au dossier d'enquête publique | articles L.153-54, L. 132-7, L. 132-9 et R. 153-13 du code de l'urbanisme | Les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, une fois recueilli l'avis de l'Ae compétente sur les évaluations environnementales, font l'objet d'un examen conjoint des personnes énoncées à l'article L.153-54 du code de l'urbanisme. Ces personnes sont l'État, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et les régions, les départements, les autorités organisatrices des transports, les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de programme local de l'habitat, les collectivités territoriales ou les établissements publics mentionnés à l'article L. 312-3 du présent code, les établissements publics chargés d'une opération d'intérêt national ainsi que les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux, les chambres de commerce et d'industrie territoriales, des chambres de métiers, des chambres d'agriculture et, dans les communes littorales, des sections régionales de la conchyliculture (ces organismes assurant les liaisons avec les organisations professionnelles intéressées), les syndicats d'agglomération nouvelle, l'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale. Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. | Pièce I |

3.3.3 Autres avis à recueillir avant la déclaration d'utilité publique

Certains organismes seront consultés en parallèle de la procédure d'enquête publique et devront rendre leur avis préalablement au prononcé de la déclaration d'utilité publique.

C'est le cas notamment :

- au titre de la réduction des surfaces agricoles ou forestières et des surfaces AOC dans les documents d'urbanisme, de **l'avis recueilli auprès des chambres d'agricultures, de l'Institut National de l'origine et de la qualité et du Centre national de la propriété forestière**, conformément à l'article L. 112-3 du code rural et de la pêche maritime, qui énonce que « *Les schémas directeurs, les plans d'occupation des sols ou les documents d'urbanisme en tenant lieu et les documents relatifs au schéma départemental des carrières ou au schéma régional des carrières prévoyant une réduction des espaces agricoles ou forestiers ne peuvent être rendus publics ou approuvés qu'après avis de la chambre d'agriculture, de l'Institut national de l'origine et de la qualité dans les zones d'appellation d'origine contrôlée et, le cas échéant, du Centre national de la propriété forestière. Il en va de même en cas de révision ou de modification de ces documents. Ces avis sont rendus dans un délai de trois mois à compter de la saisine. En l'absence de réponse à l'issue de ce délai, l'avis est réputé favorable. Ces dispositions s'appliquent aux opérations d'aménagement dont l'enquête publique n'a pas encore été prescrite à la date de publication de la loi n° 99-574 du 9 juillet 1999 d'orientation agricole.* »
- au titre de l'article R. 122-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, rendant obligatoire **l'avis du ministre de l'Agriculture** lorsque le projet nécessite l'expropriation de parcelles plantées de vigne soumises au régime des appellations contrôlées et antérieurement déclarées d'intérêt public par arrêté du ministre. Sur la première phase du projet, deux appellations d'origine contrôlées sont concernées, dont notamment « AOP Picpoul de Pinet » et « AOP Côteaux du Languedoc ».

- au titre de l'article L. 2111-10-1 du code des transports et du décret n° 2018-1363 du 28 décembre 2018, de **l'avis de l'Autorité de Régulation des Transports (ART)**, lequel est recueilli pour évaluation de l'impact des investissements sur les comptes de SNCF Réseau. Cet avis porte sur les règles de financement des investissements de SNCF Réseau. L'article L. 2111-10-1 du code des transports prévoit que « *IV.-Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des transports émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées* ». Le décret du 28 décembre 2018 prévoit que lorsque les projets d'investissement réalisés sur demande de l'État, de collectivités territoriales ou de tout tiers excèdent 200 M€, SNCF Réseau transmet pour avis à l'ART le montant arrêté de sa participation à ce projet, accompagné d'un dossier indiquant les modalités d'évaluation de cette participation et, en particulier, les prévisions de recettes nouvelles ou d'économies pour SNCF Réseau liées à la réalisation de ce projet. L'ART dispose d'un délai de 2 mois pour émettre son avis (à l'expiration de ce délai, l'avis est réputé rendu).

3.4 ENQUETE PUBLIQUE DE LA PREMIERE PHASE DU PROJET LNMP, ENTRE MONTPELLIER ET BEZIERS

3.4.1 Déroulement de la procédure d'enquête publique concernant la première phase du projet LNMP, entre Montpellier et Béziers

Conformément aux dispositions de l'article L. 110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, la procédure d'enquête publique est régie par les articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du code de l'environnement.

Les développements suivants synthétisent les principales étapes de la procédure d'enquête telle qu'elle ressort de ces deux réglementations.

La déclaration d'utilité publique de la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, entre Montpellier et Béziers, est prononcée par décret du Premier ministre, pris après avis du Conseil d'État, conformément à l'article R. 121-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'article R. 123-3 du code de l'environnement prévoit que l'enquête est ouverte par le préfet du département sur le territoire duquel est réalisé le projet, lorsque la décision est prise par une autorité nationale de l'État.

La première phase de réalisation du projet LNMP, entre Montpellier et Béziers, ne concerne que le département de l'Hérault. Toutefois, l'étude d'impact du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan portant sur les départements de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées Orientales, c'est par arrêté conjoint des préfets de ces 3 départements que la procédure est ouverte.

Le préfet de l'Hérault est l'autorité chargée de coordonner l'organisation de l'enquête publique et d'en centraliser les résultats.

SNCF Réseau, maître d'ouvrage, adresse donc au Ministre chargé de l'environnement, autorité compétente pour prendre la décision et saisir l'Autorité environnementale du CGEDD, les collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet, le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, constitué conformément aux dispositions de l'ensemble des réglementations applicables (le détail du dossier d'enquête publique est précisé au § 3.3 précédent). Une fois les avis émis par les différentes autorités consultées (Ae-CGEDD, collectivités et leurs groupements intéressés par le projet, SGPI...), le préfet de l'Hérault sera chargé d'organiser et coordonner la procédure d'enquête publique.

3.4.1.1 LA DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE (CE)

Le préfet coordonnateur de l'Hérault saisit, en vue de la désignation d'une commission d'enquête, le président du tribunal administratif de Montpellier et lui adresse une demande qui précise l'objet de l'enquête ainsi que la période d'enquête proposée. La demande comporte le résumé non technique de l'étude d'impact, ainsi que la notice explicative du projet ainsi qu'une copie de ces documents sous format numérique.

Le président du tribunal administratif de Montpellier a désigné, par décision du 14 septembre 2021, les membres, en nombre impair, d'une commission d'enquête¹ parmi lesquels il a choisi un président.

Dès la désignation des commissaires enquêteurs et avant signature de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique, le préfet de l'Hérault adresse à chacun d'entre eux une copie du dossier complet soumis à enquête publique aux formats papier et numérique.

Ne peuvent être désignés comme membre d'une commission d'enquête ou suppléant, les personnes intéressées au projet, soit à titre personnel, soit en raison des fonctions qu'elles exercent ou ont exercées depuis moins de cinq ans au sein d'associations ou d'organismes directement concernés par cette opération (maîtrise d'ouvrage, collectivité, maîtrise d'œuvre...).

¹ Le président peut désigner un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête. Compte tenu de l'ampleur du projet LNMP, il est plus probable qu'une commission d'enquête publique soit désignée, sans toutefois que cela présume

de la décision. Les pouvoirs d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête sont les mêmes.

Avant sa désignation, chaque membre d'une commission d'enquête ou suppléant indique au président du tribunal administratif les activités exercées au titre de ses fonctions passées ou actuelles qui pourraient être jugées incompatibles avec les fonctions de commissaire enquêteur. Il signe une déclaration sur l'honneur attestant qu'il n'a pas d'intérêt personnel au projet.

3.4.1.2 LA DECISION D'OUVERTURE DE L'ENQUETE ET LES PUBLICITES PREALABLES

L'arrêté d'ouverture de l'enquête publique

Le préfet de l'Hérault précise, par arrêté pris 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête, et après concertation avec le président de la commission d'enquête :

- l'objet de l'enquête, les caractéristiques principales du projet, plan ou programme ainsi que l'identité de la ou des personnes responsables du projet, auprès de laquelle des informations peuvent être demandées ;
- en cas de pluralité de lieux d'enquête, le siège de l'enquête où toute correspondance postale relative à l'enquête peut être adressée au président de la commission d'enquête ;
- l'adresse électronique à laquelle le public peut transmettre ses observations et propositions pendant la durée de l'enquête, ainsi que, le cas échéant, l'adresse du site internet comportant le registre dématérialisé sécurisé ;
- les lieux, jours et heures où
 - le dossier d'enquête publique peut être consulté sur support papier et le registre d'enquête accessible au public ;
 - le dossier d'enquête publique peut être consulté sur un poste informatique
 - la commission d'enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres, se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;
- le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échange envisagées ;
- la durée, le ou les lieux, ainsi que le ou les sites internet où à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions de la commission d'enquête.

Le dossier d'enquête publique sera transmis en version numérique à l'ensemble des communes concernées par le périmètre de l'évaluation environnementale (départements de l'Aude et des Pyrénées-Orientales).

Les jours et heures, ouvrables ou non, où le public pourra consulter gratuitement l'exemplaire du dossier et présenter ses observations et propositions sont fixés de manière à permettre la participation de la plus grande partie de la population, compte tenu notamment de ses horaires normaux de travail.

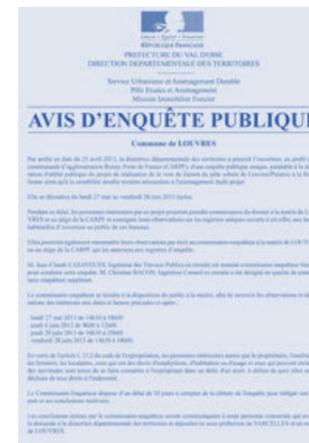
Ils comprennent au minimum les jours et heures habituels d'ouverture au public de chacun des lieux où est déposé le dossier ; ils peuvent en outre comprendre des heures en soirée ainsi que plusieurs demi-journées prises parmi les samedis, dimanches et jours fériés.

Lorsqu'un registre dématérialisé est mis en place, il est accessible sur internet durant toute la durée de l'enquête.

La publicité relative à l'enquête

Un avis reprenant les indications de l'arrêté d'ouverture à la connaissance du public est publié en caractères apparents 15 jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci dans 2 journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département concerné.

Pour les projets d'importance nationale tels que la LNMP, cet avis est, en outre, publié dans deux journaux à diffusion nationale au moins 15 jours avant le début de l'enquête.



L'avis précise en outre :

- la ou les décisions susceptibles d'être adoptées au terme de l'enquête publique et les autorités compétentes pour statuer : dans le cas du projet LNMP, la décision est une déclaration d'utilité publique de la phase 1 du projet entre Montpellier et Béziers, tenant lieu de déclaration de projet, et emportant mise en compatibilité des plans locaux de 18 communes dans le département de l'Hérault¹ ;
- l'existence d'une étude d'impact, de l'avis de l'Ae-CGEDD et des collectivités et de leurs groupements consultés, au titre du projet et de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Cet avis est publié sur le site internet de la préfecture de l'Hérault.

Le préfet coordonnateur de l'enquête publique désigne le ou les lieux où cet avis doit être publié par voie d'affiches et, éventuellement, par tout autre procédé. Sont au minimum désignées toutes les mairies des communes sur le territoire desquelles se situe le projet ainsi que celles dont le territoire est susceptible d'être affecté par le projet (cf. notamment le § 2.2 relatif au périmètre de l'enquête publique). Cet affichage doit être réalisé 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

SNCF Réseau procède, dans les mêmes conditions (15 jours avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci) à l'affichage de l'avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet. Ces affiches doivent être visibles et lisibles des voies publiques, et être conformes à des caractéristiques et dimensions fixées par arrêté du ministre chargé de l'environnement.

L'information des communes

Un exemplaire du dossier soumis à enquête est adressé sous format numérique pour information, dès l'ouverture de l'enquête, au maire de chaque commune sur le territoire de laquelle le projet est situé et dont la mairie n'a pas été désignée comme lieu d'enquête.

Cette formalité est réputée satisfaite lorsque les conseils municipaux concernés ont été consultés en application des réglementations particulières, ou lorsque est communiquée à la commune l'adresse du site internet où l'intégralité du dossier soumis à enquête peut être téléchargé.

Un exemplaire du dossier est adressé sous format numérique à chaque commune qui en fait la demande expresse.

L'enquête publique

Un dossier d'enquête publique est disponible en support papier au minimum au siège de l'enquête publique. Ce dossier est également disponible depuis le site internet de la préfecture de l'Hérault.

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de l'autorité compétente, dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête.

La durée de l'enquête publique est fixée dans l'arrêté d'ouverture d'enquête par le préfet coordonnateur. Cette durée ne peut être inférieure à 30 jours, sauf les cas où une suspension de l'enquête ou une enquête complémentaire sont mises en œuvre.

¹ La liste des communes concernées par la mise en compatibilité de leur plan local d'urbanisme avec le projet LNMP est précisée au §2.2 de la présente pièce B.

Toutefois, par décision motivée, le président de la commission d'enquête peut, après information des préfets de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées Orientales compétents pour ouvrir et organiser l'enquête, prolonger celle-ci pour une durée maximale de quinze jours, notamment lorsqu'il décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête.

En application de l'article L. 153-56 du code de l'urbanisme, les documents d'urbanisme ne peuvent pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet, et de participer effectivement au processus de décision.

Il ou elle permet au public de faire parvenir ses observations et propositions pendant la durée de l'enquête par courrier électronique de façon systématique ainsi que par toute autre modalité précisée dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête. Les observations et propositions sont accessibles sur un site internet mis en place par l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête.

Pendant l'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête reçoit le maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique à la demande de ce dernier.

Les observations, propositions et contre-propositions du public durant l'enquête

Pendant la durée de l'enquête, le public peut consigner ses observations et propositions sur le registre d'enquête, établi sur feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur ou un membre de la commission d'enquête, tenu à sa disposition dans chaque lieu d'enquête ou sur le registre dématérialisé si celui-ci est mis en place.

En outre, les observations et propositions écrites et orales du public sont également reçues par le commissaire enquêteur ou par un membre de la commission d'enquête, aux lieux, jours et heures qui auront été fixés et annoncés par les avis publiés informant de l'organisation de l'enquête publique.

Les observations et propositions du public peuvent également être adressées par voie postale ou par courrier électronique au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête.

Les observations et propositions du public transmises par voie postale, ainsi que les observations écrites reçues par le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, sont consultables au siège de l'enquête. Ces observations et propositions sont consultables sur le site internet de la préfecture de l'Hérault.

Les observations et propositions du public transmises par voie électronique sont consultables sur le registre dématérialisé ou, s'il n'est pas mis en place, sur le site internet de la préfecture de l'Hérault.

Les observations et propositions du public sont communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

En outre, les observations écrites et orales du public sont également reçues par un membre de la commission d'enquête, aux lieux, jours et heures qui auront été fixés par l'arrêté d'ouverture d'enquête, et rendus publics par voie d'affichage et de presse.

Les observations du public sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.



La communication de documents à la demande de la commission d'enquête

Lorsqu'il entend faire compléter le dossier par des documents utiles à la bonne information du public, le président de la commission d'enquête en fait la demande à SNCF Réseau. Cette demande ne peut porter que sur des documents en la possession de SNCF Réseau.

Les documents ainsi obtenus ou le refus motivé du responsable du projet sont versés au dossier tenu au siège de l'enquête et sur le site internet dédié.

Lorsque de tels documents sont ajoutés en cours d'enquête, un bordereau joint au dossier d'enquête mentionne la nature des pièces et la date à laquelle celles-ci ont été ajoutées au dossier d'enquête.

Les auditions et expertises diligentées par la commission d'enquête

La commission d'enquête peut entendre toutes les personnes concernées par le projet qui en font la demande et convoquer toutes les personnes dont elle juge l'audition utile. Le refus éventuel, motivé ou non, de demande d'information ou l'absence de réponse est mentionné dans le rapport d'enquête.

À la demande du président de la commission d'enquête et lorsque les spécificités de l'enquête l'exigent, le président du tribunal administratif ou le magistrat qu'il désigne peut désigner un expert chargé d'assister le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête.

Le coût de cette expertise complémentaire est à la charge de SNCF Réseau.

La visite des lieux par la commission d'enquête

Lorsqu'elle a l'intention de visiter les lieux concernés par le projet, à l'exception des lieux d'habitation, la commission d'enquête en informe au moins quarante-huit heures à l'avance les propriétaires et les occupants concernés, en leur précisant la date et l'heure de la visite projetée.

Lorsque ceux-ci n'ont pu être prévenus, ou en cas d'opposition de leur part, la commission d'enquête en fait mention dans le rapport d'enquête.

La réunion d'information et d'échange avec le public

Lorsqu'il estime que l'importance ou la nature du projet ou les conditions de déroulement de l'enquête publique rendent nécessaire l'organisation d'une réunion d'information et d'échange avec le public, le président de la commission d'enquête en informe l'autorité en charge de l'ouverture et de l'organisation de l'enquête ainsi que SNCF Réseau en leur indiquant les modalités qu'il propose pour l'organisation de cette réunion.

Le président de la commission d'enquête définit, en concertation avec l'autorité en charge de l'ouverture et de l'organisation de l'enquête et SNCF Réseau, les modalités d'information préalable du public et du déroulement de cette réunion.

En tant que de besoin, la durée de l'enquête peut être prolongée pour permettre l'organisation de la réunion publique. Cette prolongation ne peut intervenir que par décision motivée prise par la commission d'enquête, pour une durée maximale de quinze jours. Cette décision est portée à la connaissance du public, au plus tard à la date prévue initialement pour la fin de l'enquête.

À l'issue de la réunion publique, un compte rendu est établi par le président de la commission d'enquête et adressé dans les meilleurs délais à SNCF Réseau, ainsi qu'au préfet de l'Hérault.

Ce compte rendu, ainsi que les observations éventuelles de SNCF Réseau sont annexés par le président de la commission d'enquête au rapport d'enquête.

Le président de la commission d'enquête peut, aux fins d'établissement de ce compte rendu, procéder à l'enregistrement audio ou vidéo de la réunion d'information et d'échange avec le public.

Le début et la fin de tout enregistrement doit être clairement notifié aux personnes présentes.

Ces enregistrements sont transmis, exclusivement et sous sa responsabilité, par le président de la commission d'enquête avec son rapport d'enquête au préfet de l'Hérault.

Les frais d'organisation de la réunion publique sont à la charge de SNCF Réseau.

Dans l'hypothèse où le maître d'ouvrage du projet refuserait de participer à une telle réunion ou de prendre en charge les frais liés à son organisation, le président de la commission d'enquête en fait mention dans son rapport.

La clôture de l'enquête

À l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du président de la commission d'enquête et clos par lui. En cas de pluralité de lieux d'enquête, les registres sont transmis sans délai au président de la commission d'enquête et clos par lui.

Après clôture du registre d'enquête, le président de la commission d'enquête rencontre, dans un délai de 8 jours, SNCF Réseau et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse.

Le délai de 8 jours court à compter de la réception par le président de la commission d'enquête du registre d'enquête et des documents annexés. SNCF Réseau dispose d'un délai de 15 jours pour produire ses observations.

Lorsque l'enquête publique est prolongée, l'accomplissement des formalités prévues aux deux alinéas précédents est reporté à la clôture de l'enquête ainsi prolongée.

3.4.1.3 LE RAPPORT ET LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Élaboration du rapport d'enquête et des conclusions de la commission d'enquête

La commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies.

Le rapport comporte le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet, en réponse aux observations du public.

La commission d'enquête consigne, dans une présentation séparée, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Le président de la commission d'enquête transmet au préfet de l'Hérault l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné du ou des registres et pièces annexées, avec le rapport et les conclusions motivées. Il transmet simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif compétent.

Si, dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, la commission d'enquête n'a pas remis son rapport et ses conclusions motivées, ni présenté au préfet de l'Hérault, une demande motivée de report de ce délai, le préfet de l'Hérault peut, avec l'accord du maître d'ouvrage et après une mise en demeure de la commission d'enquête restée infructueuse, demander au président du tribunal administratif ou au magistrat qu'il désigne de dessaisir la commission d'enquête et de lui substituer une nouvelle commission d'enquête ; celle-ci doit, à partir des résultats de l'enquête, remettre le rapport et les conclusions motivées dans un maximum de 30 jours à partir de sa nomination.

Contrôle du rapport et des conclusions de la commission d'enquête

Dans un délai de 15 jours à compter de la réception des conclusions de la commission d'enquête, le président du tribunal administratif ou le magistrat qu'il désigne peut également intervenir de sa propre initiative auprès de l'auteur des conclusions de la commission d'enquête pour qu'il les complète, lorsqu'il constate une insuffisance ou un défaut de motivation de ces conclusions, susceptible de constituer une irrégularité dans la procédure. Il en informe le préfet de l'Hérault.

Le préfet de l'Hérault peut, dans les mêmes délais, s'il constate une insuffisance ou un défaut de motivation de ces conclusions, susceptible de constituer une irrégularité dans la procédure, en informer le président du tribunal administratif ou le magistrat qu'il a désigné, par lettre d'observation.

Si l'insuffisance ou le défaut de motivation est avéré, le président du tribunal administratif ou le magistrat qu'il désigne, dispose de 15 jours pour demander à la commission d'enquête de compléter ses conclusions.

Il en informe simultanément le préfet de l'Hérault. En l'absence d'intervention de la part du président du tribunal administratif ou de son délégué dans ce délai de 15 jours, la demande est réputée rejetée. La décision du président du tribunal administratif ou de son délégué n'est pas susceptible de recours.

La commission d'enquête est tenue de remettre ses conclusions complétées à l'autorité compétente pour organiser l'enquête et au président du tribunal administratif dans un délai de 15 jours.

La communication du rapport et des conclusions de la commission d'enquête

L'autorité compétente pour organiser l'enquête adresse, dès réception, copie du rapport et des conclusions à SNCF Réseau.

Une copie du rapport et des conclusions est également adressée à la mairie de chacune des communes où s'est déroulée l'enquête et à la préfecture de l'Hérault pour qu'elle y soit, sans délai, tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Le préfet de l'Hérault publie le rapport et les conclusions de la commission d'enquête sur le site internet où a été publié l'avis d'ouverture d'enquête publique et les tient à la disposition du public pendant un an.

3.4.1.4 ÉVOLUTION DU PROJET EN COURS D'ENQUETE PUBLIQUE OU AVANT LA DECISION

Si, au cours de l'enquête ou après sa clôture, il s'avère nécessaire de faire évoluer le projet, et que cette évolution constitue une modification substantielle de l'opération initialement soumise à enquête, alors il est possible :

- soit de suspendre l'enquête en cours,
- soit de mener une enquête complémentaire, après remise des conclusions de la commission d'enquête et avant la décision.

La suspension de l'enquête

Pendant l'enquête publique, si SNCF Réseau estime nécessaire d'apporter au projet LNMP ou à l'étude d'impact, des modifications substantielles, le préfet de l'Hérault peut, après avoir entendu le président de la commission d'enquête, suspendre l'enquête pendant une durée maximale de 6 mois. Cette possibilité de suspension ne peut être utilisée qu'une seule fois.

Pendant ce délai, le nouveau projet, accompagné de l'étude d'impact intégrant ces modifications, est transmis pour avis à l'autorité ou aux autorités environnementales compétentes ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements consultés en amont de l'enquête publique.

A l'issue de ce délai et après que le public a été informé des modifications apportées, l'enquête est prolongée d'une durée d'au moins 30 jours.

L'enquête publique poursuivie à la suite d'une suspension autorisée par arrêté, ou à la suite d'une interruption ordonnée par le président du tribunal administratif constatant l'empêchement d'un commissaire enquêteur, est menée, si possible, par la même commission d'enquête. Elle fait l'objet d'un nouvel arrêté fixant son organisation, de nouvelles mesures de publicité, et, pour les projets, d'une nouvelle information des communes.

Le dossier d'enquête initial est complété dans ses différents éléments, et comprend notamment :

- une note expliquant les modifications substantielles apportées au projet et à l'étude d'impact ;
- l'étude d'impact intégrant ces modifications, ainsi les avis actualisés des autorités environnementales compétentes et les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements.

L'enquête complémentaire

Au vu des conclusions de la commission d'enquête, SNCF Réseau peut, s'il estime souhaitable d'apporter à celui-ci des changements qui en modifient l'économie générale, demander au préfet de l'Hérault d'ouvrir une enquête complémentaire portant sur les avantages et inconvénients de ces modifications pour le projet et pour l'environnement.

Dans le cas des projets d'infrastructures linéaires tels que la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan entre Montpellier et Béziers, l'enquête complémentaire peut n'être organisée que sur les territoires concernés par la modification.

Dans le cas d'enquête complémentaire, le point de départ du délai pour prendre la décision après clôture de l'enquête est reporté à la date de clôture de la seconde enquête.

Avant l'ouverture de l'enquête publique complémentaire, le nouveau projet, accompagné de l'étude d'impact intégrant ces modifications, est transmis pour avis aux autorités environnementales compétentes et aux collectivités territoriales et à leurs groupements.

Lorsqu'une enquête complémentaire est organisée, elle porte sur les avantages et inconvénients des modifications pour le projet et pour l'environnement. L'enquête complémentaire, d'une durée de 15 jours, est ouverte dans les mêmes conditions que l'enquête initiale.

Le dossier d'enquête publique initial est complété dans ses différents éléments, et comprend notamment :

- une note expliquant les modifications substantielles apportées au projet et à l'étude d'impact ;
- l'étude d'impact intégrant ces modifications ainsi que, le cas échéant, les avis des autorités environnementales actualisés et les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements.

Dans un délai de 15 jours à compter de la date de clôture de l'enquête complémentaire, la commission d'enquête joint au rapport principal communiqué au public à l'issue de la première enquête, un rapport complémentaire et des conclusions motivées au titre de l'enquête complémentaire.

Copies des rapports sont mises conjointement à la disposition du public dans les mêmes conditions que pour l'enquête initiale.

3.4.2 Les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête publique de la première phase et les autorités compétentes

3.4.2.1 LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE TENANT LIEU DE DECLARATION DE PROJET...

Au terme de l'instruction et au vu des conclusions motivées de la commission d'enquête, l'utilité publique de l'opération de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, pour la première phase de réalisation entre Montpellier et Béziers, pourra être déclarée si les avantages de l'opération l'emportent sur ses inconvénients.

Préalablement au prononcé de la décision, d'autres avis devront être recueillis :

- conformément à l'article R. 122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique : « *L'avis du ministre chargé des sites est recueilli [...] par le ministre sur le rapport duquel est pris le décret en Conseil d'État, préalablement à la déclaration d'utilité publique de toutes les opérations nécessitant l'expropriation de monuments naturels ou sites classés ou proposés pour le classement au titre des monuments et sites naturels. Faute de réponse dans un délai de deux mois suivant la demande, cet avis est réputé favorable* » ;
- conformément à l'article R. 122-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (repris par l'article R. 643-1 du code rural et de la pêche maritime) : « *L'avis du ministre chargé de l'agriculture est recueilli [...] par le ministre sur le rapport duquel est pris le décret en Conseil d'État, préalablement à la déclaration d'utilité publique, chaque fois que l'expropriation pourrait atteindre des parcelles plantées de vignes soumises au régime des appellations d'origine* ».

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, la décision prendra en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public.

L'article R. 122-13 du code de l'environnement précise notamment que la déclaration d'utilité publique mentionne :

- les mesures à la charge de SNCF Réseau, maître d'ouvrage de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits ;
- les modalités du suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine ;
- les modalités du suivi de la réalisation des mesures prévues, ainsi que du suivi de leurs effets sur l'environnement, qui feront l'objet de bilans réalisés selon un calendrier déterminé par l'autorité compétente pour autoriser le projet. Ces bilans seront transmis pour information par l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement.

La déclaration d'utilité publique comportera aussi, en application des articles L. 123-24 et L. 352-1 du code rural et de la pêche maritime, l'obligation faite à SNCF Réseau, maître d'ouvrage de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, de remédier aux dommages causés aux structures des exploitations agricoles, en participant financièrement à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier, et de travaux connexes, ainsi qu'à la réinstallation ou à la reconversion des exploitations supprimées ou gravement déséquilibrées.

En application de l'article L. 2111-20 du code des transports, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet prévue à l'article L.126-1 du code de l'environnement.

L'utilité publique d'une opération ne peut être déclarée que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social, environnemental et les atteintes à d'autres intérêts publics qu'elle entraîne ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

La déclaration d'utilité publique de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan relève d'un **décret du Premier ministre pris après avis du Conseil d'État**, dans les conditions prévues par les articles L. 121-1 à L. 121-5 et R. 121-1 à R. 121-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

La DUP tenant lieu de déclaration de projet (et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme), interviendra au plus tard 18 mois après la clôture de l'enquête publique. Elle sera publiée au Journal Officiel de la République Française (JORF).

Sont joints en annexe de la DUP le plan général des travaux (pièce E), ainsi que le document de motivation de la décision (qui reprendra notamment les mesures et engagements du maître d'ouvrage). Ces documents, non publiés au JORF, sont rendus disponibles à toute personne qui souhaite les consulter. Les coordonnées des lieux où l'on peut adresser une demande pour consulter ces documents figurent dans la DUP.

Si le projet LNMP n'est pas mis en œuvre dans un délai qui sera précisé dans le décret valant déclaration d'utilité publique, une nouvelle enquête doit être conduite, à moins que, avant l'expiration de ce délai, une prorogation de la durée de validité de l'enquête ne soit décidée par l'autorité compétente pour prendre la décision en vue de laquelle l'enquête a été organisée.

La durée de validité de l'enquête publique ne peut être prorogée si le projet a fait l'objet de modifications substantielles ou lorsque des modifications de droit ou de fait de nature à imposer une nouvelle consultation du public sont intervenues depuis la décision arrêtant le projet.

3.4.2.2 ... ET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES CONCERNEES PAR LES TRAVAUX DE LA PREMIERE PHASE DE REALISATION DU PROJET LNMP ENTRE MONTPELLIER ET BEZIERS

Après réception des rapport et conclusions de la commission d'enquête, portant également sur les propositions de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, le préfet coordonnateur transmet, à chaque commune concernée, les différentes pièces liées à la mise en compatibilité.

Les communes disposent alors d'un délai de 2 mois pour donner leur avis sur les dispositions prévues dans le cadre de la mise en compatibilité. En cas de silence, l'avis est réputé favorable, ainsi que le prévoit l'article R. 153-14 du code de l'urbanisme.

La déclaration d'utilité publique du projet, si elle est prononcée, emportera également approbation des nouvelles dispositions des documents d'urbanisme des communes pour lesquelles une telle procédure aura été mise en œuvre, conformément à l'article L. 153-58 du code de l'urbanisme.

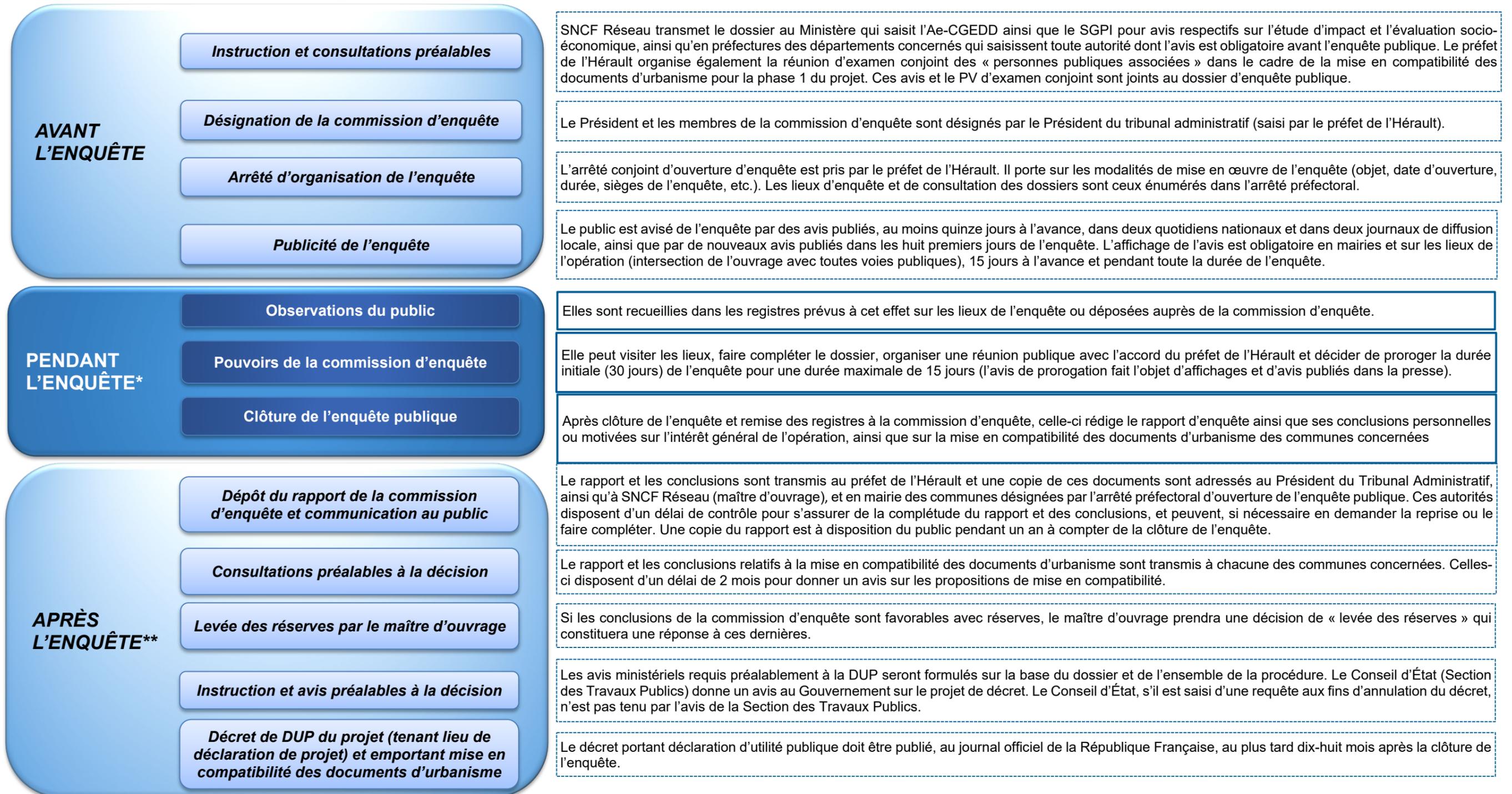
Les mesures de publicité et d'information prévues aux articles R. 153-20 et suivants du code de l'urbanisme sont mises en œuvre (la déclaration d'utilité publique produisant ses effets dès sa publication au JORF).

3.4.2.3 LES AUTORITES COMPETENTES POUR PRENDRE LA DECISION A L'ISSUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE DE LA PREMIERE PHASE DU PROJET LNMP, ENTRE MONTPELLIER ET BEZIERS

Le décret de déclaration d'utilité publique de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan sera signé par le Premier ministre. Il sera co-signé par les ministres en charge de l'environnement, des transports et de l'urbanisme, chargés de son exécution.

L'acte de DUP peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Conseil d'État dans un délai de deux mois à compter de sa publication au JORF, éventuellement assorti d'une requête en référé suspension si les conditions d'admission du référé suspension sont réunies (urgence et existence d'un moyen susceptible de créer, en l'état de l'instruction, un doute sérieux sur la légalité de l'acte).

Figure 1 : L'enquête publique dans la procédure administrative de la première phase du projet LNMP entre Montpellier et Béziers



* Pendant l'enquête, si SNCF Réseau estime nécessaire d'apporter au projet des modifications substantielles, le préfet coordonnateur peut suspendre l'enquête publique pour une durée maximale de six mois, après avoir entendu le président de la commission d'enquête.

** Après l'enquête, au vu des conclusions de la commission d'enquête, SNCF Réseau peut, s'il souhaite apporter des changements qui modifient l'économie générale du projet, demander au préfet coordonnateur d'organiser une enquête publique complémentaire, d'une durée minimale de quinze jours, portant sur les modifications envisagées. Ce n'est qu'à compter de la clôture de cette enquête complémentaire que court le délai d'instruction de la DUP.

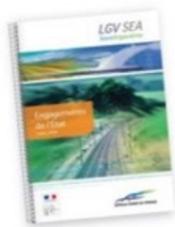
3.5 APRES LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DE LA PREMIERE PHASE DU PROJET LNMP, ENTRE MONTPELLIER ET BEZIERS

3.5.1 Approfondissement des études et préparation des demandes d'autorisations préalables aux travaux

Après l'enquête publique et la DUP, le projet continuera d'évoluer, sans que ne soient modifiées les principales caractéristiques figées par l'enquête publique. Les études de détail permettront alors de demander l'ensemble des autorisations nécessaires au démarrage des travaux, au titre de différentes réglementations.

Les engagements pris par l'État et le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, constituent toutefois la base de l'insertion environnementale et socio-économique du projet.

3.5.1.1 LES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT



Sur la base des dossiers soumis à enquête et des prescriptions figurant dans la déclaration d'utilité publique (qui tiennent compte de l'instruction postérieure à l'enquête publique), un dossier des engagements de l'État et du maître d'ouvrage sera rendu public. Il aura pour objet :

- d'informer le public et les différents acteurs concernés des suites données aux observations et suggestions recueillies au cours de l'enquête publique ;
- de servir de référence à la mise au point détaillée du projet et à la mise en œuvre des diverses dispositions destinées à maîtriser ses effets sur l'environnement ;
- de servir de document de base pour le contrôle de la mise en service des dispositions environnementales dans le cadre du bilan à établir dans les 3 à 5 ans suivant la mise en service du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

Les préconisations résultant des autres autorisations à obtenir pour le projet viendront en complément de ces dispositions.

3.5.1.2 LES ETUDES DETAILLEES, LA MISE AU POINT FINALE DU PROJET ET LA PHASE DE REALISATION

Le maître d'ouvrage de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan conduira les études de détail en étroite concertation avec l'ensemble des acteurs concernés.

Ces études permettront d'affiner le projet en prenant en compte les orientations issues de l'enquête publique (notamment la DUP et les engagements de l'État).

Le projet réalisé pourra différer de celui soumis à enquête publique dans le présent dossier pour tenir compte des observations recueillies au cours de la présente enquête, de la poursuite de la mise au point du projet et de la concertation l'accompagnant, sans toutefois que les modifications envisagées ne remettent en cause les principes de l'opération et son économie générale.

Dans le cas contraire, une nouvelle enquête publique serait nécessaire.

3.5.2 Actualisation de l'étude d'impact du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

L'article L. 122-1-1, III, alinéa 2 du code de l'environnement fixe le cadre de l'étude d'impact des projets nécessitant plusieurs autorisations successives : « **Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale** ».

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan entre, comme cela a été énoncé au § 3 précédent, dans un processus complexe d'études et d'autorisations. Les dossiers qui seront produits pour les demandes d'autorisations postérieures à la DUP comprendront l'étude d'impact du projet LNMP, **si nécessaire actualisée**, afin de tenir compte des approfondissements liés aux études de détail et de définition des mesures environnementales.

3.5.3 Continuité de la concertation avec le public

Après la procédure d'enquête publique, SNCF Réseau poursuivra ses démarches d'information et de consultation des parties prenantes et du grand public jusqu'à la fin des travaux. Les modalités envisagées à ce stade sont notamment :

- Le maintien du site internet dédié au projet : www.lalignenouvelle.com (diffusion d'information sur l'évolution du projet, actualités, etc.) et d'une adresse mail dédiée : contact@lalignenouvelle.com,
- Une communication via la presse et les réseaux sociaux,

- La mise en place d'ateliers thématiques en fonction de l'avancement du projet et de ses demandes d'autorisation,
- Le cas échéant, l'association des parties prenantes à l'élaboration d'un cahier des charges d'un concours d'architecte / paysagiste pour les grands ouvrages d'art,
- Des visites de terrain, de chantier...

Ces modalités ne sont pas exhaustives et seront définies ultérieurement

3.6 LES AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES AU DEMARRAGE DES TRAVAUX DU PROJET LNMP POUR LA PREMIERE PHASE DE REALISATION ENTRE MONTPELLIER ET BEZIERS

Conformément à l'article R. 123-8, 6° du code de l'environnement, les développements suivants mentionnent « *les autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet dont le ou les maîtres d'ouvrage ont connaissance* ».

La liste des autorisations nécessaires au démarrage des travaux, figurant ci-après, pourra devoir être complétée en raison de la découverte ultérieure d'éléments nouveaux qui pourraient rendre de nouvelles procédures nécessaires, ou en raison d'évolutions de la réglementation.

En toute hypothèse, SNCF Réseau s'engage à obtenir, avant le démarrage des travaux, l'ensemble des autorisations requises au titre de la réglementation qui sera applicable.

Ces autorisations, décrites dans les paragraphes suivants, sont notamment relatives à la protection de la ressource en eau et des milieux aquatiques, aux dérogations nécessaires à la réglementation de protection des espèces (faune / flore), à l'obtention des autorisations d'urbanisme nécessaires (permis de construire des gares nouvelles notamment), aux installations classées...

En fonction des orientations prises pour la maîtrise d'ouvrage en phase de réalisation, ces procédures seront menées soit par SNCF Réseau directement soit par le maître d'ouvrage désigné, qui pourra avoir par ailleurs la qualité de gestionnaire d'infrastructure et devra obtenir à cet effet les agréments nécessaires.

Ce chapitre présente les principales procédures, non exhaustives, qui devront être engagées par le maître d'ouvrage de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan après la déclaration d'utilité publique. Elles permettront d'entrer dans une phase opérationnelle conduisant à la réalisation des travaux, puis à la mise en service et à l'exploitation de la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

Ces autorisations sont présentées selon qu'elles sont nécessaires au démarrage des travaux ou qu'elles sont préalables à la mise en service de la première phase de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, entre Montpellier et Béziers.

3.6.1 Liste des autres autorisations nécessaires avant le démarrage des travaux de la phase 1 du projet LNMP

3.6.1.1 LA PROCEDURE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

L'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques

La procédure d'autorisation environnementale est prévue par les articles L. 181-1 et suivants et R. 181-1 et suivants du code de l'environnement.

Cette procédure permet d'obtenir, dans le cadre d'une même décision, et dans le cadre d'une instruction coordonnée, les procédures d'autorisation suivantes, applicables à la réalisation de la première phase du projet LNMP :

- l'autorisation requise au titre de la police de l'eau et des milieux aquatiques (au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement) : le projet impliquera la création de nouvelles surfaces imperméabilisées et nécessitera la réalisation d'ouvrages hydrauliques pour le rétablissement du réseau hydraulique et la protection de la ressource en eau et des milieux aquatiques. Il s'accompagnera de pompages temporaires, voire le cas échéant permanents, pour assurer la mise hors d'eau des installations souterraines de la ligne nouvelle.
- l'autorisation de modification de l'état des lieux ou de l'aspect au titre des sites classés ou en instance de classement (au titre des articles L. 341-7 et L. 341-10 du code de l'environnement) : le projet traversant des sites naturels classés ou en instance de classement, une autorisation spéciale sera nécessaire, en application de l'article L. 341-10 du code de l'environnement.
- l'autorisation de défrichement (au titre des articles L. 214-13 et L. 341-3 du code forestier) : un défrichement désigne une procédure réglementaire au titre des articles L. 214-13 à L. 214-14, L. 341-1 à L. 341-10, R. 214-30 à R. 214-31 et R. 341-1 à R. 341-7 du code forestier. Elle a pour but de modifier l'utilisation du sol (il est mis fin à la destination forestière). Elle se différencie d'une coupe qui préserve la vocation forestière du sol. Tout défrichement de bois et forêts privés ou appartenant aux collectivités ou à certaines personnes morales, est subordonné à l'obtention d'une autorisation préalable, d'une durée de validité de cinq ans, à l'exception des cas d'exemption prévus à l'article L. 342-1 du code forestier.
- les dérogations requises au titre de la réglementation des espèces protégées, prononcées après avis du Conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) ou du Conseil National de la Protection de la Nature le cas échéant (au titre de l'article L. 411-2 du code de l'environnement) : la réalisation du projet nécessitera des demandes d'autorisation de dérogation à l'interdiction de détruire, d'enlever, de perturber, etc. des espèces animales ou végétales protégées et leurs habitats, conformément aux articles L. 411-1 et suivants et R. 411-1 et suivants du code de l'environnement. La réglementation prévoit la possibilité de dérogations préfectorales ou ministérielles (selon les cas), accordées après avis du Conseil National de la Protection de la

Nature (CNPN), à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et que ces dérogations ne nuisent pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.



Source : RFF / IMATEC, 2006

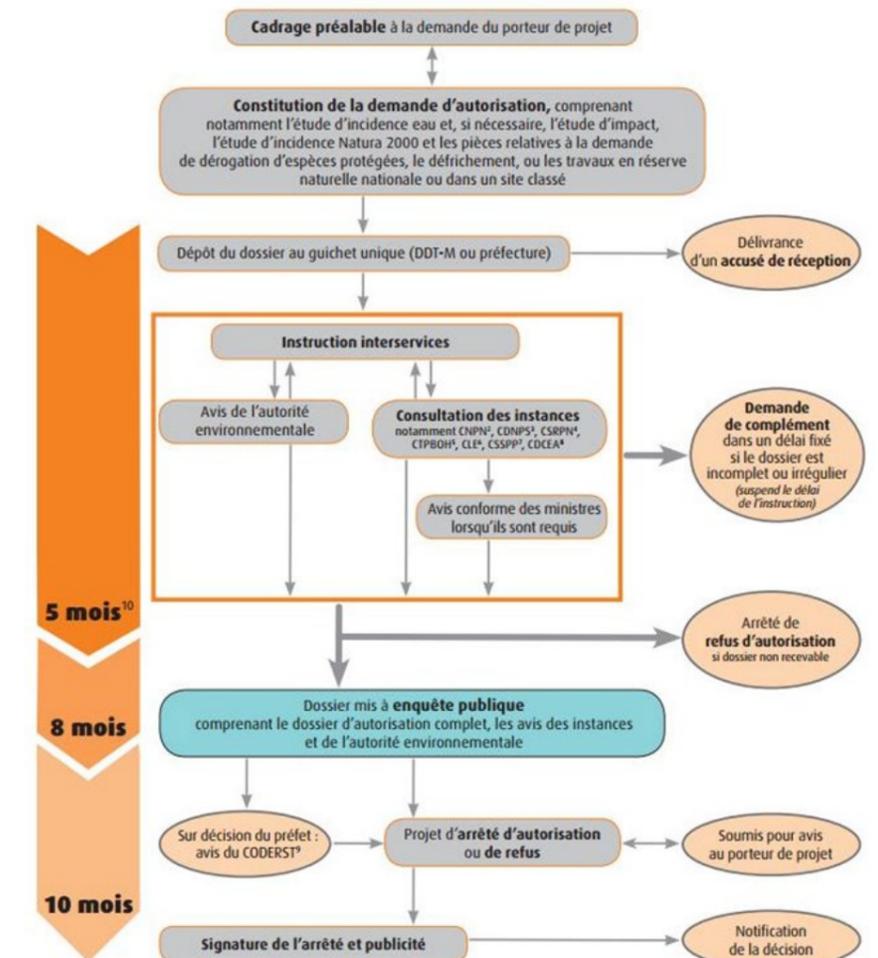
Photographie 1 : LGV Rhin-Rhône, chantier de déboisement

Par ailleurs, pour les projets soumis à la réalisation d'une évaluation des incidences Natura 2000 au titre de l'article L. 414-4 du code de l'environnement, cette évaluation devra être jointe au dossier de demande d'autorisation, actualisée si nécessaire.

Le dossier de demande d'autorisation unique comprend l'ensemble des pièces nécessaires à l'instruction de l'autorisation, conformément aux articles R. 181-13 et suivants du code de l'environnement

L'autorité compétente pour délivrer l'autorisation environnementale après enquête publique est le Préfet de l'Hérault.

La procédure



Source : MEDDE

Figure 2 : Résumé indicatif de la procédure d'autorisation unique

Le projet LNMP devra donc faire l'objet d'une procédure visant à obtenir de l'État une autorisation unique relative à l'ensemble des textes relevant du code de l'environnement et du code forestier. Cette demande d'autorisation unique présentera une évaluation environnementale du projet notamment approfondie sur les thématiques suivantes :

- eau et milieux aquatiques,
- espèces faunistiques et floristiques protégées
- sites classés
- défrichement

Cette procédure donnera lieu à une actualisation de l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000.

Bien que ces différentes thématiques soient bien abordées dans le présent dossier d'enquête publique et son étude d'impact, elles seront largement approfondies à moyen terme : la procédure d'autorisation unique sera notamment l'occasion de préciser, développer et formaliser les mesures de compensation envisagées vis-à-vis des impacts du projet sur les milieux.

[L'autorisation environnementale au titre des installations classées pour la protection de l'environnement \(ICPE\)](#)

Par ailleurs, certaines activités ou installations liées aux travaux de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan entre Montpellier et Béziers, telles que les bases travaux, les bases maintenance, ou l'ouverture de carrières, pourront être soumises à une procédure de déclaration, d'enregistrement ou de demande d'autorisation environnementale au titre des installations classées pour la protection de l'environnement. La procédure, identique à celle de l'autorisation environnementale, dépendra des enjeux liés à la préservation de l'environnement et de la santé publique :

- en cas d'autorisation, celle-ci sera accordée par le Préfet après enquête publique réalisée dans les conditions prévues par le code de l'environnement et avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST). L'arrêté préfectoral d'autorisation sera assorti de prescriptions nécessaires à la protection de l'environnement ;
- le régime d'enregistrement est une procédure d'autorisation simplifiée. L'enregistrement sera effectué par le Préfet après consultation du public et du CODERST. Il pourra être assorti de prescriptions particulières complétant ou renforçant les prescriptions générales applicables à l'installation ;
- en cas de déclaration, le dossier de déclaration sera déposé en Préfecture. Le Préfet donnera récépissé de la déclaration et communiquera au déclarant une copie des prescriptions générales applicables à l'installation.

Par ailleurs, les dispositions relatives au stockage des déchets pouvant contenir de l'amiante seront à mettre en œuvre en tant que de besoin au titre des zones de dépôts de matériaux hors emprises ferroviaires.

3.6.1.2 LA MAITRISE DU FONCIER NECESSAIRE AU PROJET

La maîtrise du foncier sera menée en priorité par voie d'acquisition amiable des parcelles nécessaires au projet. Toutefois, le cas échéant, SNCF Réseau pourra mettre en œuvre les procédures d'expropriation pour cause d'utilité publique. La DUP, ou les arrêtés de cessibilité, pourront déclarer urgente la prise de possession des parcelles expropriées.

La procédure d'expropriation se déroule selon plusieurs étapes réglementées, rappelées ci-après.

Les enquêtes parcellaires visent à déterminer contradictoirement les terrains nécessaires au projet

Les enquêtes parcellaires ont pour but de déterminer, contradictoirement, les parcelles à acquérir ainsi que les ayants-droits à indemniser, c'est-à-

dire les propriétaires mais aussi, les cas échéant, les titulaires de droits sur ces biens.

Ces enquêtes parcellaires (réalisées à l'échelle communale) interviendront lorsqu'au stade des études détaillées, l'emprise définitive du projet et de l'ensemble des travaux nécessaires à sa réalisation (infrastructure, équipements dont bassins, mesures de réduction des impacts environnementaux, etc.) aura été déterminée.

Les enquêtes parcellaires seront menées en application des articles L. 131-1 et suivants et R. 131-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Organisées par le préfet de l'Hérault dans chaque commune concernée par la première phase de réalisation du projet, elles seront ouvertes par voie d'arrêté préfectoral qui désignera notamment un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête.

Les propriétaires sont également informés par une notification individuelle qui les invite à prendre connaissance, en mairie, du dossier d'enquête parcellaire. Un avis reprenant les indications contenues dans l'arrêté est publié par voie d'affichage dans les communes concernées et par voie d'annonces légales dans les journaux diffusés dans le département.

Après la clôture de l'enquête, au vu du procès-verbal du commissaire enquêteur et des documents annexés, les préfets compétents prendront des arrêtés de cessibilité listant les parcelles ou partie de parcelles dont la cession est nécessaire.

[Les ordonnances d'expropriation et le transfert de propriété des terrains](#)

Les arrêtés seront ensuite transmis, dans un délai de six mois à compter de leur signature, au greffe du Tribunal Judiciaire territorialement compétent, à l'attention du juge de l'expropriation.

Ce dernier décide alors, par voie d'ordonnance, du transfert de propriété. Toutefois, le maître d'ouvrage ne pourra prendre possession des terrains expropriés qu'après paiement ou consignation de l'indemnité d'expropriation.

[La fixation des indemnités et la libération des terrains](#)

Le maître d'ouvrage formulera une proposition d'indemnité d'expropriation à l'attention des personnes expropriées, comprenant a minima l'indemnité liée à l'acquisition du bien exproprié et l'indemnité de emploi si nécessaire.

Si le propriétaire est d'accord sur l'indemnité proposée, alors le maître d'ouvrage paie l'indemnité et pourra prendre possession des terrains. Si le propriétaire fait connaître son désaccord (dans un délai d'un mois à compter la réception de l'offre proposée par SNCF Réseau) ou en cas de silence, la partie la plus diligente pourra saisir le juge de l'expropriation territorialement compétent afin qu'il fixe cette indemnité.

Ce n'est qu'une fois que l'indemnité aura été fixée, que le paiement (ou la consignation) aura été réalisée et qu'un délai d'1 mois minimum se sera écoulé après le paiement ou la consignation, que SNCF Réseau pourra prendre possession des terrains.

Tout au long de cette procédure d'expropriation, qu'il s'agisse de sa phase administrative ou judiciaire, le maître d'ouvrage peut rechercher un accord de cession amiable avec les propriétaires.

3.6.1.3 LES AMENAGEMENTS FONCIERS AGRICOLES ET FORESTIERS

Conformément aux dispositions des articles L. 123-24 à L. 123-26 et R. 123-30 à R. 123-45 du code rural et de la pêche maritime, SNCF Réseau devra remédier aux dommages éventuels qui seraient causés à l'agriculture en participant financièrement à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier agricole et forestier et à la réalisation de travaux connexes consécutifs à cette opération.

La déclaration d'utilité publique mentionnera la nécessité de mettre en œuvre les dispositions de l'article L. 123-24 du code rural et de la pêche maritime et précisera le caractère linéaire de l'infrastructure (règles particulières d'aménagement selon que le projet présente un caractère linéaire ou ponctuel).

La procédure d'aménagement foncier est lancée par le Président du département de l'Hérault. Il demande notamment, au plus tard au moment de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique préalable à la DUP, la constitution des commissions communales ou intercommunales d'aménagement foncier agricole et forestier.

Il appartiendra à ces commissions de décider, sur la base de l'étude d'impact du projet, de l'opportunité de recourir à un aménagement foncier et, dans l'affirmative, d'en arrêter les modalités (et notamment si les aménagements sont à mener avec inclusion ou exclusion de l'emprise du projet). La mise en œuvre effective de l'aménagement foncier intervient ensuite sur décision du Président du Conseil Départemental de l'Hérault.

La prise en charge financière des opérations d'aménagements fonciers agricoles et forestiers sera assurée par SNCF Réseau.

3.6.1.4 LA COMPENSATION DES IMPACTS ECONOMIQUES SUR L'ECONOMIE AGRICOLE

Postérieurement à l'enquête publique, SNCF Réseau transmettra au préfet de l'Hérault l'étude préalable des impacts sur l'économie agricole (qui pourra tenir compte des observations formulées durant l'enquête publique préalable à la DUP).

Le préfet transmettra alors, conformément à l'article D. 112-1-21 du code rural et de la pêche maritime, cette étude à la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF), qui rendra un avis dans un délai de 2 mois.

Le préfet de l'Hérault notifie au maître d'ouvrage son avis motivé sur l'étude préalable dans un délai de 4 mois à compter de la réception du dossier ainsi que, le cas échéant, à l'autorité décisionnaire du projet.

À défaut d'avis formulé dans ce délai, le préfet est réputé n'avoir aucune observation à formuler sur l'étude préalable.

Lorsque le préfet estime que l'importance des conséquences négatives du projet sur l'économie agricole impose la réalisation de mesures de compensation collective, son avis et l'étude préalable sont publiés sur le site internet de la préfecture.

3.6.1.5 LES PROCEDURES RELATIVES A L'ARCHEOLOGIE PREVENTIVE

Les procédures relatives à l'archéologie préventive sont engagées en application des articles L. 521-1 et suivants du code du patrimoine.

L'archéologie préventive a pour objet d'assurer la détection, la conservation ou la sauvegarde par l'étude scientifique des éléments du patrimoine archéologique affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics ou privés concourant à l'aménagement.



Source : RFF / IMATEC, 2007

Photographie 2 : LGV Rhin-Rhône, chantier de fouilles archéologiques : vestiges d'un four à chaux

Le Préfet de la région Occitanie sera saisi en application des articles R. 523-1 et suivants du code du patrimoine concernant la mise en œuvre des opérations d'archéologie préventive afin de déterminer si le projet est susceptible de donner lieu à des prescriptions de diagnostics archéologiques.

La réalisation des diagnostics archéologiques implique que les archéologues puissent accéder aux terrains concernés. Ces démarches seront donc menées en parallèle de la stratégie de libération des emprises.

Si, à l'issue des diagnostics (reconnaitances effectuées sur l'ensemble du linéaire), il est nécessaire de poursuivre des investigations, le préfet de région pourra ordonner la mise en œuvre de fouilles archéologiques préventives au droit des sites identifiés.

Dans le cadre des études menées sur le projet, SNCF Réseau a travaillé en étroite concertation avec les services archéologiques régionaux. Cette concertation sera maintenue durant la phase 2 du projet.

La réalisation de ces opérations d'archéologie préventive est un préalable au démarrage des travaux. Elle ne prive toutefois pas le maître d'ouvrage d'avoir à déclarer toute découverte fortuite en cours de chantier, conformément à l'article L. 531-14 du code du patrimoine.

3.6.1.6 LES AUTORISATIONS D'URBANISME

L'article R. 421-3 du code de l'urbanisme précise que « sont dispensés de toute formalité au titre du présent code, en raison de leur nature, sauf lorsqu'ils sont implantés dans le périmètre d'un site patrimonial remarquable ou dans les abords des monuments historiques :

- a) Les murs de soutènement ;
- b) Tous les ouvrages d'infrastructure terrestre, [...] ainsi que les outillages, les équipements ou les installations techniques directement liés à leur fonctionnement, à leur exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation [...] ferroviaire [...]

Certaines constructions, telles que les gares nouvelles notamment (sur la phase 2), pourront nécessiter des permis de construire. La demande de permis de construire pourra, en fonction des caractéristiques des constructions projetées, être soumise à étude d'impact, voire à enquête publique.

Le projet LNMP peut également nécessiter d'autres types d'autorisations préalables au titre du code de l'urbanisme, telles que des permis de démolir, des permis d'aménager. Ces autorisations seront identifiées dans le cadre des études de détail et SNCF Réseau en fera la demande, le cas échéant, avant de démarrer les travaux.

S'agissant par ailleurs d'établissements recevant du public (ERP), des autorisations spécifiques au titre du code de la construction et de l'habitat seront à intégrer à la procédure de permis de construire.

La création de gares ferroviaires liées à la ligne nouvelle ainsi que les travaux soumis à permis de construire, exécutés sur une gare existante ayant pour effet d'en augmenter de plus de 10 % l'emprise au sol ou d'en modifier les accès sur la voie publique, pourront nécessiter la réalisation d'une étude de sécurité publique, en application des articles L. 114-1 et suivants et R. 114-1 et suivants du code de l'urbanisme.

Le contenu de cette étude est défini par l'article R. 114-2 du même code qui précise qu'elle comprend :

- un diagnostic précisant le contexte social et urbain et l'interaction du projet et de son environnement immédiat ;
- une analyse du projet au regard des risques de sécurité publique pesant sur l'opération ;
- les mesures proposées pour prévenir et réduire les risques de sécurité publique mis en évidence dans le diagnostic et pour faciliter les missions des services de police et de secours.

3.6.1.7 LA PROCEDURE D'AUTORISATION DE TRAVAUX DANS LE CHAMP DE VISIBILITE DES MONUMENTS HISTORIQUES INSCRITS OU CLASSES

Conformément aux articles L. 621-1 et suivants et R. 621-1 et suivants du code du patrimoine, et notamment les articles L. 621-30 et L. 621-31 et R. 621-96 à R. 621-96-18 du même code, les travaux réalisés dans le champ de visibilité (c'est-à-dire dans le périmètre de protection défini par arrêté) de monuments historiques inscrits ou classés nécessitent l'obtention d'une autorisation préalable délivrée par arrêté du préfet de région après avis de l'Architecte des bâtiments de France (ABF).

Le Ministre de la culture peut, à tout moment, évoquer le dossier. Il devient alors compétent pour prendre la décision.

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, entre Montpellier et Béziers, n'a aucun impact direct sur les monuments historiques mais traverse certains périmètres de protection. L'autorisation de travaux sera donc sollicitée une fois que les emprises définitives du projet auront été déterminées et que les principes architecturaux de l'infrastructure, dont les principes sont présentés dans l'étude d'impact du projet jointe au présent dossier d'enquête publique, auront été affinés.

3.6.1.8 AUTRES PROCEDURES D'AUTORISATION DE TRAVAUX EN AIRE PROTEGEE AU TITRE DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE

Le cas échéant, SNCF Réseau sollicitera toutes les autorisations rendues nécessaires compte tenu de l'impact du projet sur des sites protégés au titre de l'architecture et du patrimoine, telles que, par exemple, les autorisations de travaux dans les sites patrimoniaux remarquables au titre des articles L. 632-1 et suivants ainsi que D. 632-1 et suivants du code du patrimoine, délivrées après avis de l'ABF.

3.6.1.9 AUTRES FORMALITES PREVUES DANS LE CADRE DE LA PREMIERE PHASE DU PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN, ENTRE MONTPELLIER ET BEZIERS

Les démarches suivantes ne constituent pas, en tant que telles, des procédures d'autorisation à mettre en œuvre par SNCF Réseau. Toutefois, le projet LNMP implique la mise en œuvre d'une démarche supplémentaire auprès de la Commission européenne dans le cadre de l'évaluation des incidences Natura 2000.

Information de la Commission Européenne dans le cadre de l'évaluation des incidences Natura 2000

Ainsi qu'il a été précisé au § 3.3.1.2 du présent document, le projet de ligne nouvelle est soumis à évaluation des incidences au titre de Natura 2000 (évaluation jointe au présent dossier d'enquête publique).

Conformément à l'article L. 414-4, VII du code de l'environnement, « lorsqu'une évaluation conclut à une atteinte aux objectifs de conservation d'un site Natura 2000 et en l'absence de solutions alternatives, l'autorité compétente peut donner son accord pour des raisons impératives d'intérêt public majeur. Dans ce cas, elle s'assure que des mesures compensatoires sont prises pour maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000. Ces mesures compensatoires sont à la charge de l'autorité qui a approuvé le document de planification ou du bénéficiaire du programme ou projet d'activités, de travaux, d'aménagements, d'ouvrages ou d'installations, de la manifestation ou de l'intervention. La Commission européenne en est tenue informée ».

Cette information de l'Union Européenne interviendra préalablement au démarrage des travaux. Elle concernera la ZPS FR9112022 « Est et Sud de Béziers ».

 Le détail de l'évaluation des incidences sur la phase 1 du projet global LNMP est précisé au chapitre 8A de la pièce F - Étude d'impact.

3.6.2 Les procédures liées à l'ouverture du chantier ou préalables à la mise en exploitation de la ligne

3.6.2.1 LES AUTORISATIONS D'OCCUPATION TEMPORAIRE

Les travaux de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, entre Montpellier et Perpignan/Toulouges, nécessiteront des occupations temporaires du domaine public, pour l'emprise des différents éléments à construire de l'infrastructure, notamment pour l'organisation des chantiers.

Les travaux pourront également nécessiter une occupation temporaire de parcelles privées qui ne saurait dépasser un délai maximum de 5 années. Ces occupations temporaires peuvent soit donner lieu à une convention amiable entre le propriétaire (et l'exploitant de la parcelle le cas échéant) et SNCF Réseau, soit donner lieu à un arrêté préfectoral d'occupation temporaire.

L'occupation temporaire est indemnisée en fonction de la surface occupée et de la durée de l'occupation. Si le terrain ne peut être rendu dans le même état que celui constaté au début de l'occupation, SNCF Réseau prend à sa charge les travaux de remise en état, ou indemnise les ayants-droits.

Si l'occupation temporaire vise l'extraction de matériaux nécessaires au chantier, une rémunération liée au prix des matériaux extraits est également versée.

3.6.2.2 LE DOSSIER DE BRUIT DE CHANTIER

Conformément à l'article R. 571-50 du code de l'environnement, un dossier de bruit de chantier sera établi par le maître d'ouvrage au moins un mois avant le début des travaux. Ce dossier sera transmis aux préfets des départements et aux maires des communes sur le territoire desquels sont prévus les travaux et les installations de chantier.

Il comprendra tous les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. Le maître d'ouvrage informera le public de ces éléments par tout moyen approprié.

Au vu de ces éléments, le préfet pourra, s'il estime que les nuisances sonores attendues sont de nature à causer un trouble excessif aux personnes, prescrire, par un arrêté motivé pris après avis des maires des communes concernées et du maître d'ouvrage, des mesures particulières de fonctionnement du chantier, notamment en ce qui concerne ses accès et ses horaires.

3.6.2.3 LES DOSSIERS DE SECURITE

En application des textes relatifs à la sécurité ferroviaire, et notamment des articles L. 1612-1 et suivants du code des transports relatifs à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, le projet fera l'objet d'une instruction complète auprès de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), avec établissement des pièces suivantes, au fur et à mesure de l'avancement du projet :

- le Dossier de Définition de Sécurité ;
- le Dossier Préliminaire de Sécurité ;
- le Dossier de Sécurité.

La procédure doit être conclue par l'autorisation de mise en exploitation commerciale délivrée par l'EPSF, conditionnant la mise en service de l'infrastructure. Le maître d'ouvrage de la ligne doit par ailleurs disposer de l'agrément de sécurité en tant que gestionnaire d'infrastructure.

3.6.3 Après la mise en service de la première phase du projet LNMP entre Montpellier et Béziers

3.6.3.1 LE BILAN ENVIRONNEMENTAL

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-13 du code de l'environnement, le suivi des mesures environnementales prévues dans la déclaration d'utilité publique sera réalisé sous forme d'une présentation de l'état de réalisation de ces mesures, à travers un ou plusieurs bilans, permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité de ces mesures, sur une période donnée.

Au vu de ces bilans du suivi des effets du projet sur l'environnement, une poursuite de ce suivi pourra être envisagée par l'autorité qui a autorisé le projet.

3.6.3.2 LE BILAN SOCIO-ECONOMIQUE

En application de l'article L. 1511-6 du code des transports, la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan étant réalisée avec le concours de financements publics, un bilan de ses résultats économiques et sociaux sera établi par le maître d'ouvrage de la ligne au moins trois ans et au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan sera rendu public.

3.7 PROCEDURES CONNUES QUI SERONT POTENTIELLEMENT APPLICABLES A LA PHASE 2 DE REALISATION DU PROJET LNMP ENTRE BEZIERS ET PERPIGNAN

L'article R. 123-8 du code de l'environnement prévoit que le dossier d'enquête publique doit mentionner les « autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet dont le ou les maîtres d'ouvrage ont connaissance ».

Les éléments ci-après précisent les procédures qui, en l'état du droit actuel, sont applicables à la phase 2 du projet LNMP, entre Béziers et Perpignan (Toulouges). Pour autant, les procédures qui seront menées en définitive pourront différer compte tenu de l'évolution possible des réglementations futures.

Actualisation de l'étude d'impact

Ainsi qu'il a été dit précédemment, l'article L. 122-1-1, III, alinéa 2 du code de l'environnement fixe le cadre de l'étude d'impact des projets nécessitant plusieurs autorisations successives : « lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale [...] ».

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan entre, comme cela a été énoncé au § 3 du présent document, dans un processus complexe d'études et d'autorisations. Les dossiers qui seront produits pour les demandes d'autorisations postérieures à la DUP comprendront l'étude d'impact du projet LNMP actualisée si nécessaire afin de tenir compte des approfondissements liés aux études de détail et de définition des mesures environnementales.

Dans le cadre de la phase 2, entre Béziers et Perpignan (Toulouges), l'étude d'impact sera actualisée en tenant compte :

- d'une part de l'avancement de la première phase entre Montpellier et Béziers,
- d'autre part des études qui seront menées pour approfondir cette seconde phase.

Enquête publique préalable à la DUP de la phase 2

Au même titre que la première phase du projet LNMP, entre Montpellier et Béziers, la seconde phase de réalisation du projet fera l'objet d'une déclaration d'utilité publique après enquête publique. La procédure qui sera mise en œuvre sera menée conformément à la réglementation en vigueur au moment de l'enquête publique. Toutefois, compte tenu des enjeux du projet LNMP, certains avis ont déjà été recueillis (et feront l'objet d'une nouvelle consultation) ou seront recueillis par les autorités compétentes ou le maître d'ouvrage, et notamment :

- **La CDPENAF de l'Aude** qui a rendu, en séance du 10 décembre 2015, un avis favorable au projet LNMP, sous les réserves suivantes :
 - la prise en charge par SNCF Réseau des frais relatifs aux acquisitions foncières par anticipation et du portage foncier par la SAFER pour permettre la réalisation des futures opérations d'aménagement foncier agricole et forestier,
 - la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées,
 - la mise en œuvre d'un protocole de compensation adapté aux enjeux économiques,
 - l'association le plus en amont possible et à tous les stades d'avancement du projet, des acteurs locaux : Fédération Départementale de la Chasse de l'Aude, Conservatoire des Espaces Naturels, Association ECCLA... afin de veiller, dans le domaine de la biodiversité, à des compensations proportionnées aux impacts et leur mise en œuvre localement,
 - la mise en cohérence des études, non seulement avec les travaux réalisés sur l'emprise de la ligne, mais également dans les territoires impactés de part et d'autre de celle-ci.
- **L'avis du Parc naturel régional (PNR) de la Narbonnaise et du Parc naturel régional (PNR) en création de Corbières – Fenouillèdes** : Le projet LNMP concerne des territoires localisés dans le périmètre du PNR de la Narbonnaise et du projet de PNR de Corbières-Fenouillèdes en cours de création. Conformément à l'article R. 333-14 du code de l'environnement, le syndicat mixte d'aménagement et de gestion du parc naturel régional de la Narbonnaise est saisi de l'étude d'impact des aménagements, ouvrages ou travaux envisagés sur le territoire du parc. Le comité syndical du parc naturel régional peut déléguer à son bureau ou au président du parc le soin d'émettre les avis sollicités par l'autorité compétente pour prononcer la DUP du projet LNMP en phase 2.

- **L'avis du ministre chargé de la culture** sera recueilli au titre de l'article R. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et intégré au dossier d'enquête publique ou au plus tard avant la DUP de la phase 2. L'article R. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique prévoit que « *L'avis du ministre chargé de la culture est recueilli, [...] par le ministre sur le rapport duquel est pris le décret en Conseil d'État [de déclaration d'utilité publique], préalablement à la déclaration d'utilité publique de toutes les opérations nécessitant l'expropriation de monuments historiques classés ou proposés pour le classement au titre des monuments historiques. Faute de réponse dans un délai de deux mois suivant la demande, cet avis est réputé favorable* ».

Approfondissement du projet LNMP entre Béziers et Perpignan après l'enquête

Après la phase d'enquête publique et de déclaration d'utilité publique de la phase 2 entre Béziers et Perpignan (Toulouges), et comme pour la première phase, le projet LNMP fera également l'objet d'études détaillées visant à définir au plus juste les modalités de réalisation et d'exploitation de la phase 2. Seront donc réalisés :

- Le dossier des engagements de l'État et de SNCF Réseau ;
- Les études détaillées, la mise au point finale du projet et réalisation de la seconde phase du projet LNMP.

Les autres autorisations nécessaires préalables aux travaux de la phase 2

Celles-ci sont semblables à celles citées pour la première phase du projet LNMP, entre Montpellier et Béziers. Outre l'autorisation environnementale, la phase 2 sera également soumise :

- à autorisation, enregistrement ou déclaration au titre des installations classées pour la protection de l'environnement ;
- à autorisation de travaux aux abords de monuments historiques inscrits ou classés si ces abords sont impactés par le projet ;
- à archéologie préventive ;
- aux procédures d'acquisitions foncières et d'aménagement foncier agricole et forestier, de compensation des impacts sur l'économie agricole...

Patrimoine mondial de l'UNESCO

La Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan traverse le site du canal du Midi et du canal de la Robine, inscrit au Patrimoine mondial de l'Unesco.

Conformément à la convention concernant la protection du patrimoine mondial culturel et naturel du 16 novembre 1972, ratifiée par la loi du 20 mai 1975, l'État français, conformément au paragraphe 172 des orientations pour la mise en œuvre de la conservation du patrimoine mondial, doit informer l'UNESCO de toute décision susceptible d'affecter la valeur universelle exceptionnelle du site concerné.

SNCF Réseau s'est engagée à fournir l'ensemble des éléments nécessaires à l'élaboration d'une étude d'impact spécifique (distincte de celle prévue dans la réglementation française) une fois que les caractéristiques architecturales des ouvrages concernés auront été définies, et à travailler en concertation avec les services compétents de l'État.

Un rapport sur l'état de conservation du site pourra ensuite être examiné par l'UNESCO, tenant compte des mesures d'insertion architecturales et paysagères mises en œuvre par SNCF Réseau dans le cadre du projet.

4 LISTE DES TEXTES REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DUP DE LA PREMIERE PHASE DU PROJET LNMP ENTRE MONTPELLIER ET BEZIERS

 Conformément à l'article R. 123-8, 3° du code de l'environnement, les paragraphes suivants mentionnent les textes régissant l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du projet LNMP.

4.1 LES TEXTES RELATIFS A LA PROCEDURE D'ENQUETE ET AUX DECISIONS POUVANT ETRE PRISES A L'ISSUE DE LA PROCEDURE

4.1.1 Les textes relatifs à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique tenant lieu de déclaration de projet

- Code de l'environnement : articles L. 123-1 à L. 123-2 concernant le champ d'application et l'objet de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ; articles L. 123-3 à L. 123-19 concernant la procédure et le déroulement de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ; article R. 123-1 concernant le champ d'application de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ; articles R. 123-2 à R. 123-27 concernant la procédure et le déroulement de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.
- Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique : articles L. 1 à L. 122-7 et R. 111-1 à R. 122-8.

4.1.2 Les textes relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

- Code de l'urbanisme : articles L. 153-54 à L. 153-59, articles R. 153-13, R. 153-14 et R. 153-20 à R. 153-22.

4.1.3 Les textes relatifs aux consultations et avis recueillis dans le cadre de l'enquête publique et de l'instruction de la DUP

- Consultation préalable de la Direction des finances publiques : articles R. 112-4 et R. 112-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et article R. 1211-3 du code général de la propriété des personnes publiques ;
- Avis de la CDPENAF : article L. 112-1-1 du code rural et de la pêche maritime ;
- Consultation des organismes agricoles et sylvicoles (COAS) : article L. 112-3 du code rural et de la pêche maritime ;
- Avis de l'Ae-CGEDD sur l'étude d'impact et les évaluations environnementales des mises en compatibilité des documents d'urbanisme : articles L. 122-1, R. 122-6 et R. 122-7 du code de l'environnement et articles L. 104-6 et R. 104-21 à R. 104-25 du code de l'urbanisme ;
- Avis du SGPI sur l'évaluation socio-économique : article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017 et décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 ;
- Examen conjoint dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme : articles L. 153-54 et R. 153-13 du code de l'urbanisme ;
- Avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites : article R. 341-13 du code de l'environnement (au titre des modifications de l'aspect ou de l'état de sites classés ou en instance de classement) et article L. 121-27 du code de l'urbanisme ;
- Avis du ministre chargé des sites : article L. 341-14 du code de l'environnement et article R. 122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (au titre de l'expropriation de monuments naturels ou sites classés ou proposés pour le classement au titre des monuments et sites naturels) ;
- Avis du ministre de l'agriculture : article R. 122-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (repris par l'article R. 643-1 du code rural et de la pêche maritime) (expropriations impactant des parcelles plantées de vignes soumises au régime des appellations d'origine) ;
- Avis du Conseil d'État préalablement à la déclaration d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan : articles L. 121-2 et R. 121-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (travaux de création de lignes du réseau ferré national d'une longueur supérieure à 20 kilomètres, à l'exclusion des travaux d'aménagement et de réalisation d'ouvrages annexes sur le réseau existant) ;
- Avis de l'ART : article L. 2111-10-1 du code des transports et décret n° 2018-1363 du 28 décembre 2018 ;
- Avis du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise : article R. 333-14 du code de l'environnement ;

4.2 LES TEXTES RELATIFS AUX ETUDES REGLEMENTEES DU PROJET LNMP

4.2.1 Les textes relatifs à l'évaluation environnementale

- Code de l'environnement : articles L. 122-1 à L. 122-3-3 concernant les études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ; articles R. 122-1 à R. 122-13, concernant le champ d'application, le contenu et l'instruction de l'étude d'impact ainsi que la prise de décision liée.

4.2.2 Les textes relatifs à l'évaluation des incidences Natura 2000

- Code de l'environnement : articles L. 414-4 et R. 414-19 à R. 421-26 concernant l'évaluation des incidences Natura 2000.

4.2.3 Les textes relatifs à l'évaluation environnementale des mises en compatibilité des documents d'urbanisme

- Code de l'urbanisme : articles L. 104-1 à L. 104-8 et R. 104-1 à R. 104-33 (évaluation environnementale), et notamment les articles R. 104-21 à R. 104-33 relatifs à la procédure d'instruction ;

4.2.4 Les textes relatifs à l'évaluation socio-économique

- Code des transports : articles L. 1511-1 à L. 1511-5 relatifs à l'évaluation des projets en phase d'élaboration et après mise en service ; articles R. 1511-1 à R. 1511-10 relatifs au champ d'application et au contenu de l'évaluation des grands projets d'infrastructures ;
- Article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017 et décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics relatifs au champ d'application, au contenu et à l'instruction de la procédure d'évaluation des investissements publics (donnant lieu à avis du CGI).

En partenariat avec :

