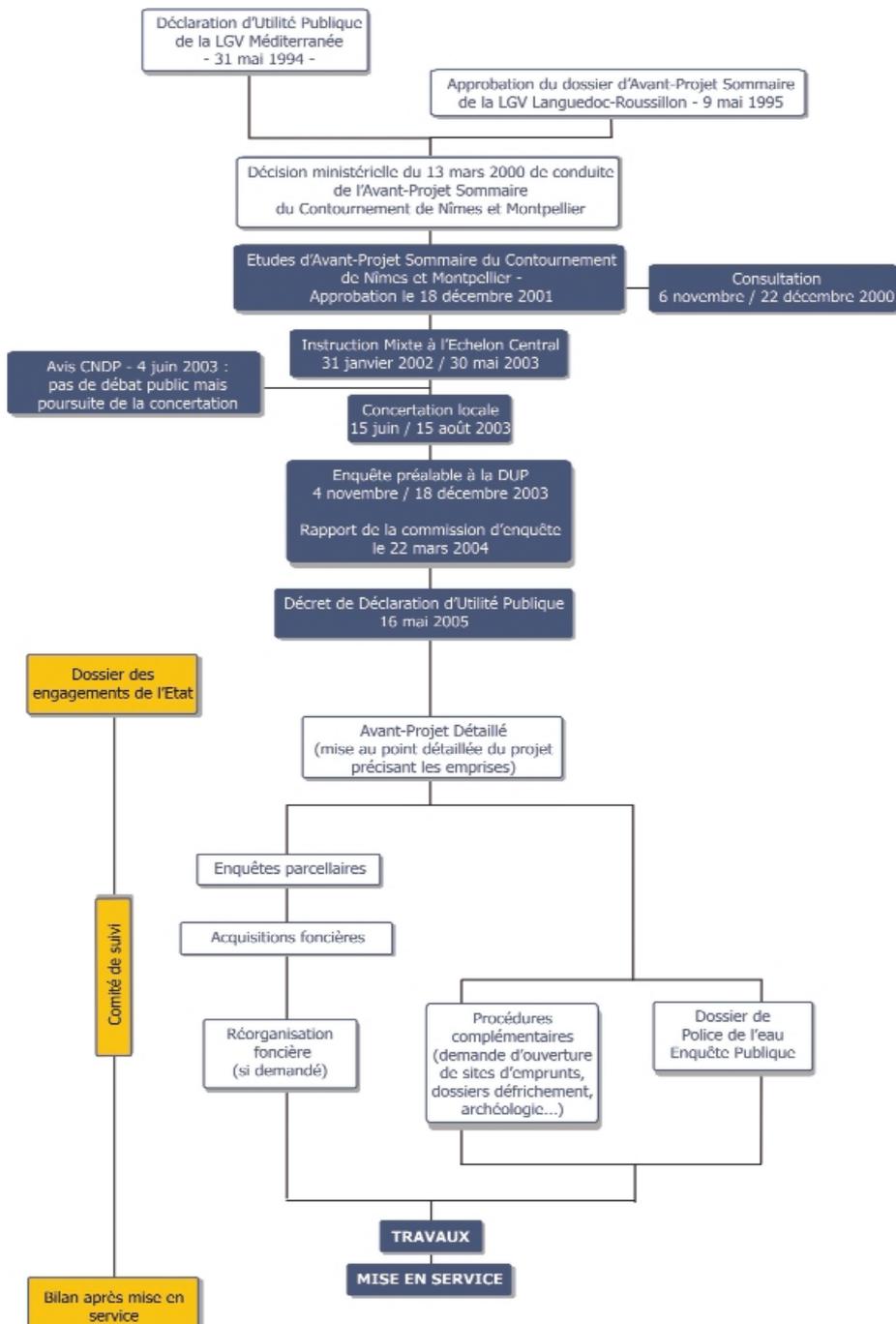


Les principales étapes du projet

Le schéma présenté ci-après constitue une synthèse de l'ensemble des grandes phases du projet.

Il permet de replacer le dossier des engagements de l'Etat au sein des différentes étapes du projet.

Ces différentes phases sont ensuite présentées succinctement.



Avant la Déclaration d'Utilité Publique : principales étapes

Les études menées dans les années 1990

Les premières études réalisées entraient dans le cadre de la réflexion menée sur le développement ferroviaire à très grande vitesse de l'axe Languedoc-Roussillon. Elles ont abouti aux projets suivants :

- "LGV Méditerranée", de Valence jusqu'à la jonction avec le réseau existant à Saint-Brès,
- "LGV Languedoc-Roussillon", entre Saint-Brès et la frontière espagnole.

Ces projets n'ont pas débouché sur des réalisations concrètes faute de rentabilité pour ces infrastructures conçues exclusivement pour la grande vitesse.

Par décision du 13 mars 2000, le ministère de l'Équipement a relancé le projet de ligne nouvelle sur la base d'un nouveau programme (transport de marchandises et de voyageurs). Il a donc demandé à RFF de conduire des études complémentaires d'Avant-Projet Sommaire pour le contournement de Nîmes et Montpellier.

Les études menées depuis 2000

● Les études d'Avant-Projet Sommaire

Ces études complémentaires ont permis de confirmer la pertinence des tracés définis pour les LGV Méditerranée et Languedoc-Roussillon, avec quelques

adaptations localisées. Les raccordements au réseau existant, et notamment l'itinéraire de liaison avec la ligne Givors / Nîmes, ont par ailleurs fait l'objet d'études fonctionnelles et préliminaires.

Ces études ont été présentées aux collectivités, organismes socio-professionnels et services de l'État du 6 novembre au 22 décembre 2000 (phase dite de "consultation").

L'Avant-Projet Sommaire du contournement de Nîmes et Montpellier a été finalisé par RFF au printemps 2001, puis transmis au ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement ; l'Avant-Projet Sommaire a été formellement approuvé par le ministre le 18 décembre 2001, le tracé de la liaison fret étant arrêté à cette occasion.

● L'Instruction Mixte à l'Échelon Central (IMEC)*

La procédure d'Instruction Mixte a été conduite entre le 31 janvier 2002 et le 30 mai 2003, conformément à la loi du 29 novembre 1952 modifiée. Il s'agit d'une concertation entre les administrations civiles et militaires de l'État concernées par les travaux envisagés.

Les principaux thèmes abordés durant l'IMEC ont été l'hydraulique (notamment prise en compte de la circulaire du 24 juillet 2002 relative à la définition de zones sensibles au risque d'inondation), le paysage et le volet santé de l'étude d'impact (définition des Valeurs Toxicologiques de Référence, prise en compte des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé en matière d'acoustique...).

*La procédure d'IMEC a depuis été abrogée par le décret 2003-1205 du 18 décembre 2003

Les propositions de RFF, en réponse aux observations émises, ont été validées lors de la clôture de l'IMEC par le directeur des Transports terrestres le 30 mai 2003.

Le projet présenté par la suite à l'enquête publique a tenu compte des observations émises par les différents membres conférents de l'IMEC.

● La concertation locale

Conformément à la loi relative à la démocratie de proximité du 27 février 2002, le maître d'ouvrage a saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Cette dernière, par avis du 4 juin 2003, a indiqué qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public au titre de la procédure.

Elle a recommandé de poursuivre la concertation engagée avec le public. Une phase de concertation a ainsi été organisée entre le 15 juin et le 15 août 2003, avec notamment la tenue de 7 réunions publiques auxquelles plus de 1200 personnes ont participé.

● L'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

L'enquête publique a porté sur l'utilité publique du projet de contournement de Nîmes et Montpellier et sur la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes concernées.

Cette enquête s'est déroulée du 4 novembre au 18 décembre 2003 sous la conduite d'une commission d'enquête composée

de 7 membres. Les dossiers d'enquête ont été déposés dans les 33 communes incluses dans la bande soumise à l'enquête, ainsi que dans les préfectures de l'Hérault et du Gard.

Le rapport de la commission d'enquête a été établi en date du 22 mars 2004.

Dans ce rapport, la commission d'enquête a donné un avis favorable assorti d'une réserve et de plusieurs recommandations et demandes.

La réserve de la commission d'enquête était la suivante :

"(...) dans le dossier des engagements de l'Etat devra figurer la possibilité offerte aux riverains domiciliés dans une bande de 150 m à partir de l'axe du projet d'obtenir l'acquisition de leur habitation à compter de la DUP et jusqu'au terme d'un délai de 10 ans correspondant à l'horizon de saturation de la ligne classique Montpellier / Narbonne."

Il n'est pas apparu légitime de donner une suite favorable à la réserve de la commission d'enquête relative à la possibilité pour les riverains de demander l'acquisition de leur habitation située à moins de 150 mètres de l'axe du projet.

Il s'agissait de la reconduction d'une mesure prise pour le TGV Méditerranée, il y a une dizaine d'années.

Il convient de souligner que, depuis lors, la réglementation en matière de bruit s'est précisée (arrêté de novembre 1999), avec la mise en place de seuils et une obligation de résultat pour le maître d'ouvrage. Il n'y avait donc pas lieu, du fait de l'évolution du contexte réglementaire, de conserver cette disposition.

RFF aura la responsabilité de la mise en œuvre des mesures d'insertion environnementale nécessaires en matière de bruit, de paysage, de rétablissement des communications..., afin de limiter au maximum la gêne occasionnée. RFF informera les propriétaires d'habitations proches de la ligne des dispositions prises en matière de protection du cadre de vie.

Les principales **recommandations et demandes** de la commission d'enquête ont porté sur le bruit (réalisation de mesures in situ après la mise en service), l'hydraulique (prise en compte des inondations récentes), les aspects techniques du projet (abaissement du profil en long dans certains secteurs), la prise en compte de l'impact sur l'économie locale et l'aménagement du territoire.

La commission d'enquête a par ailleurs insisté sur cinq secteurs plus sensibles : le hameau de la Castelle sur la commune de Lattes, le jumelage de la ligne nouvelle avec le projet de doublement de l'A9, le passage au droit de Mauguio, le franchissement des collines de Lunel et le raccordement de la ligne nouvelle à la ligne fret de la vallée du Rhône (ligne Givors / Nîmes).

Ces différentes recommandations et demandes ont fait l'objet d'un travail de synthèse de la part de RFF afin :

- de préparer la rédaction du présent dossier des engagements de l'État,
- de préciser la nature des études complémentaires à engager au terme de l'enquête publique.

Un effort particulier a été porté sur ces cinq secteurs sensibles (se reporter au chapitre 3 "Les engagements localisés").

● La Déclaration d'Utilité Publique

Les travaux nécessaires au contournement de Nîmes et Montpellier ont été déclarés "d'utilité publique et urgents" par décret ministériel en date du 16 mai 2005.

Ce décret prononce également la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes concernées par le projet.

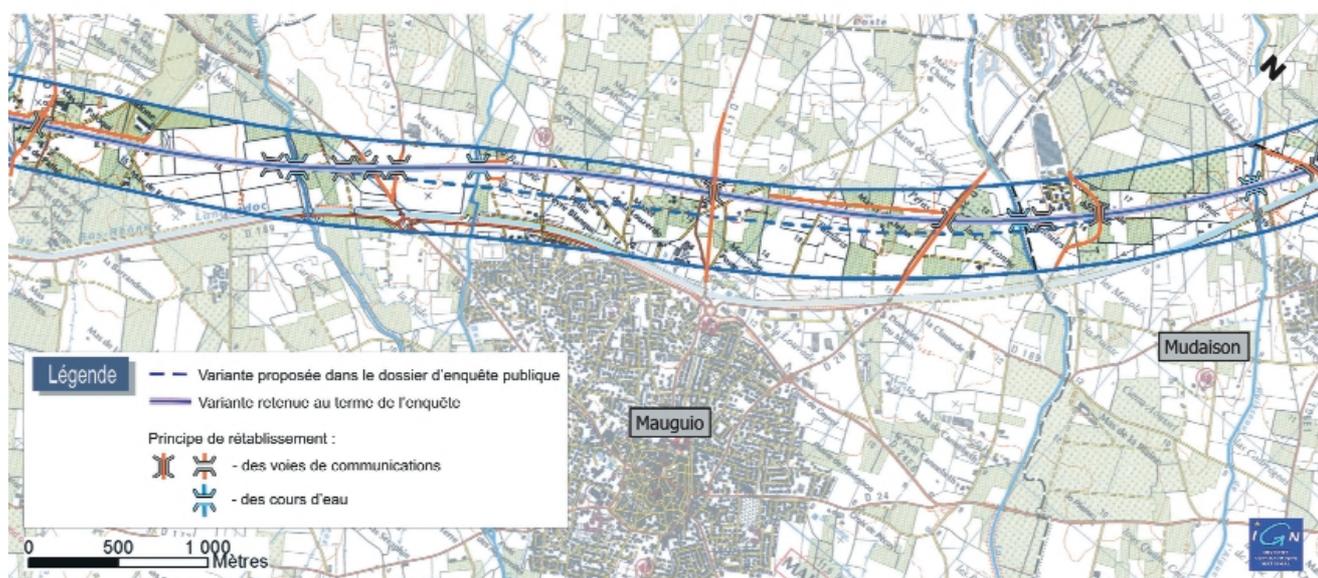
Modification apportée au projet par rapport à celui présenté à l'enquête

Parmi les observations formulées lors de l'enquête publique, certaines concernaient la réduction des nuisances à proximité des zones habitées de Mauguio. Il a été demandé un déplacement significatif du tracé vers le nord.

Cette observation a été prise en compte par RFF. Le tracé de la variante ainsi retenue est présenté ci-après.

Au niveau de la partie agglomérée de la commune de Mauguio, l'éloignement maximum est de l'ordre de 150 m au nord par rapport à la solution présentée à l'enquête d'utilité publique. On rappellera qu'un déplacement de 120 m avait déjà été intégré entre la solution retenue à l'Avant-Projet Sommaire et la solution présentée à l'enquête d'utilité publique.

Ainsi, le tracé retenu s'établit à plus de 350 m du front bâti le plus proche de la commune de Mauguio, en restant à l'intérieur de la bande présentée à l'enquête.



Après la Déclaration d'Utilité Publique : principales étapes et procédures

La publication de la DUP au Journal Officiel rend les dispositions de mise en compatibilité des PLU applicables, conformément au Code de l'urbanisme. La DUP octroie la faculté d'acquérir par le biais d'expropriations, les terrains concernés par la nouvelle infrastructure. Mais de fait, les achats fonciers et immobiliers s'effectuent le plus souvent à l'amiable, après estimation faite par les services fiscaux.

● La mise au point détaillée du projet

Le maître d'ouvrage engagera sous sa responsabilité les études d'Avant-Projet Détaillé. Elles seront réalisées en étroite collaboration avec l'ensemble des élus, associations, riverains concernés et services de l'Etat.

Ces études permettront d'approfondir les connaissances des impacts identifiés et surtout de définir concrètement les mesures répondant aux engagements pris dans le présent dossier.

Ce n'est qu'à l'issue de cette phase d'études que l'emprise exacte des travaux sera déterminée.

● L'approbation ministérielle du projet

Au terme de la mise au point détaillée du projet, le dossier d'Avant-Projet

Détaillé est transmis, ainsi que la convention de réalisation et de financement, au ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, en vue de son approbation, conformément au décret du 5 mai 1997 et à son arrêté d'application du 8 décembre 1997.

● La procédure de police de l'eau

Certaines installations, ouvrages, travaux et activités liés au projet sont soumis à une procédure d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'environnement.

Le dossier de police de l'eau traite des installations, ouvrages, travaux ou activités définitifs (dispositifs de collecte, ouvrages hydrauliques...), mais aussi des dispositifs provisoires nécessaires à la construction de ces derniers (dérivations temporaires...). Il fait l'objet d'une enquête publique.

Les installations, ouvrages, travaux et activités sont autorisés, au vu des conclusions de l'enquête, puis des avis des Conseils Départementaux d'Hygiène (CDH), par arrêté préfectoral.

● La procédure d'acquisitions foncières

Conformément au Code de l'expropriation (titre I), la définition précise des emprises est présentée au public lors des enquêtes parcellaires.

Ces dernières sont organisées dans chaque commune concernée, par le préfet du département. Elles précisent la limite exacte des terrains nécessaires à

l'exécution des travaux. Les propriétaires intéressés sont alors appelés à faire valoir leurs droits.

Des accords amiables sont recherchés pour la cession des parcelles. La quasi-totalité des acquisitions a d'ailleurs lieu dans ce cadre.

A défaut, ou en cas de difficulté à identifier les ayants droit, la procédure d'expropriation sera conduite conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

● Le réaménagement foncier

La déclaration d'utilité publique prévoit la possibilité d'engager une procédure de réaménagement foncier pour remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles dans les conditions prévues aux articles L.123-24 à L.123-26 et R.123-30 et suivants du Code rural.

● Les procédures complémentaires

Les besoins ou les excédents en matériaux pourront donner lieu à une demande d'ouverture de zones d'emprunts ou de dépôts. Une procédure spécifique de déclaration et/ou de demande d'autorisation sera alors conduite conformément aux dispositions du Code de l'environnement (livre V).

Le projet peut également faire l'objet, le cas échéant, d'une autorisation de défrichement en application des articles L.311-1 et suivants et R.311-1 et suivants du Code forestier. Cette autorisation est nécessaire dès lors que la super-

ficie à défricher est supérieure au seuil fixé par la Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt (DDAF) du département concerné.

Une convention sera établie avec un opérateur agréé par l'Etat afin de déterminer les modalités de prospection archéologique, préalablement aux travaux et conformément au Code du patrimoine (livre V).



Fouilles archéologiques

● Les travaux

Certaines installations de chantiers (centrales à béton, stockages importants de carburants...) sont concernées par la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement. Elles feront l'objet de demandes d'autorisation ou de déclaration qui comprendront, entre autres, des études d'impact et de danger.

Les entreprises mettront en place une organisation et des moyens pour le management environnemental du chantier.

Le maître d'ouvrage fournira aux autorités compétentes un dossier d'information sur les bruits de chantier. Celui-ci sera établi, conformément au décret du 9 janvier 1995, préalablement au démarrage du chantier.

● **Le bilan après mise en service**

Un bilan économique, social et environnemental sera réalisé en s'inspirant de la circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures.

Ce bilan sera présenté au comité de suivi des engagements de l'Etat, 3 à 5 ans après la mise en service. Un bilan intermédiaire environnemental est présenté un peu plus d'un an après la mise en service.

Le bilan après mise en service est guidé par 5 grands objectifs :

- vérifier la réalisation effective des engagements pris,
- évaluer les effets positifs et négatifs de l'ouvrage, et constater l'efficacité des moyens mis en œuvre,
- adapter éventuellement les dispositifs afin de résorber les impacts non maîtrisés,
- améliorer les connaissances des impacts des infrastructures sur l'environnement,
- contribuer à une politique de transparence.

Aide à la lecture

Ces engagements sont issus des études antérieures et des réflexions menées par RFF en concertation avec les acteurs locaux et les services de l'Etat au fur et à mesure de l'avancement du projet.

La suite du document présente les engagements proprement dits, regroupés en deux catégories :

- des principes d'insertion de la ligne nouvelle dans l'environnement s'appliquant à l'ensemble du projet ; ces engagements sont présentés par thème au chapitre 2 "Engagements de portée générale" :

- eau,
- faune et flore,
- aménagement et urbanisme,
- agriculture,
- bruit,
- paysage et cadre de vie,
- patrimoine culturel, tourisme et loisirs,
- matériaux,
- phase travaux.

- des mesures spécifiques à un site géographique pour lequel des engagements particuliers ont été définis ; ces engagements peuvent concerner plusieurs thématiques. Ils sont présentés au chapitre 3 "Engagements localisés" ; ce chapitre met en relation un support cartographique permettant de localiser rapidement le site et un tableau de présentation des engagements spécifiques.