



DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE A L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE DES INTERVENTIONS PRÉPARATOIRES DE LA PHASE 1

PIECE C : ÉTUDE D'IMPACT
VOLUME 7B : ÉVALUATION
ENVIRONNEMENTALE DE LA DEUXIEME
PHASE (BEZIERS / PERPIGNAN)
PARTIE 3/4 : EFFETS ET MESURES



SEPTEMBRE 2025



SOMMAIRE

PIÈCE C – VOLUME 7B – PARTIE 1 :

PRÉAMBULE
CHAPITRE I : PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA DEUXIÈME PHASE
CHAPITRE II : ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT
 1. L'environnement physique
 2. Le patrimoine naturel et biologique

PIÈCE C – VOLUME 7B – PARTIE 2 :

CHAPITRE II : ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT
 3. L'agriculture, la viticulture et la sylviculture
 4. L'environnement humain
 5. Le patrimoine historique et culturel et le paysage
 6. Les interrelations à l'échelle du territoire
 7. Synthèse des enjeux de l'état initial

PIÈCE C – VOLUME 7B – PARTIE 3 :

PRÉAMBULE
CHAPITRE III : DESCRIPTION DE LA PHASE 2 DU PROJET LNMP ENTRE BÉZIERS ET PERPIGNAN
CHAPITRE IV : ANALYSE DES EFFETS DE LA PHASE 2 DU PROJET LNMP SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION
 Sous-chapitre 1 : Effets et mesures en phase travaux

PRÉAMBULE	5
CHAPITRE III : DESCRIPTION DE LA PHASE 2 DU PROJET LNMP ENTRE BEZIERS ET PERPIGNAN	7
1.DESCRPTION GENERALE DE LA PHASE 2	7
1.1. Tracé et fonctionnalités	7
1.2. Les gares	8
1.3. Bases travaux et base de maintenance	8
1.4. Autres équipements / aménagements annexes	8
1.5. Découpage géographique des territoires	9
1.6. Calendrier de réalisation de la phase 2	9
2.DESCRPTION DE L'INSERTION TERRITORIALE DU PROJET	10
2.1. Insertion territoriale	10
2.2. Éléments caractéristiques du projet	13

CHAPITRE IV : ANALYSE DES EFFETS DE LA PHASE 2 DU PROJET LNMP SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION 37

SOUS-CHAPITRE 1 : EFFETS ET MESURES EN PHASE TRAVAUX 38

1.EFFETS ET MESURES CONCERNANT L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE 38

1.1. Le relief	38
1.1.1. Vallée de l'Orb	39
1.1.2. Plaine de l'Aude	40
1.1.3. Piémont des Corbières	42
1.1.4. Plaine du Roussillon	44
1.2. Le contexte climatique	45
1.3. Le sol et le sous-sol	45
1.3.1. La stratégie matériaux et les mouvements de terre	45
1.3.2. La géotechnique	46
1.4. Les eaux souterraines	47
1.4.1. Rabattement et modification des écoulements des nappes souterraines	48
1.4.2. Qualité des eaux souterraines	49
1.5. Les eaux superficielles	54
1.5.1. Effets quantitatifs et mesures associées en phase travaux	54
1.5.2. Effets qualitatifs et mesures associées en phase travaux	55
1.6. Les risques naturels	57
1.6.1. Risque inondation et submersion marine	57
1.6.2. Risque lié aux incendies de forêts	57
1.6.3. Risque mouvement de terrain	57
1.6.4. Risque sismique	57
1.7. Synthèse des effets et mesures sur l'environnement physique en phase travaux	58
1.7.1. Le risque inondation	58
1.7.2. La qualité de la ressource en eau	58
1.7.3. La prise en compte des contraintes géotechniques	58
1.7.4. Le risque incendie	58

2.EFFETS ET MESURES CONCERNANT LE PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE 59

2.1. Effets sur les écosystèmes, supports de la biodiversité ordinaire	59
2.2. Effets sur les zones d'inventaires, de protections et autres sites sous gestion particulière	60
2.2.1. Incidences sur le réseau Natura 2000	60
2.2.2. Effets sur les autres zones d'inventaires	61
2.2.3. Effets sur les sites sous gestion particulière	62
2.3. Effets sur les habitats naturels, flore et faune et habitats d'espèces	63
2.3.1. Effets sur les habitats naturels remarquables	63
2.3.2. Effets sur la flore vasculaire	64
2.3.3. Effets sur les invertébrés	66
2.3.4. Effets sur les amphibiens	69
2.3.5. Effets sur les reptiles	70
2.3.6. Effets sur les oiseaux	71
2.3.7. Effets sur les mammifères	75
2.3.8. Effets sur les poissons et crustacés	77
2.3.9. Effets sur les fonctionnalités écologiques	78
2.3.10. Effets sur les zones humides	78
2.4. Mesures en faveur de la préservation en faveur du patrimoine naturel et biologique	83
2.4.1. Liste des mesures d'évitement et de réduction	83
2.4.2. Mesures de compensation	92
2.4.3. Mesures d'accompagnement	101
2.4.4. Suivi de l'efficacité des mesures	101
2.5. Synthèse des effets et des mesures sur le patrimoine naturel et biologique en phase travaux	101
2.5.1. Vallée de l'Orb	101
2.5.2. Plaine de l'Aude	102
2.5.3. Piémont des Corbières	103
2.5.4. Plaine du Roussillon	104
2.5.5. Synthèse des mesures sur le patrimoine naturel et biologique à l'échelle de la phase 2	105

3.EFFETS ET MESURES CONCERNANT L'AGRICULTURE, LA VITICULTURE ET LA SYLVICULTURE ... 106

3.1. Effets et mesures associées en phase travaux sur les activités agricoles et viticoles	106
3.1.1. Effets directement liés au chantier	106
3.1.2. Occupation temporaire d'espaces agricoles et viticoles	107
3.1.3. Effets de coupe des réseaux d'irrigation et des cheminements agricoles	107
3.1.4. Pertes économiques temporaires des exploitations agricoles et viticoles	108
3.1.5. Les effets sur le milieu physique et la dénaturation des terrains	108
3.2. Effets et mesures associées en phase travaux sur les activités sylvicoles	109
3.2.1. Les effets de la consommation d'emprise liée aux travaux	109
3.2.2. L'interruption des pistes et cheminements forestiers	109
3.2.3. L'altération de la productivité	112
3.2.4. Les effets sur les équipements de lutte contre le risque d'incendie	112
3.3. Synthèse des effets et mesures sur les activités agricoles, viticoles et sylvicoles en phase travaux	113
3.3.1. Effets du projet dans la Vallée de l'Orb	113
3.3.2. Effets du projet dans la Plaine de l'Aude	113
3.3.3. Effets du projet dans le Piémont des Corbières	113
3.3.4. Effet du projet dans la Plaine du Roussillon	114
3.3.5. Mesures de réduction et de compensation sur la phase 2	114

4.EFFETS ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT HUMAIN EN PHASE TRAVAUX 115

4.1. La population	115
4.2. Le bâti et l'habitat (et biens matériels connexes)	115
4.2.1. Acquisition de foncier	115
4.2.2. Nuisances liées aux travaux pour les riverains	117
4.3. L'organisation du territoire et l'urbanisme	117
4.4. Les servitudes d'utilité publique	118
4.5. L'emploi et les activités économiques	120
4.6. Les déplacements, réseaux et équipements	121
4.7. Les risques technologiques	127
4.8. L'ambiance sonore	128
4.9. Les vibrations	129
4.10. La qualité de l'air	129
4.11. Les odeurs	130
4.12. Les émissions lumineuses	130
4.13. Le tourisme et les loisirs	130
4.14. Les autres nuisances liées à la phase travaux	132
4.15. La synthèse des effets et mesures sur l'environnement humain en phase travaux	133

5.EFFETS ET MESURES SUR LE PATRIMOINE HISTORIQUE ET CULTUREL ET LE PAYSAGE..... 135

5.1. Le patrimoine historique et culturel	135
5.2. Le paysage	137
5.3. Synthèse des effets et mesures sur le patrimoine historique, culturel et paysager	137

6.LES AMENAGEMENTS PARTICULIERS ET LES EQUIPEMENTS FERROVIAIRES..... 138

7.LES EFFETS SUR LA SANTE 138

TABLES DES ILLUSTRATIONS 139

PIÈCE C – VOLUME 7B – PARTIE 4 :

CHAPITRE IV : ANALYSE DES EFFETS DE LA PHASE 2 DU PROJET LNMP SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION

Sous-chapitre 2 : Effets et mesures en phase exploitation

CHAPITRE V : LES EFFETS CUMULÉS AVEC LES AUTRES PROJETS EXISTANTS OU APPROUVÉS

CHAPITRE VI : CARTOGRAPHIE DU PROJET, DES EFFETS ET DES MESURES

Pour rappel, dans le cadre du présent dossier d'autorisation environnementale des interventions préparatoires de la phase 1 (Montpellier-Béziers) du projet LNMP, l'état initial de l'environnement de la phase 2 (Béziers-Perpignan) (Parties 1 & 2 du Volume 7B de la présente Pièce C - Etude d'impact) a uniquement fait l'objet d'une actualisation bibliographique.

En effet, la phase 2 du projet LNMP doit faire l'objet de nouvelles concertations avec le territoire en 2025 -2026, pour réinterroger les fonctionnalités et la conception sur la section Béziers – Perpignan. Ces concertations sont susceptibles de modifier la conception même du projet en phase 2.

L'actualisation bibliographique de l'état initial de la phase 2 a donc uniquement pour objet de suivre l'évolution du territoire et de l'intégrer dans l'analyse globale du projet LNMP. Ces évolutions du territoire de la phase 2, entre 2021 et 2024, restent minimales compte tenu du pas de temps considéré (3 ans) et ne modifient pas globalement les incidences à l'échelle du projet LNMP.

A ce jour, le projet LNMP phase 2 présenté dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale des premières interventions préparatoires de la phase 1 reste le même que celui présenté lors de l'enquête publique préalable à la DUP de la phase 1. Il n'y a donc pas d'actualisation possible des incidences sur le projet qui émanera de ces concertations tant qu'elles n'ont pas eu lieu.

L'actualisation complète de la phase 2 du projet LNMP (état initial et incidences environnementales) fera l'objet du dossier d'enquête publique préalable à la DUP de la phase 2.

Comme indiqué dans le Volume 0 - Guide de lecture, les nouveaux éléments et informations actualisés de cette version de l'étude d'impact, en comparaison avec la version soumise à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, sont indiqués par des liserés bleu clair en bordure gauche, comme c'est le cas ici. Lorsque les ajouts correspondent à un chapitre entier, le titre du chapitre lui-même est indiqué avec une **trame de fond bleu clair**.

PREAMBULE

Le présent document présente les effets et mesures de la phase 2 du projet de ligne nouvelle.

Pour avoir une vision plus globale des effets et mesures du projet, le lecteur pourra utilement se référer aux volumes suivants :

- Volume 2 « Description du projet », pour la caractérisation de la ligne nouvelle mais aussi de ses aménagements annexes (gares, bases travaux, sous-stations électriques, sites de dépôts...) ;
- Volume 4 « Description des solutions de substitution raisonnables examinées par le maître d'ouvrage et principales raisons du choix effectué », pour les différentes étapes de la démarche progressive de définition du projet ;
- Volume 5 « Analyse globale des effets du projet sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation » :
 - § 3.2. pour les incidences de la vulnérabilité du projet au changement climatique ;
 - § 3.3 pour la question de la pollution éventuelle des terres ;
 - § 6.7.3 pour les incidences de la vulnérabilité du projet aux risques d'accident ou de catastrophes majeurs ;
 - § 14 pour l'évaluation de l'évolution probable de l'environnement avec mise en œuvre du projet ;
 - § 15 pour l'évaluation des effets du projet sur la santé (polluants, lumière, radiations...) ;
 - § 17 pour les coûts collectifs des pollutions et nuisances induits pour la collectivité ;
 - § 19 pour le bilan énergétique et le bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet ;
 - § 18 pour l'estimation des dépenses des mesures d'évitement/de réduction/de compensation ;
- Volume 6 « Méthodes d'évaluation pour établir l'état initial et évaluer les effets du projet – Présentation des difficultés rencontrées » pour les méthodes de prévision et éléments probants utilisés afin d'identifier et d'évaluer les incidences notables sur l'environnement, ainsi que pour la démarche d'écoconception mise en place par SNCF Réseau ;
- Volume 9 « Auteurs des études » pour les noms, qualités et qualifications des experts ayant contribué à l'étude d'impact et aux études nécessaires à sa réalisation ;

CHAPITRE III : DESCRIPTION DE LA PHASE 2 DU PROJET LNMP ENTRE BEZIERES ET PERPIGNAN

Le lecteur se reportera au Volume 7B Partie 3 « Évaluation environnementale de la seconde phase du projet (Béziers – Perpignan) », pour une description détaillée de l'état initial.

Le projet de nouvelle ligne ferroviaire entre Montpellier et Perpignan consiste à créer une liaison ferroviaire moderne (haute capacité, haute qualité, haute vitesse) pour répondre durablement à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion à moyen et long terme de l'unique axe ferroviaire de la façade méditerranéenne de la région Occitanie. Rappelons que la ligne nouvelle sera réalisée en deux phases :

- une première phase entre Montpellier et l'Est de Béziers pour un démarrage des travaux fin 2029 et une mise en service estimée à l'horizon 2034/2035, cette phase correspond aux sections du réseau ferroviaire actuellement les plus chargées ;
- une seconde phase entre Béziers et Perpignan (y compris la réalisation des gares nouvelles desservant l'ouest héraultais et l'est audois), pour un démarrage des travaux fin 2039 et une mise en service à l'horizon 2045.

Le présent dossier correspond à l'évaluation environnementale détaillée de la phase 2 du projet.

1.DESCRPTION GENERALE DE LA PHASE 2

1.1. TRACE ET FONCTIONNALITES

Le projet s'inscrit au sein de la nouvelle région Occitanie, sur les départements de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales.

La deuxième phase de la Ligne Nouvelle entre Perpignan et Béziers prévoit la création de 98 km de ligne ferroviaire à double voie et de 23 km de raccordements ferroviaires aux réseaux ferrés existants.

Ce tronçon de ligne nouvelle se raccordera :

- au Nord, au tronçon de la phase 1 qui aura fait l'objet d'une mise en service en 2034 / 2035, ce raccordement s'effectuant en limite communale de Villeneuve-lès-Béziers et de Cers ;
- au Sud, à la ligne LGV existante Figueras-Perpignan mise en service depuis 2010.

La ligne nouvelle, entre Rivesaltes et Béziers sera dédiée au transport de voyageurs. Entre Toulouse et Rivesaltes, la ligne sera mixte fret / voyageurs dans la continuité de la ligne LGV Figueras – Perpignan. A ce titre, un réseau fret équipera le raccordement I.

Des raccordements permettent des connexions avec les voies ferrées existantes :

- raccordements K, L et K+L permettant la jonction à la ligne existante Toulouse – Narbonne, dans le secteur de Narbonne. Ces raccordements s'effectuent entre le PK 61 (Racc L) et le PK 66 (racc K) de la ligne nouvelle.
- raccordement I, raccordement fret entre la ligne existante et la section mixte de la ligne nouvelle entre Rivesaltes et la section internationale France – Espagne. Ce raccordement s'effectue au PK 224 de la ligne nouvelle ;
- raccordement J, entre la ligne nouvelle et la voie existante Narbonne – Perpignan permettant de desservir la gare centre de Perpignan. Ce raccordement s'effectue au PK 222 de la ligne nouvelle.



Figure 1 : Schéma du tracé en phase 2 de la ligne nouvelle

1.2. LES GARES

Cette seconde phase du projet s'accompagne de la construction de deux gares nouvelles, une à l'Est de Béziers et une à l'Ouest de Narbonne.

Les gares existantes de Sète, Agde, Béziers conserveront une desserte TAGV qui pourra être renforcée en période estivale. Par ailleurs elles continueront, comme la gare existante de Narbonne, d'être connectées à l'ensemble de l'offre « grande vitesse » en correspondance avec des services régionaux (TER). La gare existante de Perpignan continuera quant à elle d'être desservie par l'ensemble des TAGV grâce à un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne existante.

La nouvelle gare de Béziers sera localisée plus précisément sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, au Sud du système d'échanges A9/A75, aux portes de Béziers (~PK 141).

Cette nouvelle gare grandes lignes comprendra :

- la gare proprement dite (bâtiments voyageurs, quais et accès), avec des services en gare et des commerces ;
- l'aménagement de parkings (parking relais et dépose minute / taxi)
- l'aménagement d'accès pour les modes doux (et parkings deux roues) ;
- la création d'accès routiers, réalisés en partenariat avec les collectivités ;
- une connexion aux réseaux de transport en commun dont le service sera adapté.

La nouvelle gare de Narbonne est prévue sur la commune de Montredon-des-Corbières, à l'ouest de Narbonne (~PK 176), au croisement de la ligne existante Toulouse – Narbonne avec la ligne nouvelle. Cette gare, dite « Pont des Charrettes », est réalisée sur le viaduc du Veyret et surplombe la voie ferrée existante et le cours d'eau (cf Figure 2).

Celle-ci sera conçue comme une gare de correspondance avec le réseau TER et comprendra :

- la gare proprement dite (bâtiment voyageurs, quais et accès), avec des services en gare et des commerces, celle-ci s'établit au niveau du viaduc du Veyret ;
- une nouvelle halte ferroviaire sur la voie ferrée existante ;
- une passerelle faisant la liaison entre la nouvelle gare TAGV et la nouvelle halte TER et permettant ainsi les liaisons ferroviaires inter-gares (gare actuelle – gare nouvelle de Narbonne) et des correspondances vers l'Est Audois et vers Toulouse ;
- l'aménagement d'un parking relais, d'une dépose taxi, l'aménagement d'accès pour les modes doux (et parkings deux roues) ;
- la création d'un accès routier depuis la RD6113.

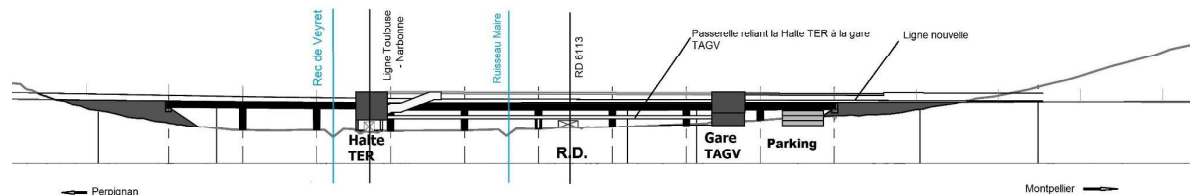


Figure 2 : Coupe de principe de la gare nouvelle de Narbonne

Un pôle d'échange multimodal sera aménagé par le Grand Narbonne en accompagnement de cette nouvelle gare.

1.3. BASES TRAVAUX ET BASE DE MAINTENANCE

En phase travaux, la mise en place des équipements ferroviaires du projet nécessite de réaliser une ou plusieurs "bases travaux" temporaires raccordées directement aux voies ferrées existantes et à la ligne nouvelle en construction. Elles ont essentiellement pour fonctions de permettre :

- la réception des trains d'approvisionnement du chantier ;
- le stockage des matériels d'équipements ferroviaires en attente de pose (ballast, rails, traverses, caténaires...) ;
- le chargement, la formation et la gestion des trains travaux¹ avant leur départ sur le chantier ;
- l'hébergement du personnel de la base.

Pour la phase 2, sont envisagées les bases travaux suivantes :

- une base travaux à Narbonne (~PK 174-175) ;
- une base travaux à Rivesaltes, prévue sur l'emplacement du futur faisceau fret (raccordement I) afin de limiter les impacts environnementaux du projet ;
- La nécessité d'une base travaux complémentaire à Nissan-lez-Enserune ou la possibilité de réutiliser la base travaux de Bessan-Saint-Thibéry seront étudiées en phase d'études de conception détaillée du projet.

A l'issue des travaux, ces bases seront démantelées et les terrains remis en état, sauf une partie de la base de Bessan-Saint-Thibéry qui sera convertie en base de maintenance pour le tronçon Béziers – Montpellier de la ligne nouvelle, et la base de Rivesaltes dont une partie sera reconvertie en faisceau fret.

Pour ce qui concerne le tronçon Toulouges – Béziers, une base de maintenance sera implantée sur la commune de Rivesaltes, entre la voie ferrée existante Narbonne-Perpignan et le raccordement J créé dans le cadre du projet de ligne nouvelle.

1.4. AUTRES EQUIPEMENTS / AMENAGEMENTS ANNEXES

D'autres équipements / aménagements seront nécessaires :

- des sous-stations électriques ;
- des structures nécessaires au bon fonctionnement de la ligne (ouvrages de franchissement hydrauliques, ouvrages d'assainissement pluviaux...) ;
- les rétablissements de voiries, chemins et autres réseaux interceptés ;
- des sites de dépôts définitifs en vue de stocker les excédents de déblais n'ayant pu être réutilisés pour les besoins en remblais du projet,
- des protections acoustiques, des rétablissements des continuités écologiques, etc.

 Ces équipements sont plus particulièrement présentés en Volume 2 de l'étude d'impact.

¹ Voir glossaire

1.5. DECOUPAGE GEOGRAPHIQUE DES TERRITOIRES

Pour faciliter la présentation du projet, le tracé de la phase 2 de la ligne nouvelle a été découpé en quatre territoires géographiques :

- Vallée de l'Orb, de Villeneuve-lès-Béziers à Lospignan.
- Plaine de l'Aude, de Nissan-lez-Enserune à Narbonne ;
- Piémont des Corbières, de Bages à Fitou ;
- Plaine du Roussillon, de Salses-le-Château à Toulouges.

A noter que les communes de Béziers, Villeneuve-lès-Béziers et Cers de la Vallée de l'Orb sont concernées par des travaux tant en phase 1 qu'en phase 2 du projet de ligne nouvelle : il s'agit de la zone de jonction entre la phase 1 et la phase 2.

1.6. CALENDRIER DE REALISATION DE LA PHASE 2

Le calendrier prévisionnel est le suivant :

- début démarrage travaux : fin 2039 / début 2040 ;
- échéance mise en service projet global : fin 2044 / début 2045.

2. DESCRIPTION DE L'INSERTION TERRITORIALE DU PROJET

2.1. INSERTION TERRITORIALE

Vallée de l'Orb

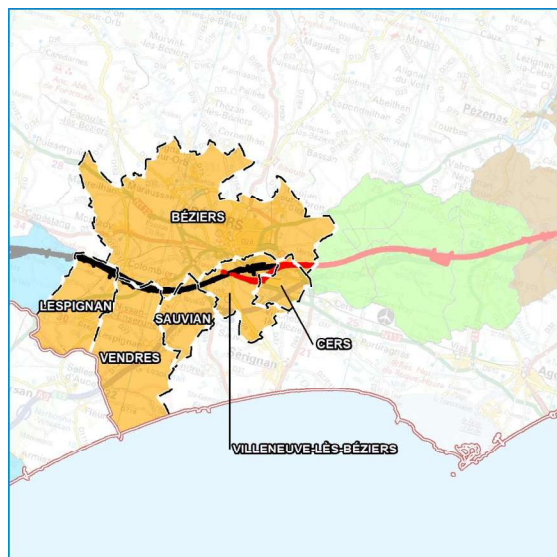


Figure 3 : Vallée de l'Orb

A l'extrémité Ouest de ce secteur, plusieurs petites dépressions formant des bassins sans écoulement naturel sont présentes sur le secteur : Saint-Aubin, Saint-Paul et Saint-Jacques.

La ligne nouvelle évite par le Nord les zones humides des anciens étangs de Saint-Paul et Saint-Aubin sur la commune de L'Espignan, après le franchissement de la RD 609. Elle évite aussi le lieu-dit « la Rouvière » aux enjeux agricoles importants.

Elle évite enfin le périmètre de protection du château de Poussan-le-Haut, mais écorne la pointe nord du site Natura 2000 des Collines du Narbonnais.

Après avoir franchi l'A9 par un ouvrage inférieur au sud de « la Garrigue de Bayssan », le projet traverse la carrière de la Galiberte et la zone d'activités économique Via Europa sur Vendres, en s'inscrivant au maximum dans l'emplacement réservé dans les documents d'urbanisme sans y parvenir totalement ; Il sera certainement nécessaire de

relocaliser quelques bâtiments d'entreprise (constructions servant à l'exploitation de la carrière).

Le projet pénètre ensuite sur Sauvian dans la plaine alluviale et inondable de la vallée de l'Orb, dont le cours inférieur est classé site Natura 2000, et se cale au plus près à l'aval de l'A9 afin de limiter les incidences du projet sur les écoulements et le patrimoine naturel.

La ligne nouvelle franchit l'Orb en pénétrant sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, avant d'enjamber le canal du Midi, site classé et site inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO.

La ligne nouvelle franchit ensuite la voie ferrée Agde-Béziers et passe au niveau d'une zone urbanisée de Villeneuve-lès-Béziers. Ce secteur présente les plus forts enjeux et effets sur l'habitat.

Plus à l'Est, son positionnement au Sud de l'autoroute lui permet d'éviter les périmètres d'aléas des PPRT de GAZECHIM, site SEVESO au sein de la zone d'activités du Capiscol.

La ligne nouvelle traverse ensuite la zone d'activités de « la Montagnette » pour atteindre une zone de friche au droit de l'intersection des autoroutes A 9 et A 75, entre la RD 612 et le Ru de l'Ardailou, où est prévue la gare nouvelle de l'agglomération du biterrois et Ouest héraultais. Pour faciliter l'insertion du projet dans ce secteur en plein urbanisation, le profil en long est adapté en passant sous la RD 612, actuellement « rocade » Ouest de l'agglomération.

Ce secteur marque la fin du tracé de la phase 2 qui se raccorde au tracé de la phase 1 sur les communes de Villeneuve-lès-Béziers et Cers.

Plaine de l'Aude

Ce secteur s'étend depuis l'est de l'Agglomération narbonnaise, dans l'Aude, jusqu'à Nissan-lez-Enserune dans le département de l'Hérault.

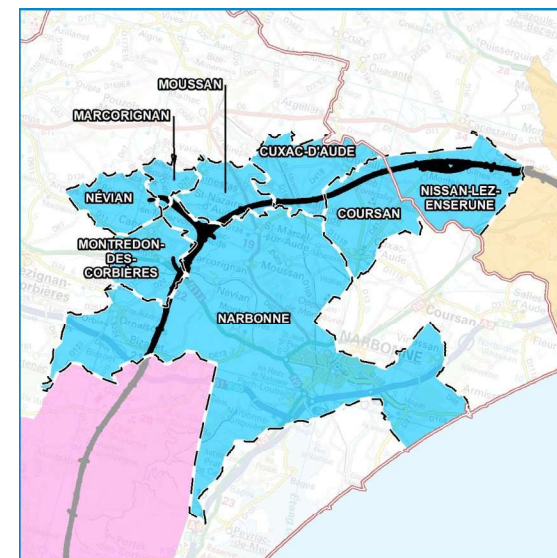


Figure 4 : Plaine de l'Aude

La ligne nouvelle s'inscrit au début de ce secteur au sein du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise et passe en limite du projet de site classé de l'Abbaye de Fontfroide, entre l'extrémité sud du secteur et l'autoroute A 61.

Le projet traverse ensuite le secteur du Château de Jonquières, site d'intérêt local puis franchit l'autoroute A 61, dite « des deux mers » par un ouvrage inférieur. Sur ce tronçon, le relief tourmenté impose deux sections en tranchée couverte (tranchée couverte du col de la Jonquière et tranchée couverte du franchissement de l'A61).

La ligne nouvelle traverse les nombreuses zones d'inventaires ou de protection du patrimoine naturel qui se situent dans ce secteur : les Garrigues de Marignan, les garrigues des Roches grises, les collines de Moussan (ZNIEFF type 1), les collines narbonnaises, le massif de Fontfroide (ZNIEFF de type 2), ainsi que des Espaces Boisés Classés (les Empriouts, la Métairie haute, le Fresquet, le massif de Fontfroide, les Hauts de Narbonne). Elle évite toutefois, au sud, le cœur de nature du site Natura 2000 « ZPS Corbières Orientales », site sur lequel elle empiète à l'extrémité est.

Elle n'a pas d'incidence directe sur la ZSC Grotte de la Ratapanade, mais pourrait avoir une incidence sur les routes de vol des différentes espèces de chiroptères du site.

La ligne poursuit son tracé en direction de Montredon-les-Corbières et Moussan, à l'Ouest de Narbonne, au sein de territoires mixtes (naturel, agricole et partiellement urbanisé) avant de croiser la ligne existante Narbonne-Toulouse.

La ligne nouvelle intercepte les périmètres de protection éloignée et rapprochée du forage d'alimentation en eau potable du ratier, sur la carrière de Cap de Plat. La conception du projet prend en compte cet enjeu majeur.

C'est dans ce secteur (au croisement de la ligne existante Toulouse – Narbonne avec la ligne nouvelle) qu'il est prévu l'implantation de la gare nouvelle du Narbonnais. Cette gare, dite « Pont des Charrettes », est réalisée sur le viaduc du Veyret et surplombe la voie ferrée existante et le cours d'eau.

Elle assurera, grâce à la création également d'une nouvelle halte ferroviaire sur la voie ferrée existante, la connexion entre les TER et les TAGV.

Dans ce secteur pourra également s'implanter une base travaux temporaire. A noter que son emprise définitive sera revue en étude de conception détaillée afin d'éviter le périmètre de protection rapproché du Ratier.

En termes de fonctionnalités, le projet comprend deux raccordements : l'un de Perpignan vers Toulouse à double voie (Rac L) et l'autre de Montpellier vers Toulouse à voie unique (Rac K), qui se rejoignent pour se connecter à la ligne existante Narbonne-Toulouse sur les communes de Marcorignan et Névian.

Le projet passe à plus de 100 mètres du domaine de Grange Basse et du château des Levrettes (centre médical), bien que ce dernier se retrouve enclavé au milieu du noeud ferroviaire formé par la Ligne Nouvelle et les raccordements

Plus au Nord, le projet redescend en direction des basses plaines de l'Aude, avec quelques incursions sur le territoire de Narbonne pour se diriger vers la commune de Cuxac d'Aude tout en contournant par le Nord-Ouest le site SEVESO de Orano Malvézi (ex-Comurhex). Le projet s'inscrit légèrement au sein du périmètre du PPRT du site SEVESO mais la réalisation du projet est permise par son règlement.

Le projet franchit la plaine viticole, vaste zone inondable de l'Aude sur presque 10 km (dont le cours inférieur est classé en Site Natura 2000 - ZSC du Cours inférieur de l'Aude), et le Canal de la Robine avec un profil en long adapté, c'est-à-dire au-dessus des plus hautes eaux, une succession de remblais percés et de viaducs sont nécessaires pour assurer la transparence hydraulique du projet.

Le franchissement du canal de la Robine, partie intégrante du site classé du canal du Midi, également inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, ainsi que, de part-et-d'autre du canal, le site classé des Paysages du canal du Midi, constitue un enjeu majeur du projet.

À partir du Rec d'Audié, la ligne nouvelle remonte sur le plateau de Nissan en passant au Nord-Ouest du hameau de Périès, porte d'entrée

du département de l'Hérault. Cette zone essentiellement viticole domine l'étang de Capestang, vaste zone humide servant au ressuage des crues de l'Aude.

Compte tenu des contraintes techniques, le tracé ne peut éviter l'extrémité sud de la ZPS de l'étang de Capestang, mais parvient à éviter les enjeux écologiques majeurs identifiés lors des inventaires de terrain dans les fossés de drainage de l'étang (canal de la collocation, canal et étang de l'Aiguille de Londres, canal de ceinture, canal de Noer).

Le paysage bocager (nombreuses haies), et la continuité écologique avec les zones humides des basses plaines (étang de Capestang, étang de Lospignan, étang de Vendres) font de cette plaine, ainsi que des collines en rive gauche de l'Aude qui l'entourent (Site Natura 2000 ZSC collines du Narbonnais), une grande zone d'intérêt écologique, notamment pour l'avifaune migratrice.

Une autre option de base travaux temporaire est envisagée à Nissan-Lez-Ensérune, le positionnement cette base devra néanmoins être optimisée en étude de conception détaillée afin de limiter son incidence sur les cours d'eau du secteur (ruisseau des Gazagnasses, la Bastide...)

Après la plaine viticole, le projet s'infléchit vers le nord-est et franchit la voie ferrée existante entre Béziers et Narbonne, puis contourne Nissan-lez-Ensérune par le Nord. Il intercepte un périmètre de protection de monument historique : la Chapelle Notre Dame de la Miséricorde.

Cette zone se trouve dominée par l'Oppidum d'Ensérune au pied duquel passe le canal du Midi classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. Si le projet intercepte la zone « d'influence » (perception lointaine) du canal, au nord de Nissan-lez-Ensérune, il préserve la zone « sensible » et surtout la zone « classée » du Canal et des paysages du canal du Midi

Piémont des Corbières

Ce secteur s'étend depuis la commune de Fitou jusqu'à Bages dans le département de l'Aude.

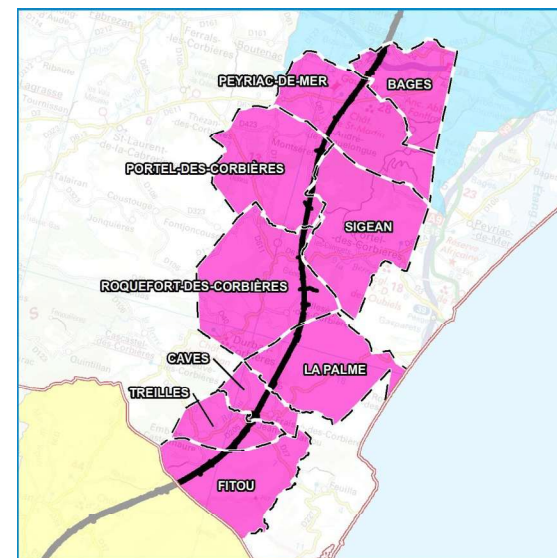


Figure 5 : Piémont des Corbières

À partir de Fitou et l'entrée dans le département de l'Aude, le projet s'inscrit au sein du Parc Naturel Régional (PNR) de la Narbonnaise.

Dans ce secteur, le relief marqué implique des mouvements de terre (déblais et remblais) très importants. Les optimisations locales de tracé seront poursuivies en phase d'études détaillées (APD) afin de limiter les volumes de déblais.

Ce secteur s'inscrit dans une alternance de vignobles d'appellation Corbières et de zones boisées sur les collines, entrecoupées par les ruisseaux et thalwegs qui descendent du massif des Corbières.

Le projet traverse des zonages AOP : l'AOP Fitou, plus vieille appellation du Languedoc-Roussillon, et l'AOP Corbières sur les communes de Treilles, Fitou et Caves, Roquefort et Portel-des-Corbières, ainsi que les AOP Rivesaltes et Muscat de Rivesaltes.

Il s'inscrit dans le périmètre de protection de la Chapelle Saint-Aubin, classée aux monuments historiques, sur la commune de Fitou.

À signaler également que la Ligne Nouvelle s'insère à proximité d'un parc éolien présent sur cette commune et qui, bien que non directement impacté, présente un mât à une distance telle qu'il va devoir être déplacé pour des raisons de sécurité vis-à-vis du projet.

Cette solution préserve au mieux les enjeux humains de la plaine littorale mais s'inscrit dans le patrimoine naturel spécifique des Corbières (Site Natura 2000 ZPS des Basses Corbières, ZNIEFF de type 1 des garrigues de Fitou et de type 2 des Basses Corbières Orientales, ZICO des Basses Corbières...).

La ligne nouvelle intercepte un réseau hydrographique constitué de ruisseaux et nombreux cours d'eau temporaires concentrés entre Treilles et Portel-des-Corbières, avec notamment l'Arène, le Riou et le Rieu. Sa conception détaillée aura notamment pour objectif de limiter les impacts sur les écoulements souterrains du réseau karstique des Corbières.

Sur la partie Nord du secteur, le projet proposé limite autant que possible la création de nouvelles nuisances et le morcellement du territoire en recherchant un jumelage avec l'autoroute A9, à l'ouest de celle-ci dans une ambiance de garrigue au droit des communes de Caves, Roquefort-des-Corbières, Portel-des-Corbières et Peyriac-de-Mer.

Le tracé ne peut toutefois éviter le site inscrit de la Roque à Roquefort-des-Corbières mais qui sera franchi en tunnel pour améliorer son insertion paysagère (à l'inverse de la route nationale et de l'autoroute A9 qui ont entaillé le massif). Sur Roquefort-des-Corbières également, l'évitement d'une carrière n'a pas été possible.

Sur le secteur de Treilles, le relief impose des mouvements de terre importants et conduit à des remblais de grande hauteur, même si plusieurs viaducs limitent la perception de la ligne en direction de la mer depuis les hauteurs.

Le projet franchit la vallée de la Berre, dont le cours historique a été dévié et qui constitue un enjeu hydraulique important. La rivière sert également de corridor écologique de valeur, notamment pour les chiroptères. Le projet n'aura toutefois pas d'incidence directe sur les sites Natura 2000 de ce secteur (ZPS des Corbières orientales, ZPS Complexe lagunaire de Bages-Sigean) qui sont évités.

D'une manière générale, le tracé évite les bourgs et villages du secteur 2. Le projet passe cependant à proximité de certains domaines viticoles parfois reconvertis en centres d'accueil touristiques (Domaine des Mattes, du Sabot, de la Grange neuve, Puech Vermeillé ...), longe le hameau des Thézanes sur la commune de Portel et impacte celui des Rouges sur la commune de Peyriac-de-Mer.

Au nord du secteur, le projet s'éloigne de l'A9 vers l'ouest. Il passe à mi-distance du hameau de Vacquiers et du domaine de Java dont l'allée de pins parasols sera franchie par un pont supérieur de 75 m. A noter que cet ensemble s'inscrit dans le site patrimonial remarquable (SPR) de Bages.

Sur la partie Nord du secteur, la LNMP contourne l'agglomération de Narbonne par l'ouest pour permettre la connexion en direction de Carcassonne et Toulouse, entre dans le massif de Fontfroide et les collines narbonnaises, en passant à l'Est de l'écopole Lambert de Narbonne, vaste complexe de traitement des déchets urbains de l'agglomération.

Les contraintes localisées de relief imposent un court tunnel (tunnel de Lambert) en fin de secteur.

Plaine du Roussillon

Ce secteur s'étend depuis la commune de Toulouges jusqu'à Salses-le-Château dans le département des Pyrénées-Orientales.

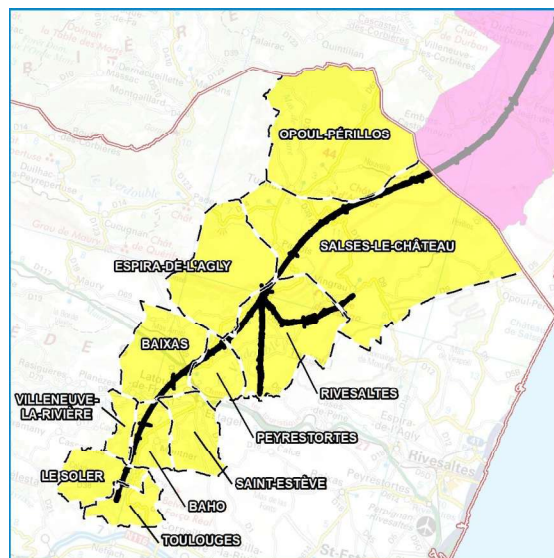


Figure 6 : Plaine du Roussillon

Le projet, dont l'amorce est déterminée par la jonction à la section internationale Perpignan-Figueras, traverse, en direction du nord des Pyrénées-Orientales, la commune de Toulouges puis du Soler, dans le secteur des Bassettes (zone agricole bocagère et inondable), puis franchit par un ouvrage inférieur la voie ferrée existante Perpignan-Villefranche (qui devra être rehaussée). Ce passage en déblai implique un traitement hydraulique adapté du secteur. Lorsque la profondeur le permet, une tranchée couverte est prévue pour assurer la continuité urbaine de la zone (tranchée couverte du Soler).

La ligne nouvelle traverse ensuite la zone urbaine de Sainte Eugénie et son canal d'irrigation, franchit perpendiculairement la RN 116 puis la Têt et ses zones inondables associées (classées en ZNIEFF de type 1 et en Espace Naturel Sensible), entre Villeneuve-la-Rivière et Baho.

Elle remonte ensuite sur le plateau viticole de Baixas, traverse les vignobles de la Plaine du Roussillon qui se poursuivent jusqu'au pied des Corbières orientales.

Le projet descend ensuite dans la vallée de l'Agly, en passant entre le village de Baixas et le lotissement Costa Rossa de Peyrestortes, restant à distance des premières habitations.

L'Agly est franchie au niveau d'un coude (gravière Roussillon Terrassement) au sud de la commune d'Espira-de-l'Agly

Cette conception permet la réalisation des raccordements « fret » et « voyageurs » (respectivement I et J) au niveau de Rivesaltes. Le raccordement « voyageurs » (J) franchit également l'Agly. Le raccordement « Fret » (I) franchit le Roboul, affluent de l'Agly.

Sur la commune de Rivesaltes, il est prévu l'implantation :

- d'une base de maintenance qui sera positionnée au droit de la gare actuelle, entre la ligne nouvelle et le faisceau fret existant, l'ensemble étant mis hors d'eau par rapport au risque inondation ;
- d'une base travaux temporaire (au droit du futur faisceau fret) sur le raccordement I ;
- d'un faisceau fret à l'issue de la remise en état de la base travaux, sur le raccordement I.

Le milieu naturel est riche (Espace Naturel Sensible (ENS) de la vallée de l'Agly, ZNIEFF du camp militaire Maréchal Joffre), en raison notamment de la présence d'une vaste zone en friche sur le camp Joffre ponctuée par les anciens baraquements. Une avifaune très riche fréquente ces milieux, ainsi que des batraciens et des chiroptères.

Le projet proposé passe le plus au Nord-Ouest possible de cette zone d'enjeux et évite ainsi les incidences directes sur la zone de nidification de l'Alouette Calandre notamment. Il tangente également la zone de dangers du futur PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques) du camp militaire Joffre, une concertation entre les deux projets ayant permis d'en éviter les périmètres de risque.

Le projet est également en dehors du site classé du château de Salses.

Une grande zone d'activités économiques, qui accueille notamment des parcs éoliens, occupe la partie Est de la zone (Espace Entreprise Méditerranée), au Nord du raccordement I. Ce dernier s'insère par ailleurs au sein des périmètres de protection rapprochée et éloignée du captage d'eau potable F1 AINR sur Rivesaltes et Salses-le-Château.

Le projet LNMP sort de la plaine du Roussillon en traversant la colline boisée du Mas Passa Temps et remonte ensuite vers les Corbières en franchissant la vallée sèche du Mas Llobet.

La ligne nouvelle longe ensuite la RD5, passe à proximité de la grande carrière de Salses-le-Château, mais ne peut toutefois pas éviter le périmètre d'aléas PPRT du site SEVESO d'Opoul-Périllos, qui devra être déplacé.

À signaler également que la ligne nouvelle s'insère à proximité d'un parc éolien présent sur cette commune et qui, bien que non directement impacté, présente un mât à une distance telle qu'il va devoir être déplacé pour des raisons de sécurité vis-à-vis du projet.

L'ensemble de ce secteur présente un paysage très agricole et viticole (zone d'AOC Rivesaltes et Muscat de Rivesaltes, AOP Côtes du Roussillon à Salses-le-Château).

2.2. ÉLÉMENTS CARACTERISTIQUES DU PROJET

Les éléments caractéristiques du projet sont :

Vallée de l'Orb

Pour mémoire, dans la partie Est de la Vallée de l'Orb, le projet vient se raccorder à la section courante de la ligne nouvelle réalisée lors de la première phase d'aménagement entre Montpellier et Béziers.

Le rac B permettant le raccordement de la ligne nouvelle à la ligne classique sera également réalisé durant cette première phase d'aménagement de la LNMP.

La Vallée de l'Orb - du PK 139,9 au PK 154,0 comprendra :

- 14,1 km de Ligne nouvelle dédiés uniquement au trafic voyageurs pour la phase 2* ;
- la gare nouvelle de l'agglomération du Biterrois et de l'ouest héraultais sur la commune de Villeneuve-les-Béziers ;

Les ouvrages les plus importants du secteur seront :

- la tranchée couverte sous l'autoroute A9
- le viaduc de l'Orb et ses ouvrages hydrauliques de décharge ;
- le viaduc du Canal du Midi.

* afin d'effectuer la jonction avec la phase 1, 1,5 km de ligne nouvelle dédiée au trafic voyageur phase 2 sont incluses dans la Vallée de l'Hérault » du PK 138,4 au PK 139,9.

Plaine de l'Aude

La Plaine de l'Aude - du PK 154,0 au PK 181,9- comprendra :

- 27,9 km de Ligne nouvelle dédiée au trafic voyageurs ;
- la gare nouvelle de l'agglomération narbonnaise et de l'est audois, au lieu-dit « Pont des Charrettes » ;
- deux raccordements (K, L) à la ligne existante Narbonne - Toulouse ;
- une sous-station électrique, à Narbonne ;
- une base travaux à Narbonne, au lieu-dit « Le Montgil »
- une base travaux, à Nissan-lez-Ensérune.

Les ouvrages les plus importants du secteur seront :

- la tranchée couverte de Jonquières ;
- la tranchée couverte de franchissement de l'A61 ;
- le viaduc du Veyret, franchissant la voie ferrée existante Narbonne – Carcassonne, le Rec de Veyret et accueillant la gare nouvelle de Narbonne ;
- le viaduc du Canal de la Robine ;
- le viaduc de l'Aude et les ouvrages hydrauliques de décharge des basses plaines de l'Aude ;
- le viaduc de franchissement de la ligne Béziers – Narbonne et de la RD 37.

Piémont des Corbières

Le Piémont des Corbières – du PK 181,9 au PK 211,2 au- comprendra :

- 29,3 km de Ligne nouvelle dédiée au trafic voyageurs.

Les ouvrages les plus importants du secteur seront :

- le viaduc de la Combe de Remiols ;
- le viaduc du Ruisseau de l'Abreuvoir ;
- le viaduc de l'Arène ;
- le viaduc de la Combe de la Val ;
- le tunnel de Roquefort ;
- le viaduc du Ruisseau des Cabanettes ;
- le viaduc de la Berre ;
- le tunnel de Lambert.

Plaine du Roussillon

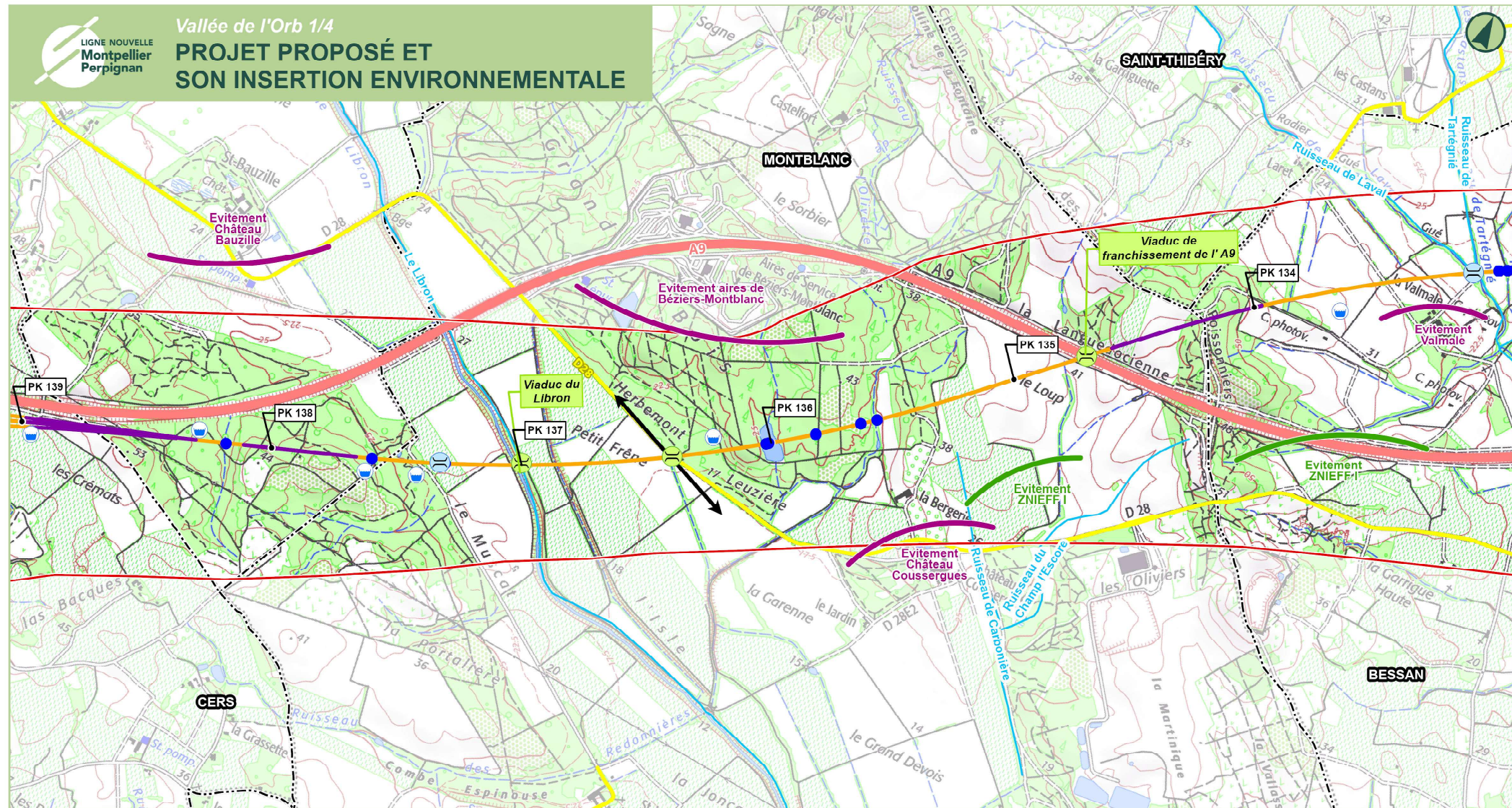
La Plaine du Roussillon, du PK 211,2 au PK 237,6 comprendra :

- 26,4 km de Ligne nouvelle (dont 13 km à trafic mixte voyageurs-fret) connectée à la section internationale Perpignan Figueras ;
- deux raccordements : I pour le fret et J pour les voyageurs ;
- un faisceau fret pour la constitution et la régulation des trains de fret dans le prolongement du raccordement I ;
- un aménagement de la sous-station électrique existante au Soler ;
- une potentielle base travaux sur le raccordement I (au droit du futur faisceau fret) ;
- une base de maintenance en gare de Rivesaltes.

Les ouvrages les plus importants du secteur seront :

- la tranchée couverte du Soler ;
- le viaduc de la Têt ;
- les viaducs de l'Agly ;
- les viaducs du Roboul ;
- le viaduc du Mas Llobet ;
- quatre franchissements ferroviaires ;
- deux sauts-de-mouton sur voie ferrée existante ;
- un franchissement de l'autoroute A9 par le raccordement I.

Les cartes des principaux enjeux évités, illustrant la présentation territoriale de l'infrastructure sont données ci-après.



LÉGENDE

- Limite départementale
- Limite communale
- Zone de Passage
- Préférentiel phase 1

- PK 01
- Point kilométrique (PK)
- Phase 1 : Montpellier - Béziers
- Ligne nouvelle ou raccordement (RAC) en déblai, en remblai
- Phase 2 : Béziers - Perpignan
- Rétablissement principal (RN/RD) envisagé
- Base de maintenance ferroviaire (BM)
- Base travaux (BT)

- Raccordement au réseau ferroviaire existant
- Poste d'alimentation électrique (PAE)
- Gare nouvelle
- Principaux ouvrages d'art :
- Franchissement hydraulique
- Viaduc / Pont
- Ouvrage souterrain (tunnel, tranchée couverte)
- Bassin hydraulique
- Ouvrage hydraulique

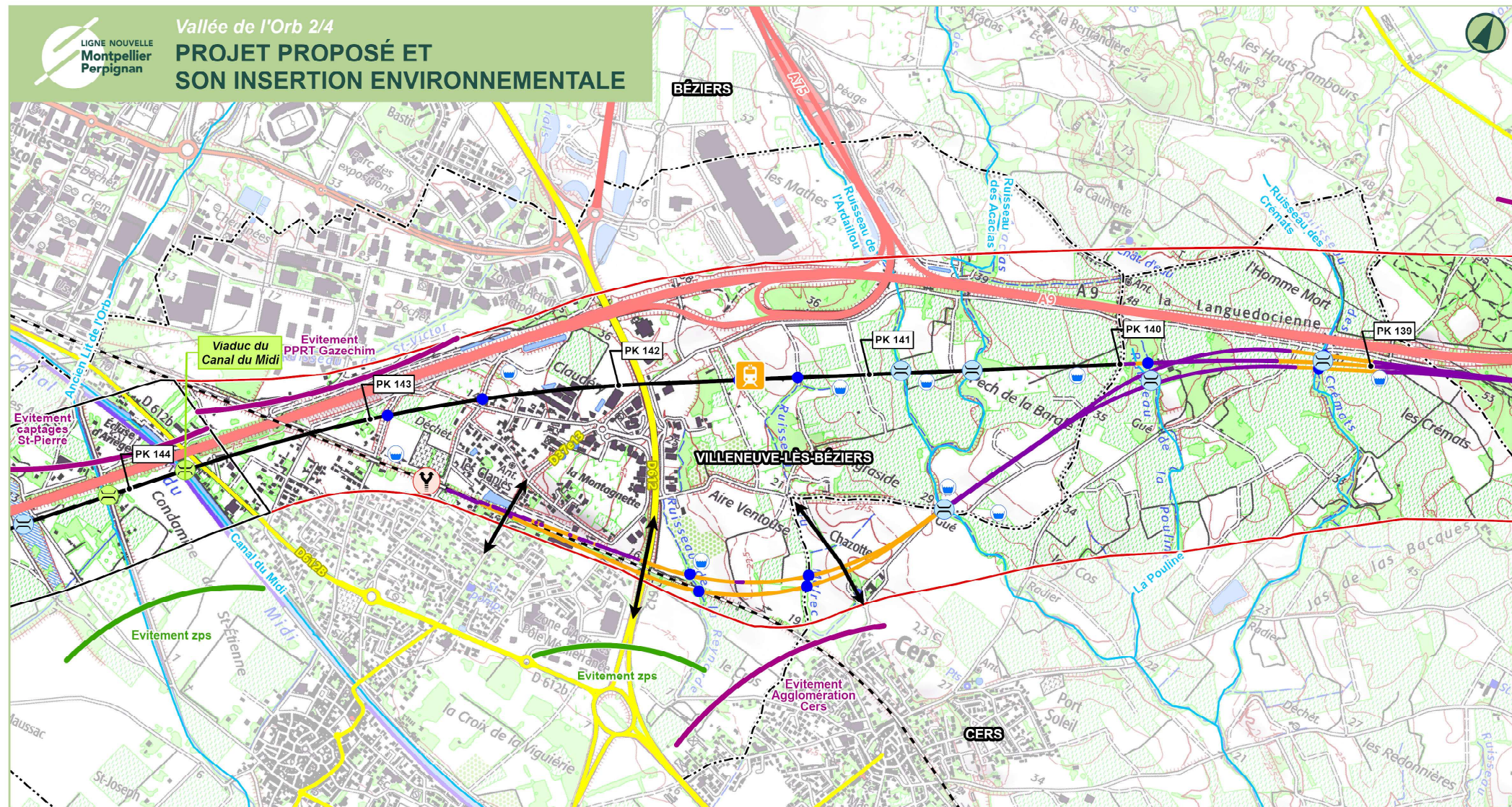
- Évitement :
- Milieu naturel
 - Milieu humain
 - Patrimoine / Paysage





Vallée de l'Orb 2/4

PROJET PROPOSÉ ET SON INSERTION ENVIRONNEMENTALE



LÉGENDE

- Limite départementale
- Limite communale
- Réseau ferré existant
- Zone de Passage Préférentiel phase 1
- Zone de Passage Préférentiel phase 2

- Point kilométrique (PK)
- Phase 1 : Montpellier - Béziers
- Ligne nouvelle ou raccordement (RAC) en **déblai**, en **remblai**
- Phase 2 : Béziers - Perpignan
- Rétablissement principal (RN/RD) envisagé
- Base de maintenance ferroviaire (BM)
- Base travaux (BT)

- Raccordement au réseau ferroviaire existant
- Poste d'alimentation électrique (PAE)
- Gare nouvelle

Principaux ouvrages d'art:

- Franchissement hydraulique
- Viaduc / Pont
- Ouvrage souterrain (tunnel, tranchée couverte)
- Bassin hydraulique
- Ouvrage hydraulique

Évitement :

- Milieu naturel
- Milieu humain
- Patrimoine / Paysage

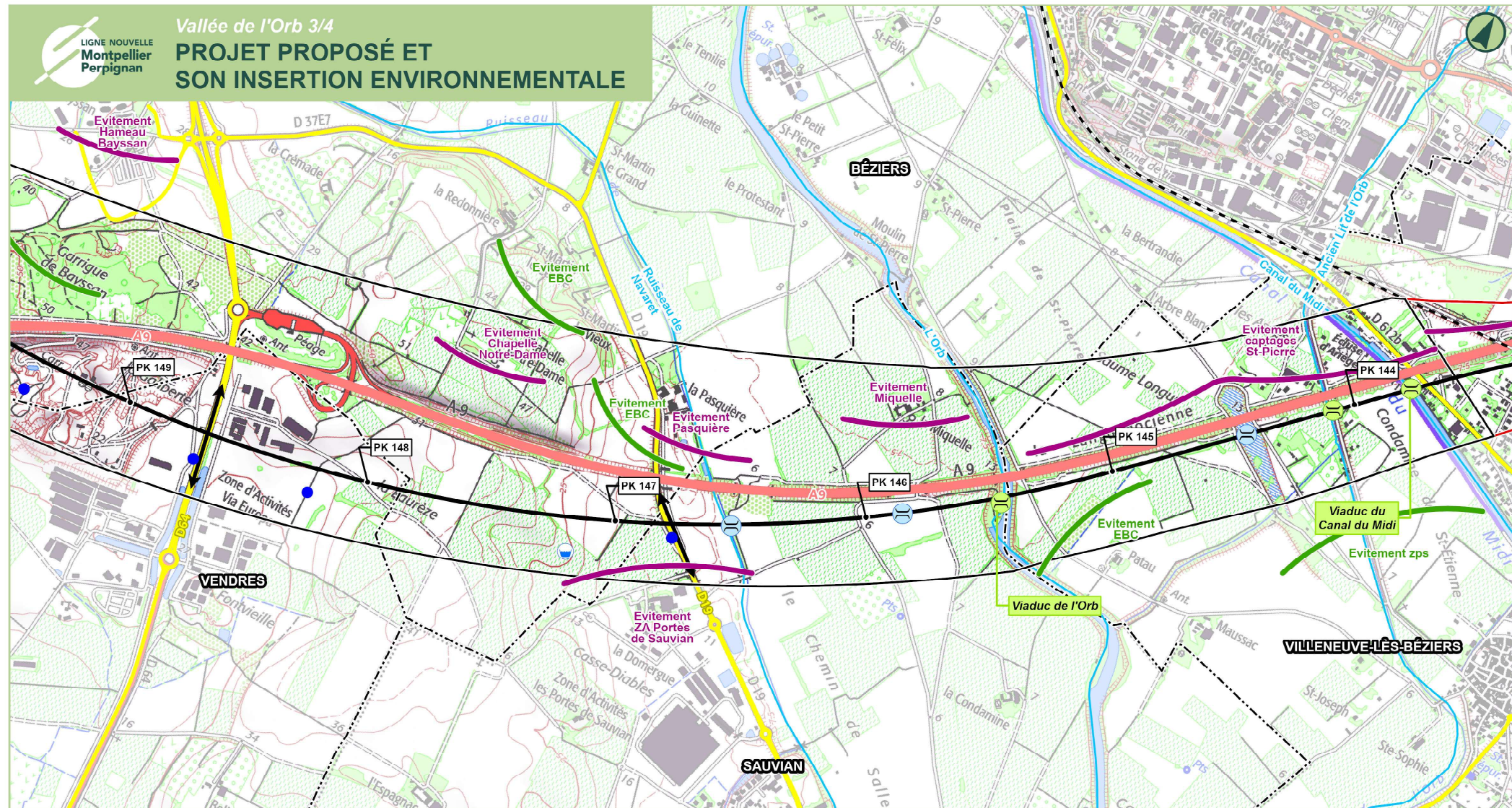


Sources : SNCF Réseau
Fond de plan : Scan 25 © IGN



Vallée de l'Orb 3/4

PROJET PROPOSÉ ET SON INSERTION ENVIRONNEMENTALE



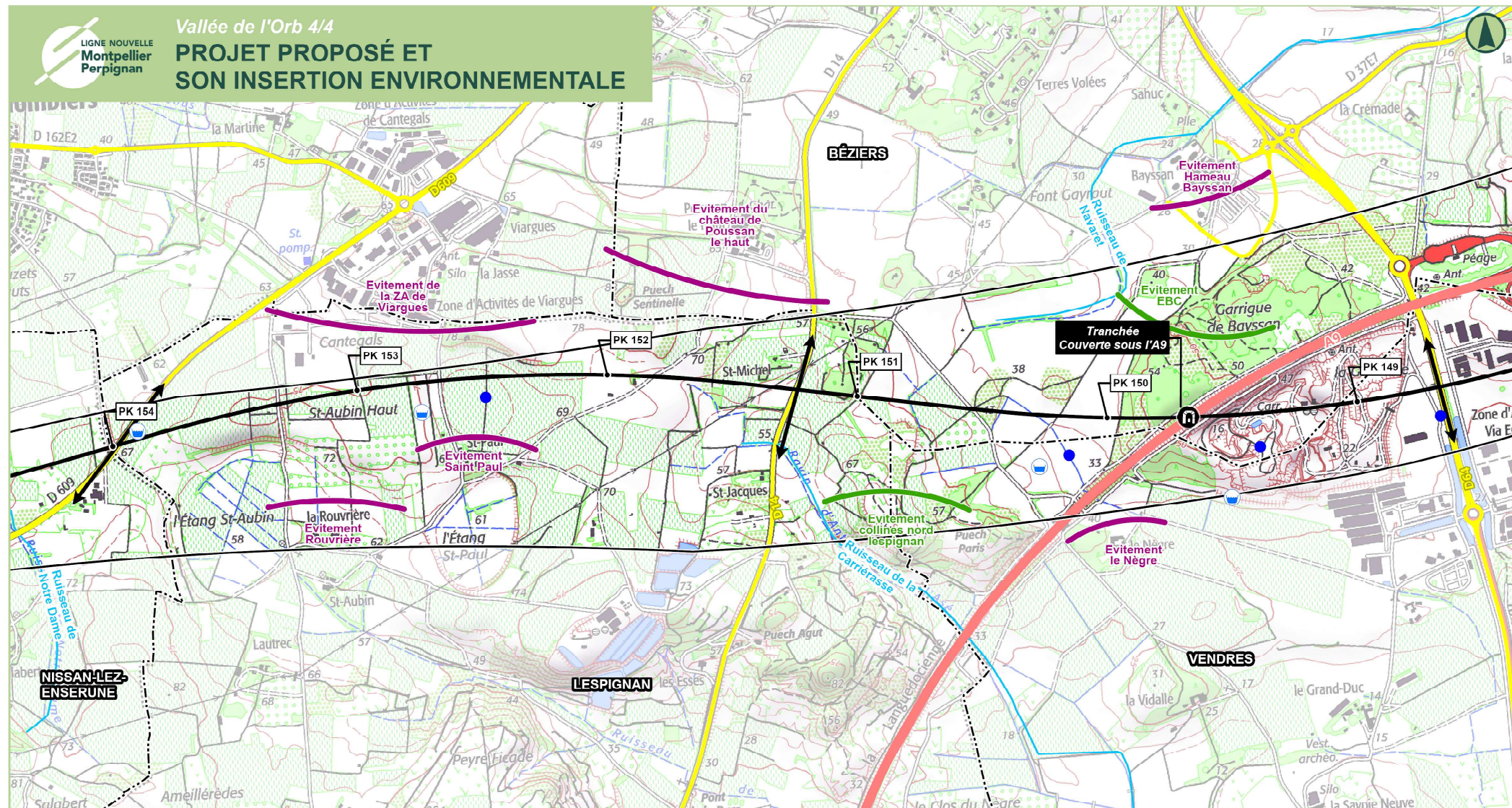
LÉGENDE

- Point kilométrique (PK)
- Phase 1 : Montpellier - Béziers
- Ligne nouvelle ou raccordement (RAC) en **déblai**, en **remblai**
- Phase 2 : Béziers - Perpignan
- Rétablissement principal (RN/RD) envisagé
- Base de maintenance ferroviaire (BM)
- Base travaux (BT)

- Raccordement au réseau ferroviaire existant
- Poste d'alimentation électrique (PAE)
- Gare nouvelle
- Principaux ouvrages d'art:
 - Franchissement hydraulique
 - Viaduc / Pont
 - Ouvrage souterrain (tunnel, tranchée couverte)
 - Bassin hydraulique
 - Ouvrage hydraulique

- Évitement :**
- Milieu naturel
 - Milieu humain
 - Patrimoine / Paysage





LÉGENDE

-  Limite départementale
 Limite communale
 Zone de Passage Préférentiel phase 2

- PK 01**
- Point kilométrique (PK)
- Phase 1 : Montpellier - Béziers
- Ligne nouvelle ou raccordement (RAC) en **déblai**, en **remblai**
- Phase 2 : Béziers - Perpignan
- ➡ Rétablissement principal (RN/RD) envisagé

- Base de maintenance ferroviaire (BM)
- Base travaux (BT)

-  Raccordement au réseau ferroviaire existant
-  Poste d'alimentation électrique (PAE)
-  Gare nouvelle

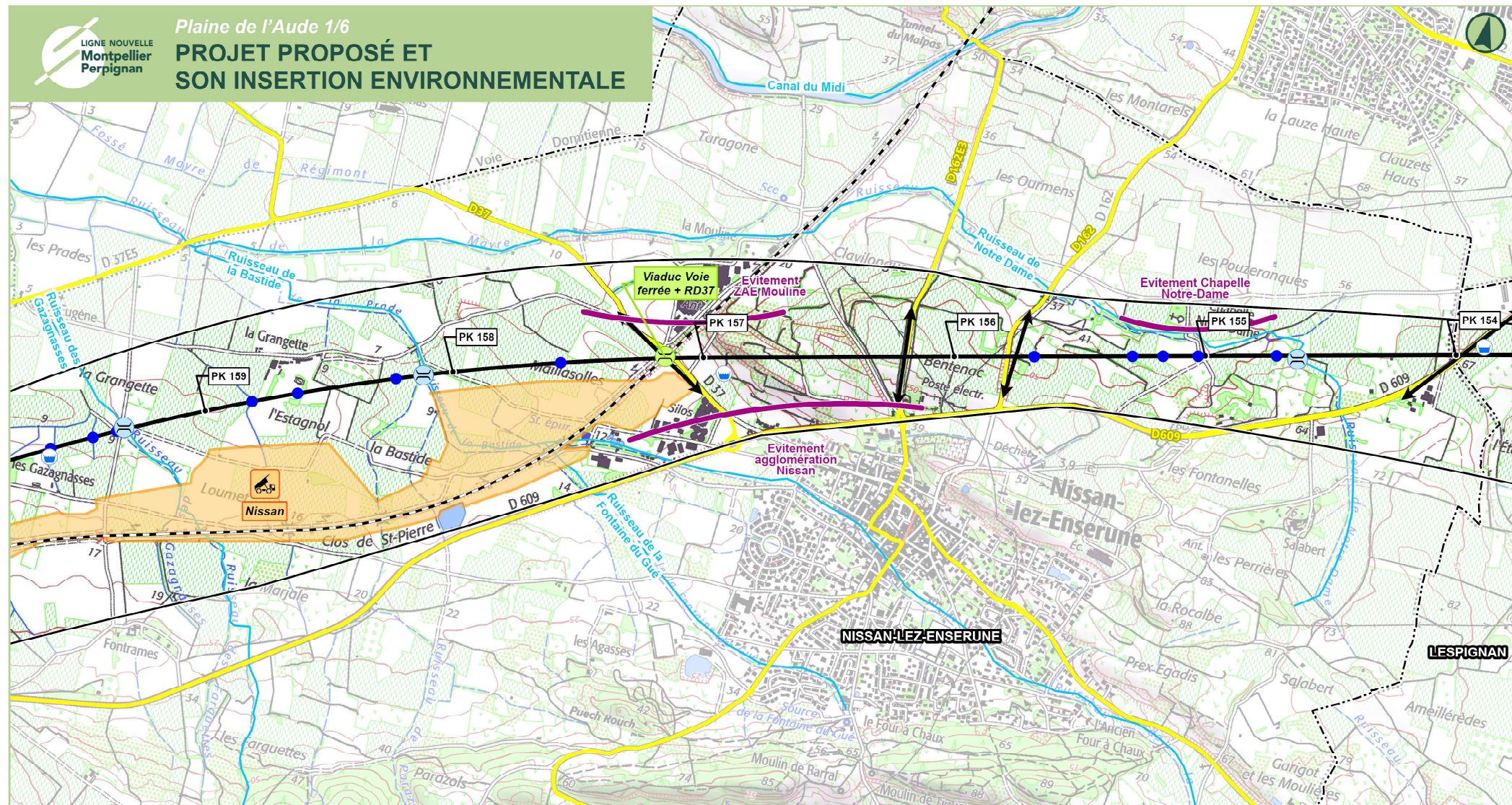
Principaux ouvrages d'art:

-  Franchissement hydraulique  Bassin hydraulique
 Viaduc / Pont  Ouvrage hydraulique
 Ouvrage souterrain (tunnel, tranchée couverte)

Évitement :

-
- Milieu naturel
- Milieu humain
- Patrimoine / Paysage





LÉGENDE

- Limite départementale
- Limite communale
- Réseau ferré existant
- Zone de Passage
- Préférentiel phase 2

- PK 01
- Point kilométrique (PK)
- Phase 1 : Montpellier - Béziers
- Ligne nouvelle ou raccordement (RAC) en **déblai**, en **remblai**
- Phase 2 : Béziers - Perpignan
- Rétablissement principal (RN/RD) envisagé

- Base de maintenance ferroviaire (BM)
- Base travaux (BT)

- Raccordement au réseau ferroviaire existant
- Poste d'alimentation électrique (PAE)
- Gare nouvelle

Principaux ouvrages d'art:

- Franchissement hydraulique
- Viaduc / Pont
- Ouvrage souterrain (tunnel, tranchée couverte)
- Bassin hydraulique
- Ouvrage hydraulique

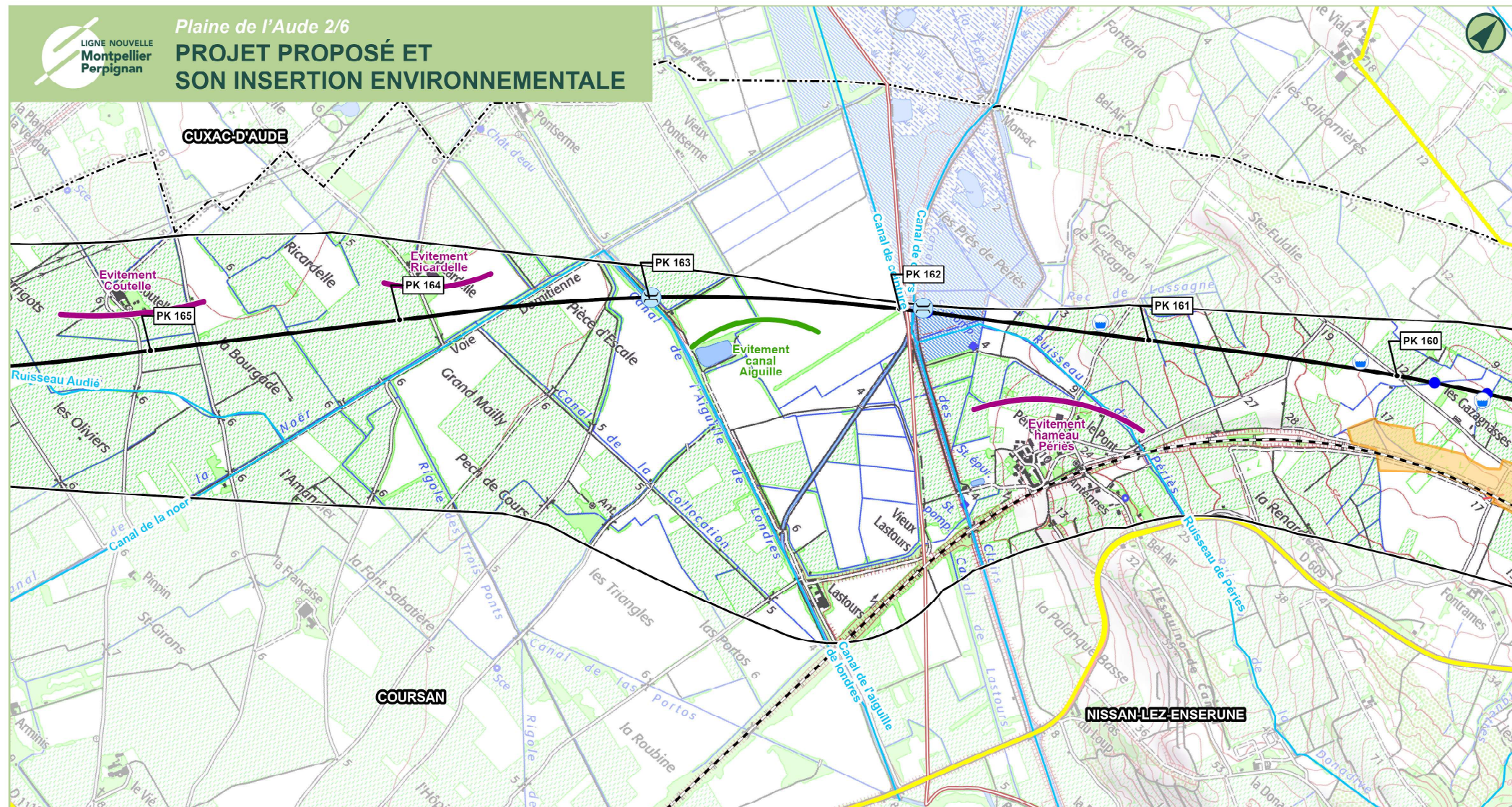
Évitement :

- Milieu naturel
- Milieu humain
- Patrimoine / Paysage



0 250 500 Mètres
Date : 23/08/2024
Sources : SNCF Réseau
Fond de plan : Scan 25 © IGN

PROJET PROPOSÉ ET SON INSERTION ENVIRONNEMENTALE



LÉGENDE

- Limite départementale
- - - Limite communale
- - - Réseau ferré existant
- Zone de Passage
- Préférentiel phase 2

- PK 01
- Point kilométrique (PK)
- Phase 1 : Montpellier - Béziers
- Ligne nouvelle ou raccordement (RAC) en **déblai**, en **remblai**
- Phase 2 : Béziers - Perpignan
- Rétablissement principal (RN/RD) envisagé



- Base de maintenance ferroviaire (BM)
- Base travaux (BT)



- Raccordement au réseau ferroviaire existant



- Poste d'alimentation électrique (PAE)



- Gare nouvelle

Principaux ouvrages d'art:



- Franchissement hydraulique



- Viaduc / Pont



- Ouvrage souterrain (tunnel, tranchée couverte)



- Bassin hydraulique



- Ouvrage hydraulique

Évitement :



- Milieu naturel



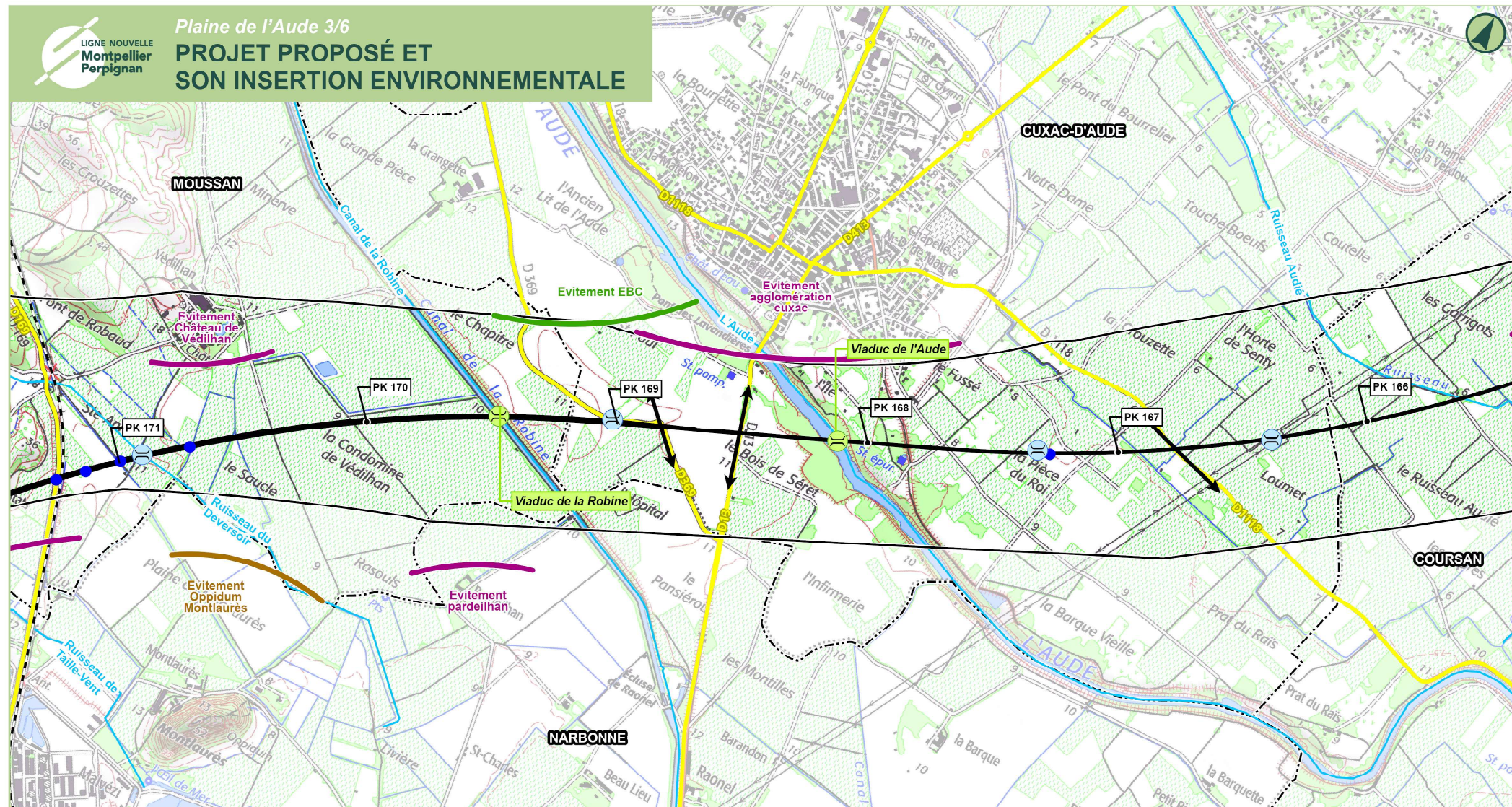
- Milieu humain



- Patrimoine / Paysage



0 250 500 Mètres
Date : 23/08/2024
Sources : SNCF Réseau
Fond de plan : Scan 25 © IGN



LÉGENDE

- Limite départementale
- Limite communale
- Réseau ferré existant
- Zone de Passage Préférentiel phase 2

- Point kilométrique (PK)
- Phase 1 : Montpellier - Béziers
- Ligne nouvelle ou raccordement (RAC) en **déblai**, en **remblai**
- Phase 2 : Béziers - Perpignan
- Rétablissement principal (RN/RD) envisagé

- Base de maintenance ferroviaire (BM)
- Base travaux (BT)

- Raccordement au réseau ferroviaire existant
- Poste d'alimentation électrique (PAE)
- Gare nouvelle

Principaux ouvrages d'art:

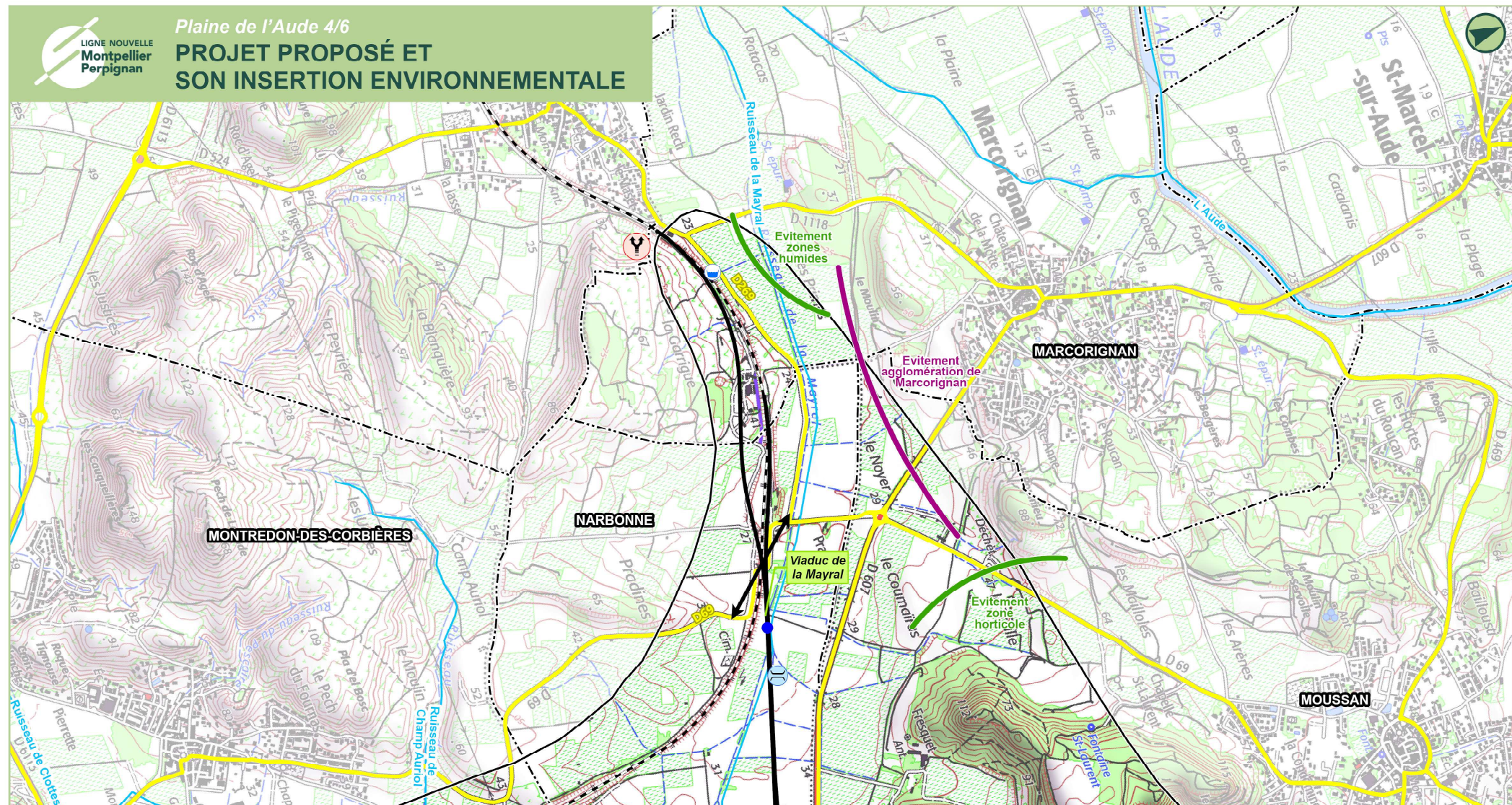
- Franchissement hydraulique
- Viaduc / Pont
- Ouvrage souterrain (tunnel, tranchée couverte)
- Bassin hydraulique
- Ouvrage hydraulique

Évitement :

- Milieu naturel
- Milieu humain
- Patrimoine / Paysage



0 250 500 Mètres
Date : 23/08/2024
Sources : SNCF Réseau
Fond de plan : Scan 25 © IGN



LÉGENDE

-  Limite départementale
-  Limite communale
-  Réseau ferré existant
-  Zone de Passage Préférentiel phase 2

- PK 01**
- Point kilométrique (PK)
- Phase 1 : Montpellier - Béziers
- Ligne nouvelle ou raccordement (RAC) en **déblai**, en **remblai**
- Phase 2 : Béziers - Perpignan
- Rétablissement principal (RN/RD) envisagé

- Base de maintenance ferroviaire (BM)
- Base travaux (BT)

-  Raccordement au réseau ferroviaire existant
-  Poste d'alimentation électrique (PAE)
-  Gare nouvelle

Principaux ouvrages d'art:

-  Franchissement hydraulique  Bassin hydraulique
 Viaduc / Pont  Ouvrage hydraulique
 Ouvrage souterrain (tunnel, tranchée couverte)

Évitement :

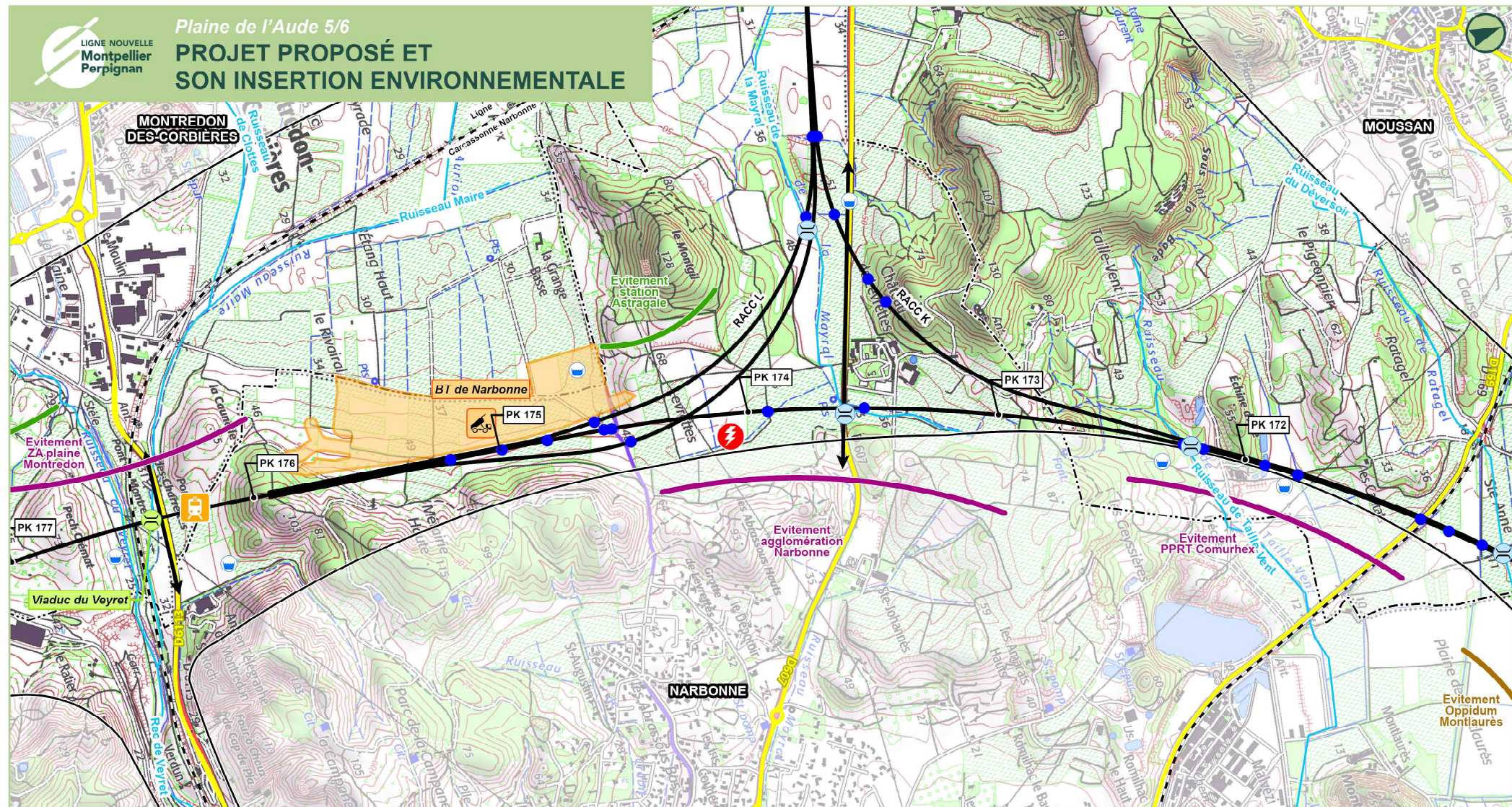
-
- Milieu naturel
- Milieu humain
- Patrimoine / Paysage





Plaine de l'Aude 5/6

PROJET PROPOSÉ ET SON INSERTION ENVIRONNEMENTALE



LÉGENDE

- Limite départementale
- Limite communale
- Réseau ferré existant
- Zone de Passage
- Préférentiel phase 2

- Point kilométrique (PK)
- Phase 1 : Montpellier - Béziers
- Ligne nouvelle ou raccordement (RAC) en **déblai**, en **remblai**
- Phase 2 : Béziers - Perpignan
- Rétablissement principal (RN/RD) envisagé
- Base de maintenance ferroviaire (BM)
- Base travaux (BT)

- Raccordement au réseau ferroviaire existant
- Poste d'alimentation électrique (PAE)
- Gare nouvelle

Principaux ouvrages d'art:

- Franchissement hydraulique
- Viaduc / Pont
- Ouvrage souterrain (tunnel, tranchée couverte)
- Bassin hydraulique
- Ouvrage hydraulique

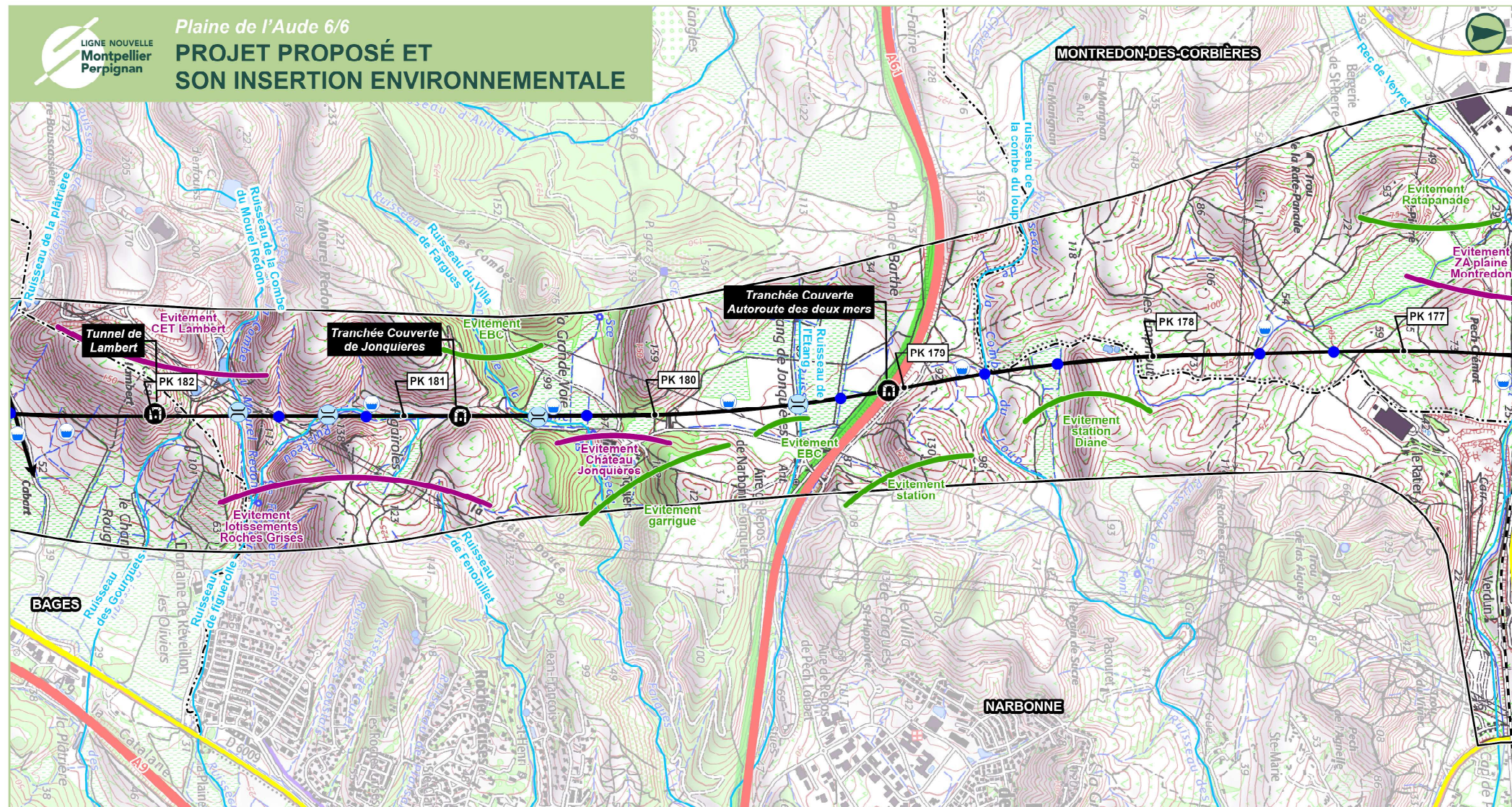
Évitement :

- Milieu naturel
- Milieu humain
- Patrimoine / Paysage



Date : 23/08/2024
Sources : SNCF Réseau
Fond de plan : Scan 25 © IGN

PROJET PROPOSÉ ET SON INSERTION ENVIRONNEMENTALE



LÉGENDE

- Point kilométrique (PK)
- Phase 1 : Montpellier - Béziers
- Ligne nouvelle ou raccordement (RAC) en **déblai**, en **remblai**
- Phase 2 : Béziers - Perpignan
- Rétablissement principal (RN/RD) envisagé
- Base de maintenance ferroviaire (BM)
- Base travaux (BT)

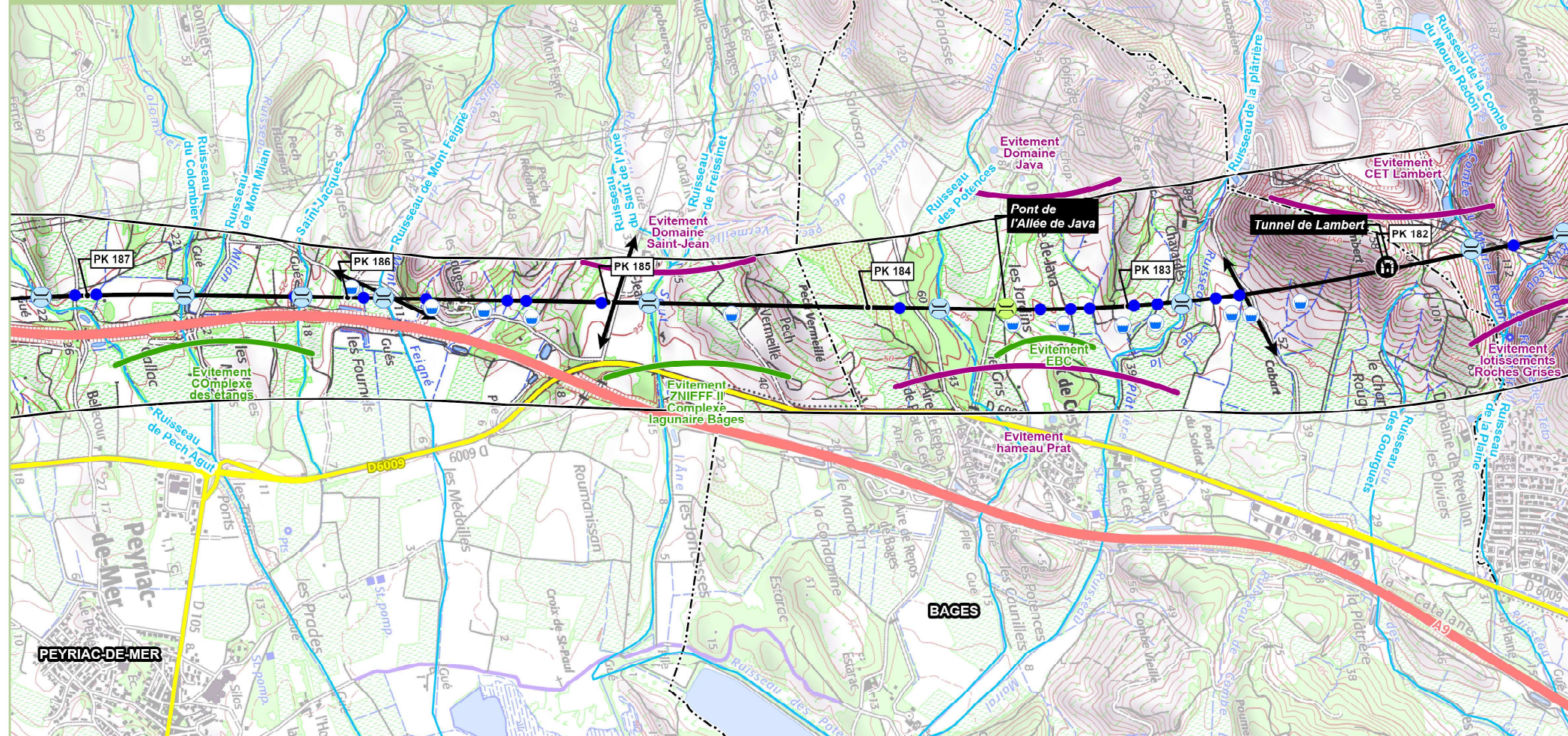
- Raccordement au réseau ferroviaire existant
- Poste d'alimentation électrique (PAE)
- Gare nouvelle
- Principaux ouvrages d'art :
 - Franchissement hydraulique
 - Viaduc / Pont
 - Ouvrage souterrain (tunnel, tranchée couverte)
 - Bassin hydraulique
 - Ouvrage hydraulique

- Évitement :
- Milieu naturel
 - Milieu humain
 - Patrimoine / Paysage





Piémont des Corbières 1/6 PROJET PROPOSÉ ET SON INSERTION ENVIRONNEMENTALE



LÉGENDE

- Point kilométrique (PK)
- Phase 1 : Montpellier - Béziers
- Ligne nouvelle ou raccordement (RAC) en **déblai**, en **remblai**
- Phase 2 : Béziers - Perpignan
- Rétablissement principal (RN/RD) envisagé
- Base de maintenance ferroviaire (BM)
- Base travaux (BT)

- Raccordement au réseau ferroviaire existant
- Poste d'alimentation électrique (PAE)
- Gare nouvelle
- Principaux ouvrages d'art:
 - Franchissement hydraulique
 - Viaduc / Pont
 - Ouvrage souterrain (tunnel, tranchée couverte)
 - Bassin hydraulique
 - Ouvrage hydraulique

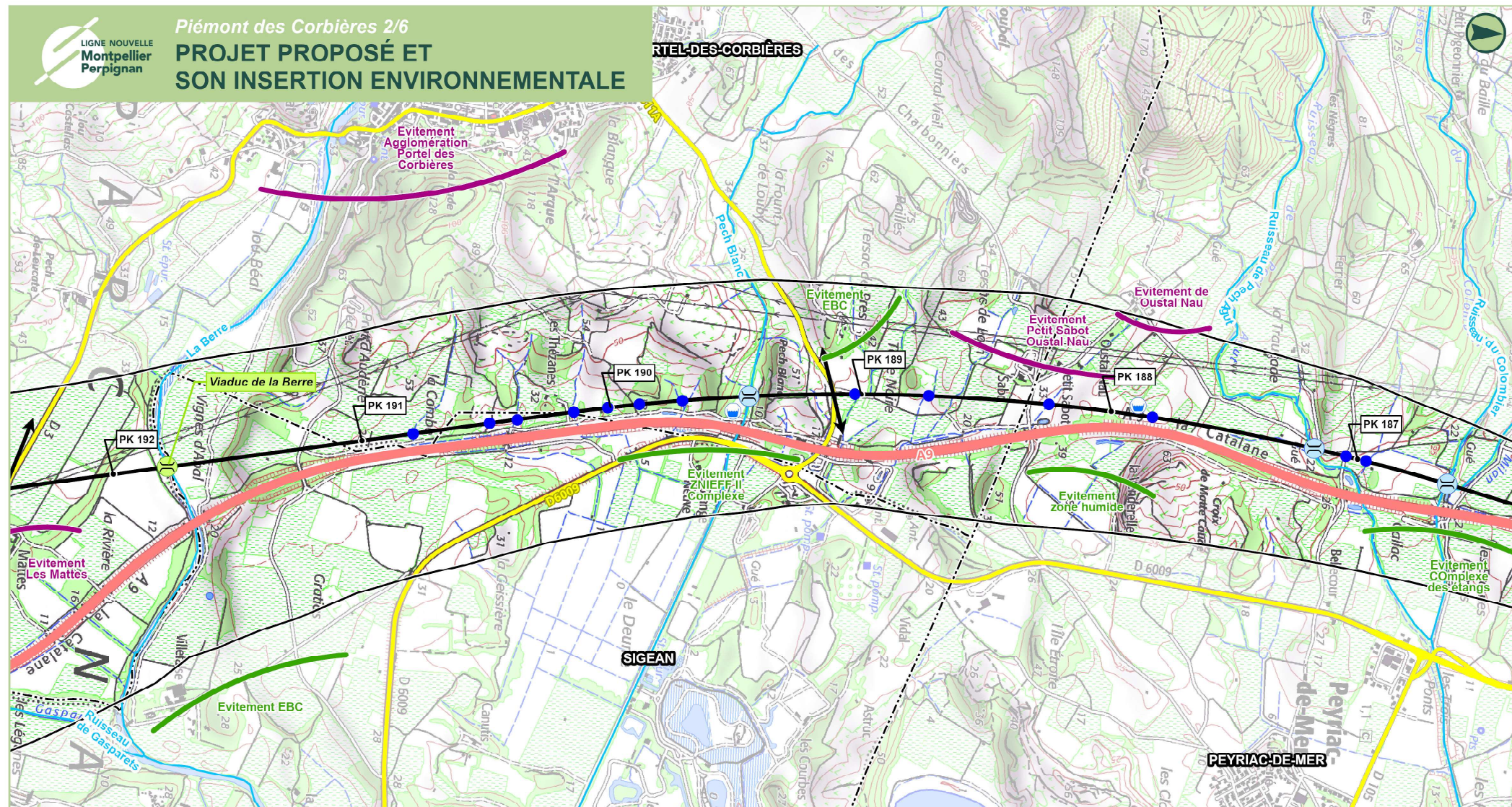
- Évitement :
- Milieu naturel
 - Milieu humain
 - Patrimoine / Paysage





Piémont des Corbières 2/6

PROJET PROPOSÉ ET SON INSERTION ENVIRONNEMENTALE



LÉGENDE

- Limite départementale
- Limite communale
- Zone de Passage
- Préférentiel phase 2

- Point kilométrique (PK)
- Phase 1 : Montpellier - Béziers
- Ligne nouvelle ou raccordement (RAC) en déblai, en remblai
- Phase 2 : Béziers - Perpignan
- Rétablissement principal (RN/RD) envisagé
- Base de maintenance ferroviaire (BM)
- Base travaux (BT)

- Raccordement au réseau ferroviaire existant
- Poste d'alimentation électrique (PAE)
- Gare nouvelle

Principaux ouvrages d'art :

- Franchissement hydraulique
- Viaduc / Pont
- Ouvrage souterrain (tunnel, tranchée couverte)
- Bassin hydraulique
- Ouvrage hydraulique

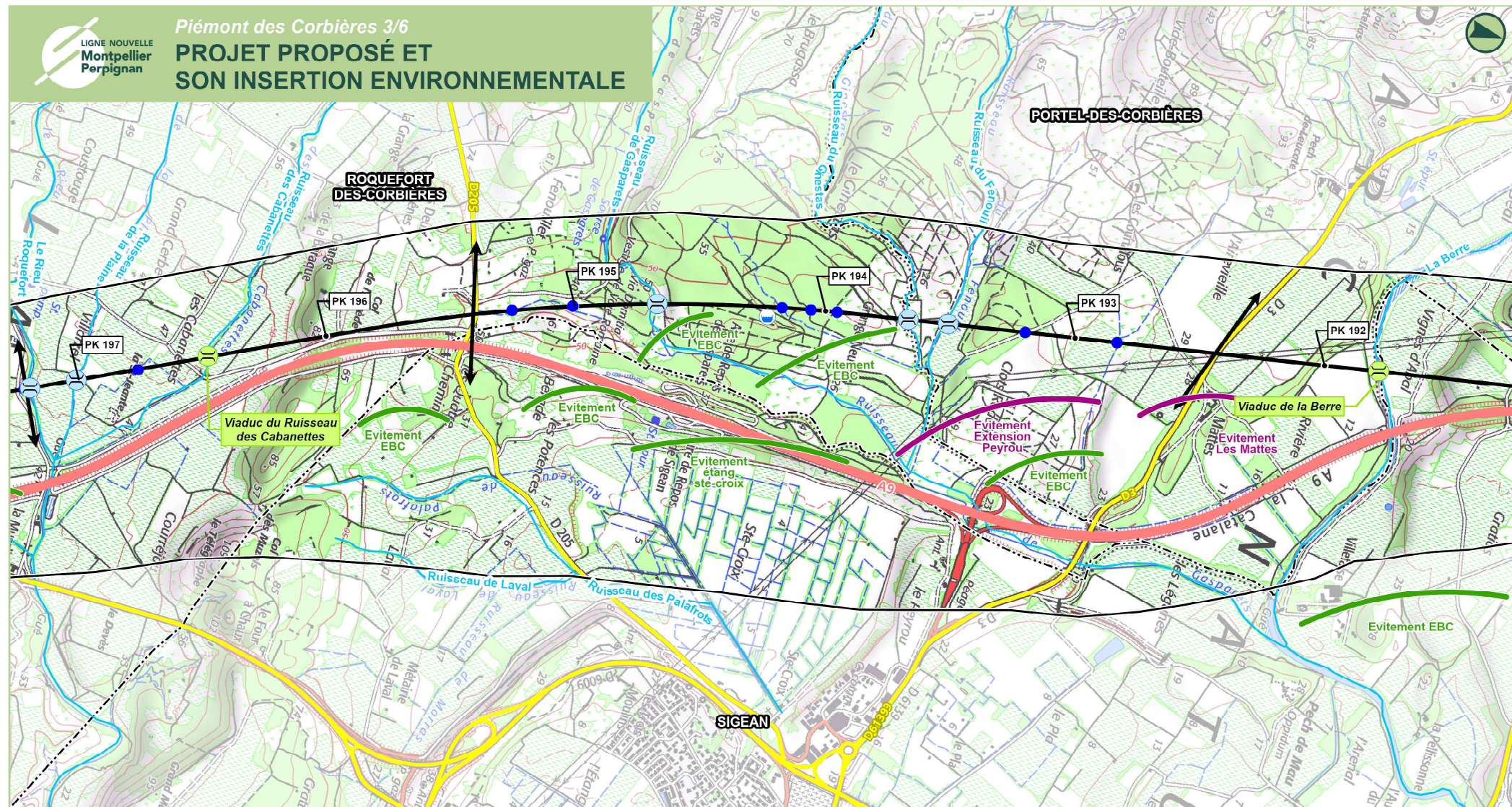
Évitement :

- Milieu naturel
- Milieu humain
- Patrimoine / Paysage





Piémont des Corbières 3/6 PROJET PROPOSÉ ET SON INSERTION ENVIRONNEMENTALE



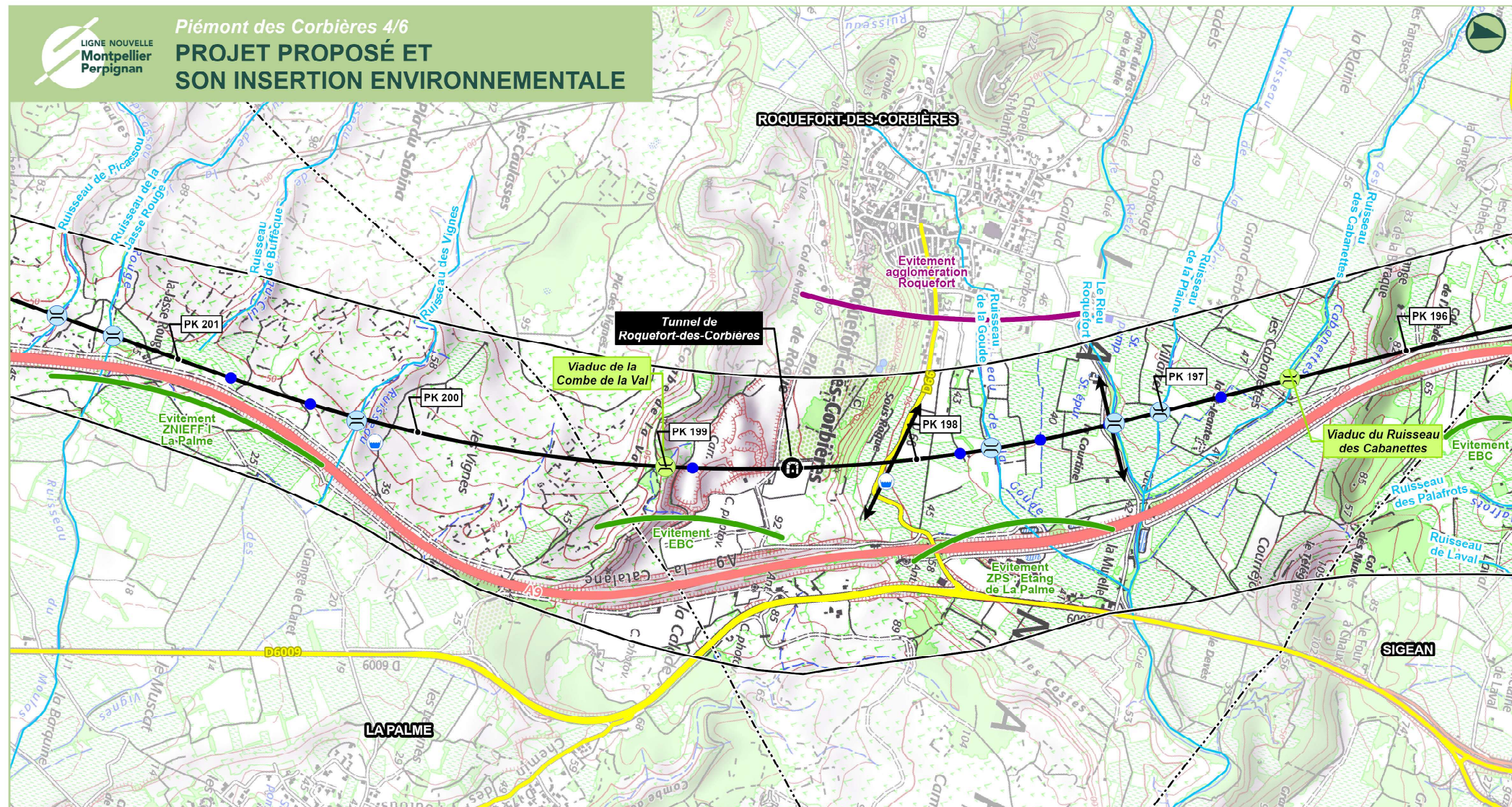
LÉGENDE

- Point kilométrique (PK)
- Phase 1 : Montpellier - Béziers
- Ligne nouvelle ou raccordement (RAC) en déblai, en remblai
- Phase 2 : Béziers - Perpignan
- Rétablissement principal (RN/RD) envisagé
- Base de maintenance ferroviaire (BM)
- Base travaux (BT)

- Raccordement au réseau ferroviaire existant
- Poste d'alimentation électrique (PAE)
- Gare nouvelle
- Principaux ouvrages d'art:
 - Franchissement hydraulique
 - Viaduc / Pont
 - Ouvrage souterrain (tunnel, tranchée couverte)
 - Bassin hydraulique
 - Ouvrage hydraulique

- Évitement :
 - Milieu naturel
 - Milieu humain
 - Patrimoine / Paysage





LÉGENDE

- Limite départementale
- Limite communale
- Zone de Passage
- Préférentiel phase 2

- PK 01
- Point kilométrique (PK)
- Phase 1 : Montpellier - Béziers
- Ligne nouvelle ou raccordement (RAC) en déblai, en remblai
- Phase 2 : Béziers - Perpignan
- Rétablissement principal (RN/RD) envisagé



- Base de maintenance ferroviaire (BM)
- Base travaux (BT)

- Raccordement au réseau ferroviaire existant
- Poste d'alimentation électrique (PAE)
- Gare nouvelle

Principaux ouvrages d'art:

- Franchissement hydraulique
- Viaduc / Pont
- Ouvrage souterrain (tunnel, tranchée couverte)
- Bassin hydraulique
- Ouvrage hydraulique

Évitement :

- Milieu naturel
- Milieu humain
- Patrimoine / Paysage

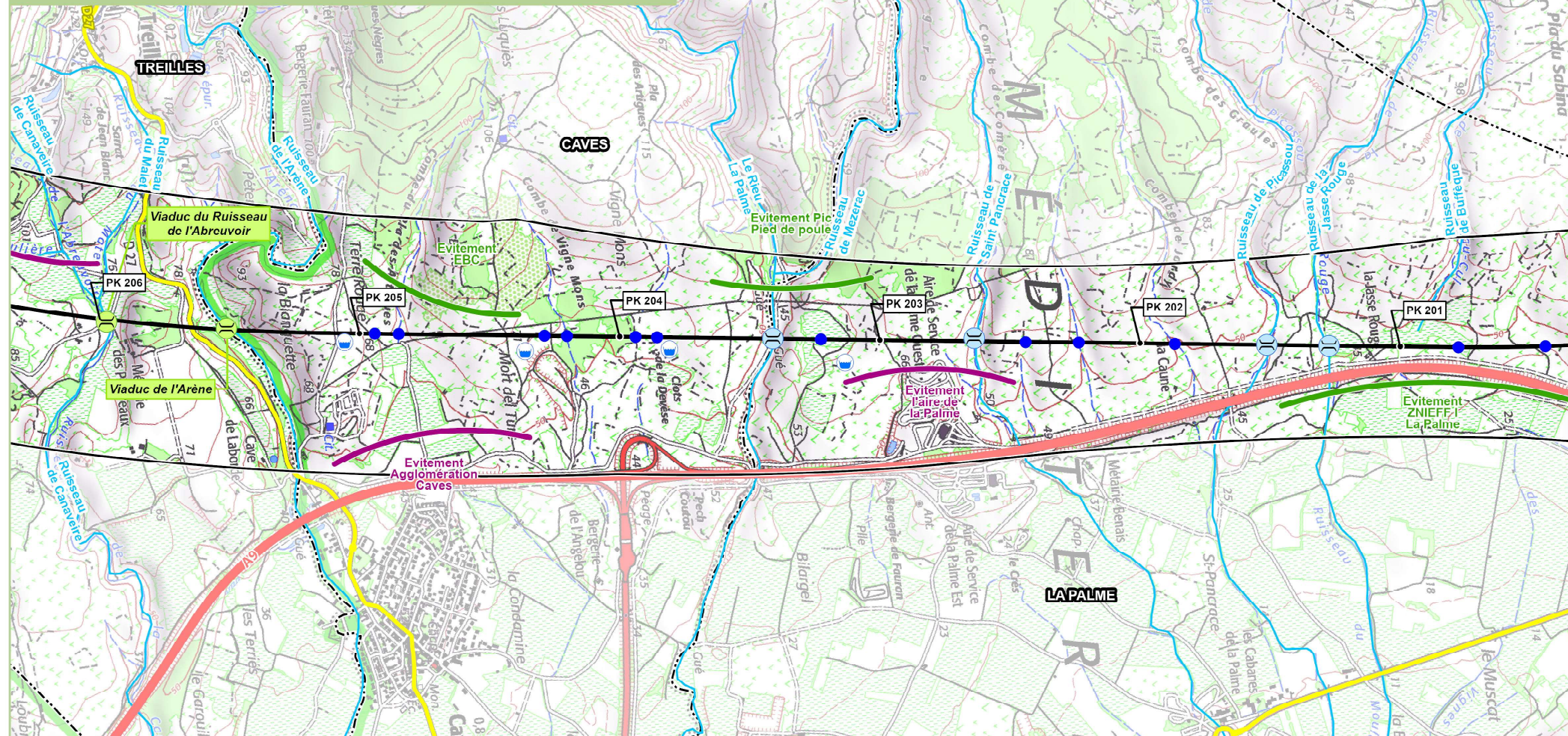


0 250 500 Mètres
Date : 23/08/2024
Sources : SNCF Réseau
Fond de plan : Scan 25 © IGN



Piémont des Corbières 5/6

PROJET PROPOSÉ ET SON INSERTION ENVIRONNEMENTALE



LÉGENDE

- Point kilométrique (PK)
- Phase 1 : Montpellier - Béziers
- Ligne nouvelle ou raccordement (RAC) en déblai, en remblai
- Phase 2 : Béziers - Perpignan
- Rétablissement principal (RN/RD) envisagé
- Base de maintenance ferroviaire (BM)
- Base travaux (BT)

- Raccordement au réseau ferroviaire existant
- Poste d'alimentation électrique (PAE)
- Gare nouvelle
- Principaux ouvrages d'art:
 - Franchissement hydraulique
 - Viaduc / Pont
 - Ouvrage souterrain (tunnel, tranchée couverte)
 - Bassin hydraulique
 - Ouvrage hydraulique

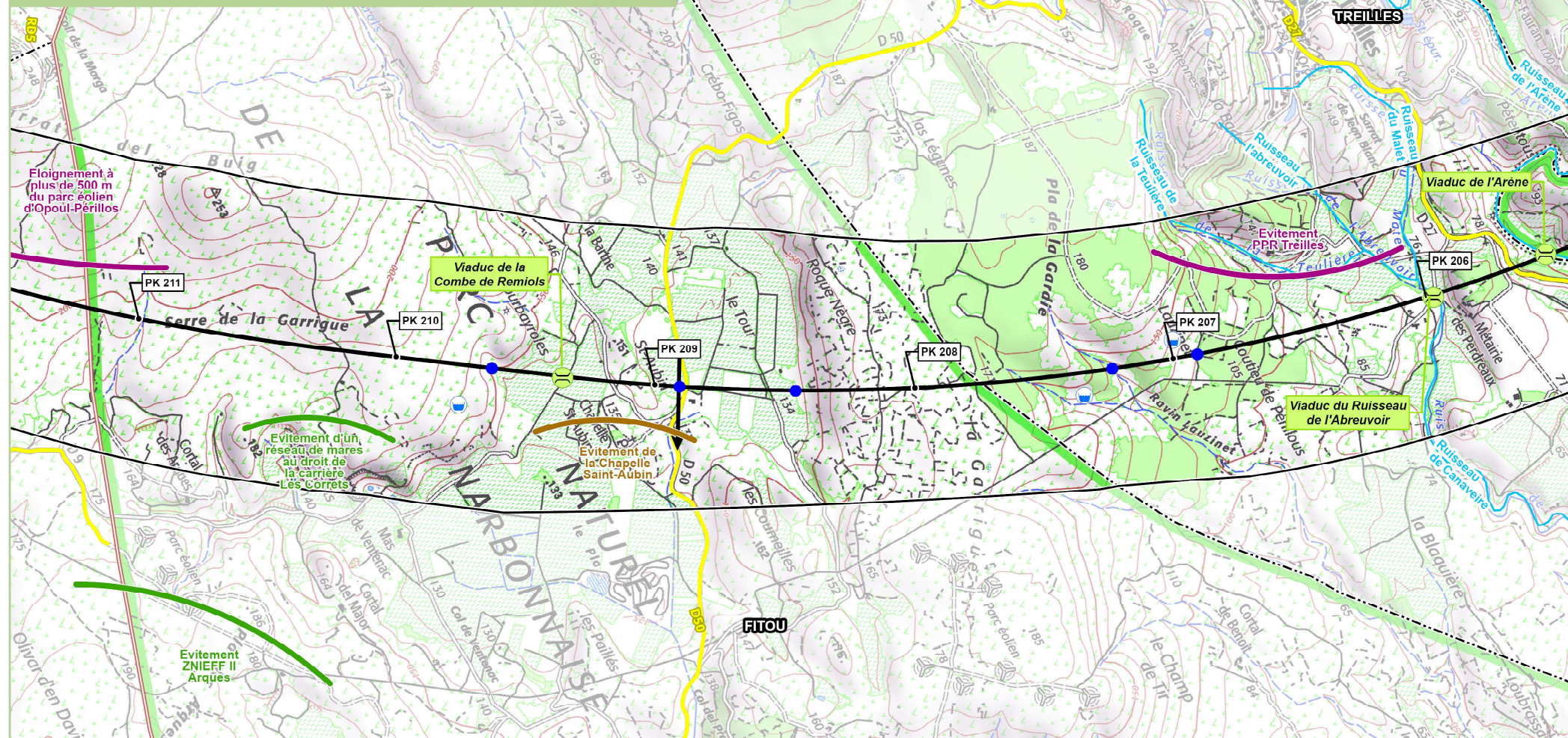
- Évitement :
- Milieu naturel
 - Milieu humain
 - Patrimoine / Paysage





Piémont des Corbières 6/6

PROJET PROPOSÉ ET SON INSERTION ENVIRONNEMENTALE

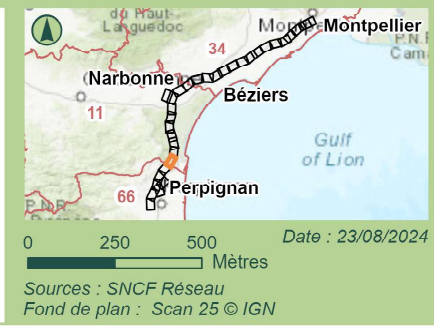


LÉGENDE

- Point kilométrique (PK)
- Phase 1 : Montpellier - Béziers
- Ligne nouvelle ou raccordement (RAC) en **déblai**, en **remblai**
- Phase 2 : Béziers - Perpignan
- Rétablissement principal (RN/RD) envisagé
- Base de maintenance ferroviaire (BM)
- Base travaux (BT)

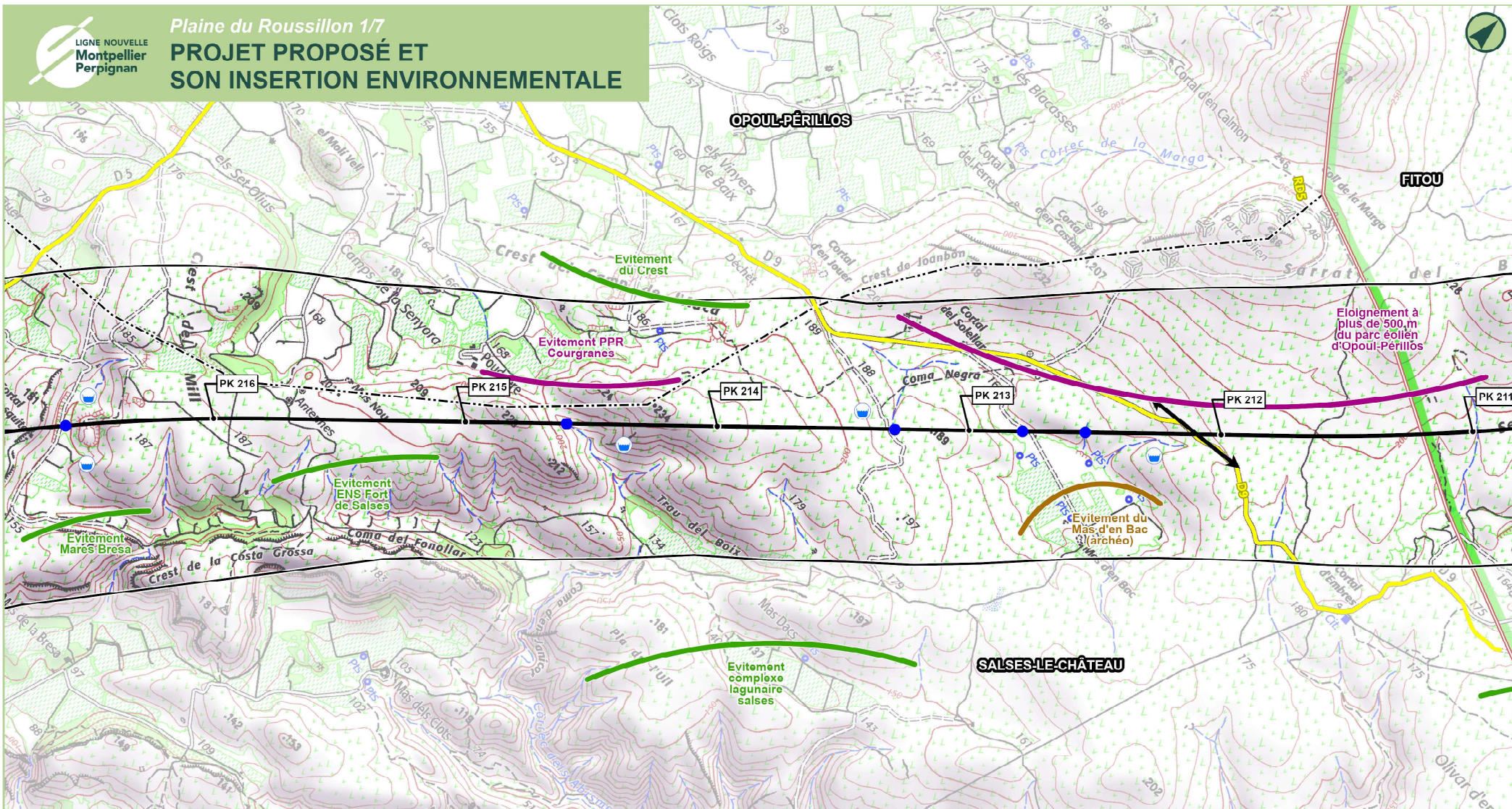
- Raccordement au réseau ferroviaire existant
- Poste d'alimentation électrique (PAE)
- Gare nouvelle
- Principaux ouvrages d'art:
 - Franchissement hydraulique
 - Viaduc / Pont
 - Ouvrage souterrain (tunnel, tranchée couverte)
 - Bassin hydraulique
 - Ouvrage hydraulique

- Évitement :**
 - Milieu naturel
 - Milieu humain
 - Patrimoine / Paysage





Plaine du Roussillon 1/7 PROJET PROPOSÉ ET SON INSERTION ENVIRONNEMENTALE



LÉGENDE

- Point kilométrique (PK)
- Phase 1 : Montpellier - Béziers
- Ligne nouvelle ou raccordement (RAC) en **déblai**, en **remblai**
- Phase 2 : Béziers - Perpignan
- Rétablissement principal (RN/RD) envisagé
- Base de maintenance ferroviaire (BM)
- Base travaux (BT)

- Raccordement au réseau ferroviaire existant
- Poste d'alimentation électrique (PAE)
- Gare nouvelle
- Principaux ouvrages d'art :
 - Franchissement hydraulique
 - Viaduc / Pont
 - Ouvrage souterrain (tunnel, tranchée couverte)
 - Bassin hydraulique
 - Ouvrage hydraulique

- Évitement :**
 - Milieu naturel
 - Milieu humain
 - Patrimoine / Paysage

