

Déclaration d'intention

au titre de l'article L 121-18 du Code de l'Environnement

Projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan

PHASE 1 : SECTION MONTPELLIER-BEZIERS

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

SNCF Réseau, gestionnaire du réseau ferré national, et le Ministère en charge de l'Environnement autorité compétente pour mener la procédure d'enquête publique ou l'autorité à qui il délègue la compétence (préfecture), publie la déclaration d'intention relative au projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan concernant la **mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) à venir dans le cadre de la procédure d'enquête publique préalable à la DUP, en application des articles L.121-18 et R121-25 du Code de l'environnement.**

Elle est consultable à partir du 15 février 2021 jusqu'au 17 avril 2021:

- Sur le site internet de SNCF Réseau aux adresses suivantes
sncf-reseau.com/ligne-nouvelle-montpellier-perpignan/declaration-intention-mecdu et
<https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/>
- Sur le site internet de préfecture de l'Hérault à l'adresse suivante :
<http://www.herault.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Declaration-d-intention-de-projet-au-titre-de-l-article-L121-18-du-code-de-l-environnement>

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan a déjà fait l'objet de nombreuses démarches de participation du public, et a été soumis, en 2009, à débat public. La déclaration d'intention prévue par l'article L. 121-18 du code de l'environnement s'applique à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme liée à la déclaration d'utilité publique à venir du projet. En ce sens, **la déclaration d'intention porte uniquement sur la phase 1 du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, sur la section Montpellier – Béziers.**

Les multiples étapes de débat public et concertations réalisées sur l'ensemble de la conception du projet (y compris sur la mise en compatibilité) sont rappelées au paragraphe 5 « Modalités de concertation déjà mises en œuvre sur le projet LNMP (y compris phase 1), et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme » en page 23.

L'article L. 121-18 du code de l'environnement prévoit que la déclaration de projet mentionne :

« 1° Les motivations et raisons d'être du projet ;	§ 1
2° Le cas échéant, le plan ou le programme dont il découle ;	Sans objet
3° La liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet ;	§ 2
4° Un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement ;	§ 3
5° Une mention, le cas échéant, des solutions alternatives envisagées ;	§ 4
6° Les modalités déjà envisagées, s'il y a lieu, de concertation préalable du public. »	§ 5

La présente déclaration d'intention reprend les points 1, 3, 4, 5 et 6 dans les § suivants, le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne découlant d'aucun plan ou programme, au sens de l'article L. 121-18 de ce code.

1. MOTIVATIONS ET RAISONS D'ETRE DU PROJET LNMP, PHASAGE ET NECESSITE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DE CERTAINS DOCUMENTS D'URBANISME

1.1. Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

Dernier maillon restant à construire pour assurer la continuité de la grande vitesse entre la France et l'Espagne, la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) est stratégique à plusieurs échelles (européenne, nationale et régionale), et, pour cette raison, est inscrite parmi les priorités retenues par l'État dans la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019.

Les objectifs du projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Face aux besoins de déplacement à différentes échelles, locale, régionale, nationale et même internationale, le projet répond à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion actuels sur l'axe ferroviaire littoral de l'Occitanie entre Montpellier et Perpignan. Il crée les conditions d'un report modal des flux internationaux et d'une croissance de l'offre régionale. La LNMP offre un service à haute fréquence le long de l'axe littoral et assure la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne.

Les caractéristiques techniques du projet

Le projet consiste en :

- la réalisation d'une ligne nouvelle sur 150 km entre Montpellier (Hérault) et Toulouges (Pyrénées-Orientales), reliant le Contournement de Nîmes Montpellier (CNM) au Nord et la section internationale France Espagne au Sud (Línea Figueras Perpignan) ;
- des raccordements (30 km) au réseau existant ;
- la création de 2 gares nouvelles pour desservir l'Ouest héraultais (à Béziers) et l'Est audois (à Narbonne). Les gares existantes de Sète, Agde, Béziers, Narbonne et Perpignan continueront d'être desservies grâce à des raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne existante ou en correspondance avec des services régionaux.

Les fonctionnalités du projet : une ligne mixte : voyageurs + fret

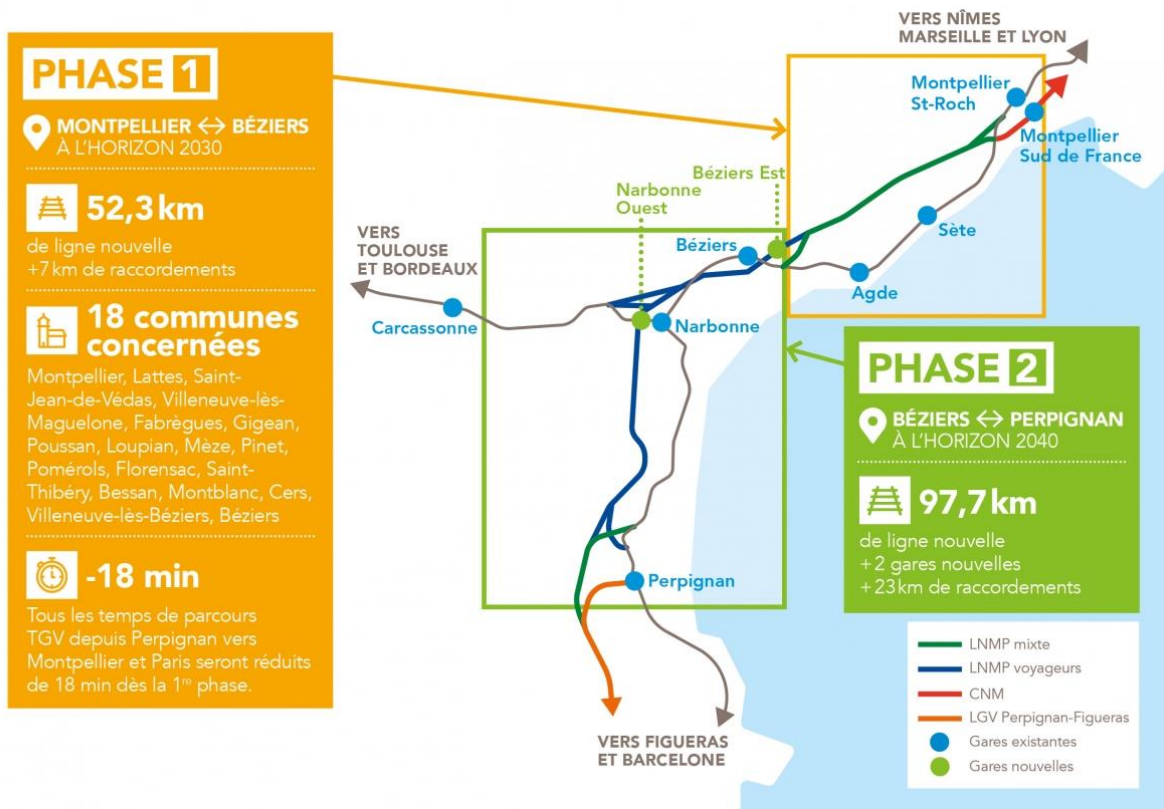
La LNMP aura la capacité d'accueillir des trains de marchandises en plus des trains voyageurs (ligne mixte) entre Montpellier et Béziers ainsi qu'au droit de la plaine du Roussillon (Rivesaltes-Toulouges).

Les performances des circulations de voyageurs seront améliorées, sur les liaisons nationales radiales vers Paris ou inter-secteurs entre les façades atlantique et méditerranéenne, vers l'international que ce soit sur des longs parcours ou en transfrontalier, ainsi que sur des liaisons régionales. De nouvelles capacités pour le transport de marchandises seront créées dans la continuité de la section internationale France Espagne.

Les sections à grande vitesse sont prévues pour une exploitation commerciale à 320 km/h à compter de la mise en service, vitesse correspondant aux dernières lignes à grande vitesse mises en service. Afin d'anticiper les évolutions futures, le tracé est conçu pour une vitesse de circulation jusqu'à 350 km/h.

Phasage et coût du projet

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan a été phasé en deux sections, Montpellier Béziers (phase 1) et Béziers Perpignan (phase 2), par décision ministérielle n°4 du 1er février 2017 et repris comme tel dans la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019. Le coût de la première phase est de 1,855 milliards € pour un coût global du projet de 5,520 milliards € (hors taxes, conditions économiques de juillet 2014).



1.2. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme liée à la réalisation de la phase 1 du projet LNMP

Afin de pouvoir engager les aménagements nécessaires à la création de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, il est nécessaire de procéder à la mise en comptabilité des documents d'urbanisme (au titre des articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du Code de l'urbanisme) des **18 communes concernées** (le détail des communes concernées est précisé en § 2.2 suivant) par la réalisation de la phase 1 du projet (section Montpellier-Béziers), dont l'enquête publique préalable à la DUP est programmée dans le courant de l'année 2021.

En effet, lorsqu'un projet n'est pas compatible avec les dispositions d'un document d'urbanisme, l'enquête publique préalable à la DUP doit porter à la fois :

- Sur l'utilité publique du projet
- Sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU)

Pour le projet de ligne nouvelle Montpellier-perpignan, 18 communes sont donc traversées par le tracé et concernées par une procédure de mise en compatibilité de leurs plans locaux d'urbanisme.

Le dossier de mise en compatibilité (y compris son évaluation environnementale) est :

- réalisé par le MOA et soumis à l'avis du Préfet et à instruction de l'autorité environnementale compétente, en même temps que l'étude d'impact du projet, soit par le biais d'une procédure commune ;
- débattu en réunion d'examen conjoint après remise de l'avis de l'Ae, réunion qui donne lieu à un procès-verbal joint au dossier d'enquête publique.
- Soumis à enquête publique unique.

La déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité des PLU, éventuellement modifiés, afin de tenir compte des avis qui ont été joints et du résultat de l'enquête publique.

2. LA LISTE DES COMMUNES CORRESPONDANT AU TERRITOIRE SUSCEPTIBLE D'ETRE AFFECTE PAR LE PROJET (PHASE 1) ET LA MECDU

2.1. Périmètre d'étude du projet global de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

La zone d'étude des incidences du tracé de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan s'étend sur 54 communes, dont 23 communes pour la seule phase 1 de Montpellier à Béziers (dont l'enquête publique est prévue courant 2021) :

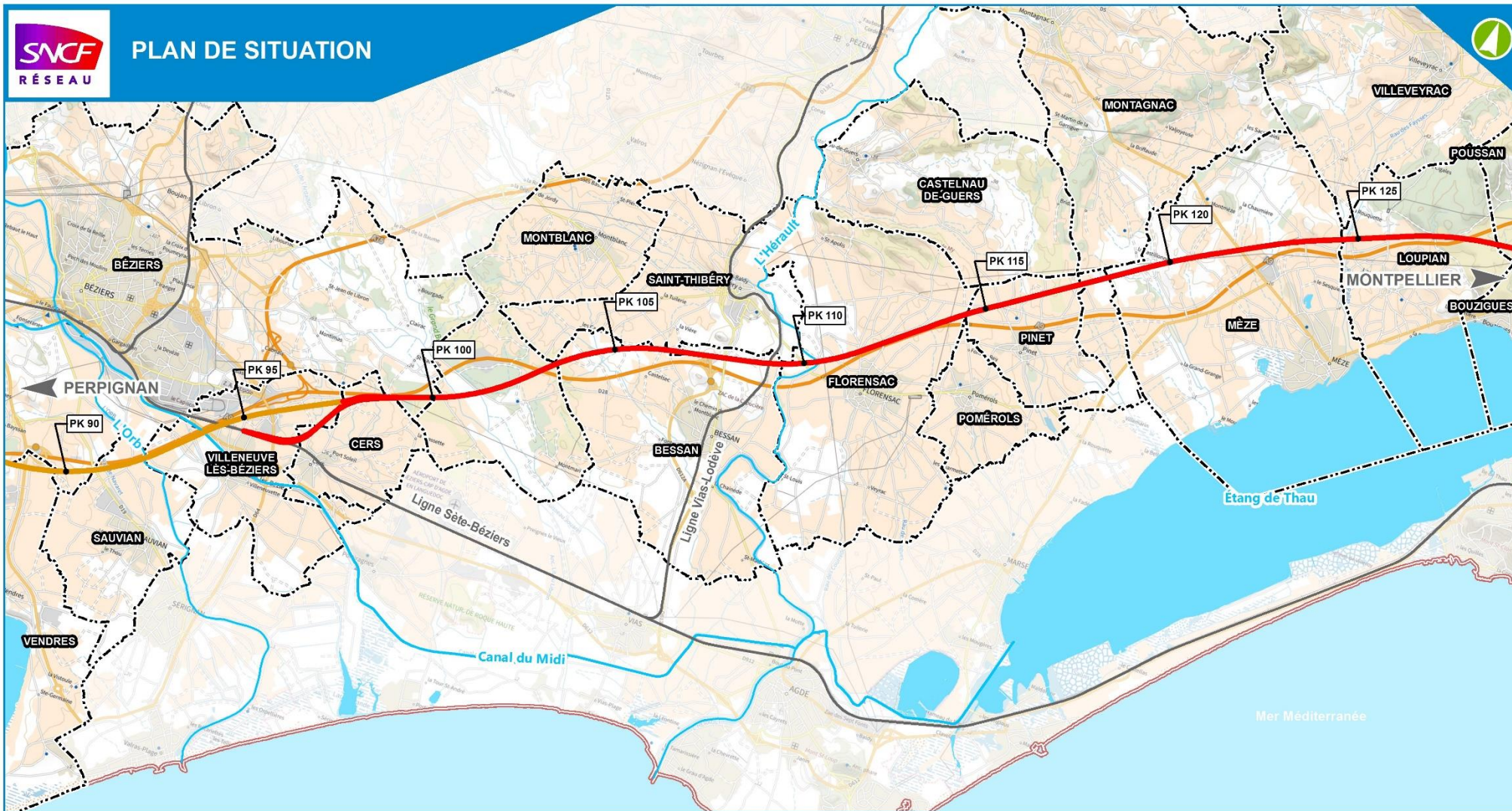
Hérault (34) (phase 1)	Béziers, Villeneuve-lès-Béziers, Cers, Montblanc, Bessan, Saint-Thibéry, Florensac, Pomérols, Castelnau-de-Guers, Pinet, Montagnac, Villeveyrac, Mèze, Loupian, Poussan, Bouzigues, Balaruc-le-Vieux, Gigean, Fabrègues, Villeneuve-lès-Maguelone, Saint-Jean-de-Védas, Lattes, Montpellier
Hérault (34) (Phase 2)	Nissan-lez-Enserune, Lespignan, Vendres, Sauvian
Aude (11) (Phase 2)	Fitou, Treilles, Caves, La Palme, Roquefort-des-Corbières, Sigean, Portel-des-Corbières, Peyriac-de-Mer, Bages, Narbonne, Montredon-des-Corbières, Névian, Marcorignan, Moussan, Cuxac d'Aude, Coursan
Pyrénées orientales (66) (Phase 2)	Toulouges, Le Soler, Villeneuve-la-Rivière, Baho, Saint-Estève, Baixas, Peyrestortes, Espira de l'Agly, Rivesaltes, Salses le Château, Opoul-Périllos

2.2. Périmètre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) concernés par la phase 1 du projet LNMP

Parmi les 23 communes sur lesquelles portent les études d'incidences de la phase 1 entre Montpellier et Béziers, objet de la future enquête publique, 18 communes sont directement concernées par le tracé et/ou des aménagements connexes, et nécessitent la mise en compatibilité de leurs plans locaux d'urbanisme . Ces communes sont identifiées dans la liste suivante.

Hérault (34) (phase 1)	Béziers , Villeneuve-lès-Béziers , Cers , Montblanc , Bessan , Saint-Thibéry , Florensac , Pomérols , Pinet , Mèze , Loupian , Poussan , Gigean , Fabrègues , Villeneuve-lès-Maguelone , Saint-Jean-de-Védas , Lattes , Montpellier
-----------------------------------	---

Pour rappel, cette phase 1 concerne la section mixte Montpellier-Béziers (52,3 km de ligne nouvelle et 2 raccordements représentant 7 km), sans gare nouvelle.



LÉGENDE

- Limite départementale
- Limite communale
- Cours d'eau principaux
- Plan d'eau

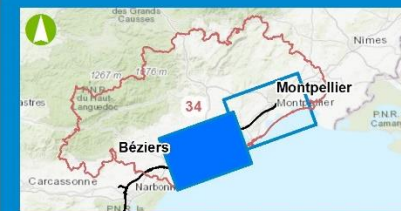
Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan :

- Phase 1 : Montpellier-Béziers
- Phase 2 : Béziers-Perpignan

Réseau ferré existant :

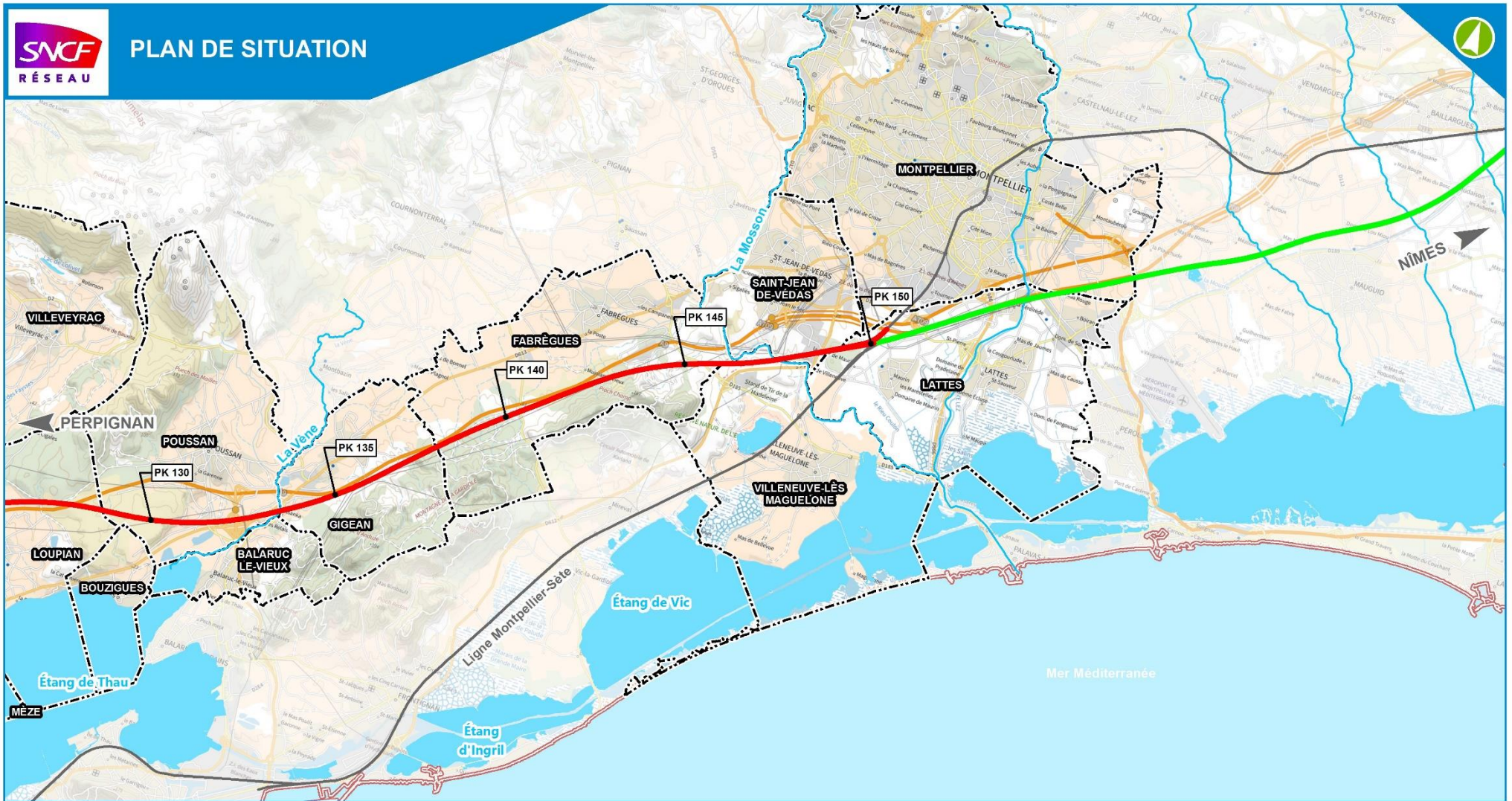
- Ligne classique

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN



0 1 2 Kilomètres Date : 29/01/2021
Échelle : 1/100000

Sources : BD Topo © IGN - 2020
Fond de plan : FluxWMTS IGN



LÉGENDE

- Limite départementale
- Limite communale
- Cours d'eau principaux
- Plan d'eau

Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan :

- Phase 1 : Montpellier-Béziers
- Phase 2 : Béziers-Perpignan

Réseau ferré existant :

- Contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier
- Ligne classique

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN



0 1 2 Kilomètres Date : 29/01/2021
Échelle : 1/100000

Sources : BD Topo © IGN - 2020
Fond de plan : FluxWMTS IGN

3. APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT DE LA PHASE 1 DU PROJET LNMP ET DE LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

3.1. Les incidences potentielles sur l'environnement de la première phase de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

Compte tenu de l'ampleur du projet LNMP, les territoires étudiés dans le cadre de l'écoconception du projet ont été regroupés en différents secteurs géographiques, au nombre de 6 pour l'ensemble du linéaire du projet global (phases 1 et 2).

Les études des incidences écologiques potentielles de la phase 1 du projet LNMP, qui sera soumise à enquête publique préalable à la DUP courant 2021, concernent les secteurs 4¹ (Vallée de l'Hérault), 5 et 6. Le tableau ci-dessous précise les communes concernées par chaque secteur.

Secteurs géographiques	Communes concernées en phase 1
Secteur 4 - Vallée de l'Hérault (phase 1)	Béziers, Villeneuve-lès-Béziers, Cers, Montblanc, Bessan, Saint-Thibéry, Florensac
Secteur 5 – Bassin de Thau	Pomérols, Castelnau-de-Guers, Pinet, Montagnac, Villeveyrac, Mèze, Loupian, Poussan, Bouzigues, Balaruc-le-Vieux
Secteur 6 – Gardiole et Mosson	Gigean, Fabrègues, Villeneuve-lès-Maguelone, Saint-Jean-de-Védas, Lattes, Montpellier

Les principales incidences liées aux aménagements nécessaires à la création de la ligne nouvelle sur le territoire sont reportées ci-après, et vise toutes les thématiques environnementales.

En synthèse, l'insertion du projet dans les territoires entre Montpellier et Béziers consiste, outre la réalisation de la ligne ferroviaire elle-même, en la création des ouvrages suivants :

- 1 raccordement au niveau de Montpellier
- 1 raccordement mixte au niveau de Villeneuve-lès-Béziers
- 1 base travaux convertible en base maintenance
- 1 sous-station électrique
- 1 aménagement de sous-station électrique existante
- 1 tranchée couverte de franchissement de l'A9
- 1 franchissement de l'autoroute A9 par un pont-rail
- 9 viaducs
- 1 tunnel

¹ Le secteur 4 concerne la phase 1 et la phase 2 : en conséquence, il a été divisé en 2 sous-secteurs relatifs à chacune de ces phases. La phase 1 porte sur le secteur 4 – Vallée de l'Hérault ; le secteur 2 porte sur le secteur 4 – Vallée de l'Orb. Toutefois, de façon générique, le secteur est intitulé, en dehors des considérations de phasage, « Vallée de l'Orb et de l'Hérault ».

3.1.1. Incidences potentielles du projet LNMP par secteur et mise en œuvre de la démarche « éviter, réduire, compenser »

Le secteur 4 (phase 1) - Vallée de l'Hérault

Le raccordement à la voie ferrée existante marque le début de la section mixte de la ligne nouvelle vers Montpellier, sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, en limite de celle de Cers et à proximité du domaine de Chazottes.

La ligne nouvelle proprement dite commence à la limite communale entre Cers et Béziers, dont le territoire agricole est traversé sur environ un kilomètre. Elle arrive ensuite dans la commune de Montblanc où elle franchit la Vallée du Libron (rivière pérenne, dont les crues peuvent être très importantes), en restant à proximité de l'A9. Elle traverse alors deux forêts classées, situées dans la plaine biterroise et qui présentent un grand enjeu écologique : le bois de Bourbaki et le bois de Montblanc (zones refuges de l'avifaune et zones d'hivernage des batraciens).

Après avoir franchi l'A9 par un ouvrage supérieur en direction du nord-est, le projet s'écarte, dans un premier temps de l'autoroute A9 par le Nord pour éviter deux mas (« la Valmale » et son champ photovoltaïque et « la Guinarde »), pour s'en rapprocher à nouveau au droit de l'échangeur d'Agde. Il traverse toute la carrière des Roches Bleues (exploitant les matériaux volcaniques des Monts Ramus), site d'implantation d'une base travaux.

La plaine inondable de l'Hérault est franchie au droit d'un méandre où le projet a été conçu pour prendre en compte la protection contre les inondations des trois villages de la Vallée de l'Hérault : Bessan, Saint-Thibéry et Florensac, et la préservation des champs captant utilisés pour l'alimentation en eau potable. La ligne nouvelle s'éloigne de Florensac autant que le permettent les règles techniques de conception et les autres enjeux territoriaux.

Le secteur 5 - Bassin de Thau

Ce secteur prend pied entre le lit majeur de l'Hérault et le bassin de La Vène, une rivière qui traverse Poussan et se jette dans l'étang de Thau au niveau de Balaruc-le-Vieux, station balnéaire reconnue pour ses centres de thalassothérapie.

Le projet proposé reprend globalement sur toute sa longueur l'axe du tracé qualifié en Projet d'Intérêt Général (PIG) en 2000. Il est situé au nord de l'autoroute A9 et traverse, sur une portion quasi rectiligne de 9 km et au sud de la Via Domitia (un site classé par endroits), une zone paysagère composée du vignoble d'appellation Picpoul et de paysages boisés de la plaine viticole de Pinet, Pomerols et Mèze, en surplomb du bassin de Thau.

Au niveau de Mèze, le projet se rapproche de l'autoroute A9, sur le versant nord du bassin de Thau, qui constitue une zone écologique et conchylicole fragile (Bouzigues, Loupian).

Le projet intercepte les petits ruisseaux issus des collines de la Moure et du bassin de Villeveyrac avec leur corridor écologique associé (ruisseau du Soupié, ruisseau d'Aygues-Nay, ruisseau du Pallas...).

Le projet franchit, ensuite, la vallée d'Aygues-Nay, puis s'inscrit entre l'autoroute et les périmètres de protection des zones d'effondrement des mines de bauxite de La Rouquette et Montplaisir, avant d'intercepter la vallée du Pallas.

Il traverse par le nord le périmètre de l'aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine (AVAP) de Loupian, qui impose principalement des dispositions architecturales pour le bâti du village. Le projet franchit alors l'autoroute A9 par-dessous dans le secteur de « la Lenguette », puis il débouche dans une zone de garrigue qui domine la plaine de Poussan, laquelle comprend de nombreuses infrastructures et un habitat industriel et artisanal plus ou moins dense.

Enfin, après la bretelle d'accès à l'A9, le projet franchit la RD 113, puis la vallée de la Vène et le champ captant des forages d'Issanka utilisés pour l'alimentation en eau potable de l'agglomération de Sète.

Le secteur 6 - Gardiole et Mosson

À partir de la vallée de la Vène et jusqu'à la Mosson, le projet s'inscrit au sud de l'autoroute A9, adossé au versant nord du massif de la Gardiole, site classé ZNIEFF de type 2 et espace boisé classé, sensible au risque d'incendie.

La ligne nouvelle se jumelle au maximum avec l'autoroute pour limiter les délaissés et vient la tangenter en trois endroits : dans la zone de « la Blaquièrre », à Gigean, dans celles de « la Bergerie Neuve » et de « Mas de Mirabeau », à Fabrègues.

Le projet traverse le périmètre de protection rapprochée du champ captant de Karland, mais évite la ZPS « Plaine de Fabrègues – Poussan ». Il évite le périmètre de protection de l'Abbaye Saint-Félix-de-Monceaux, qui domine Gigean, mais intercepte le périmètre de protection du Mas du Vieux Mujolan, situé entre l'A9 et la plaine de Fabrègues.

Après le secteur de « Mujolan le Vieux », le projet s'infléchit vers le sud en direction de Montpellier. Pour limiter l'impact visuel des terrassements dans ce massif calcaire, il traverse le relief de « Pioch Champ » par un tunnel. Il descend ensuite jusqu'à la vallée encaissée de la Mosson, puis traverse la zone industrielle de la Lauze dans la zone périurbaine de Montpellier (Lattes et Saint Jean de Védas) caractérisée par des activités industrielles et commerciales, une agriculture interstitielle et des activités para-agricoles (élevage de chevaux), ainsi que de nombreuses friches en attente d'urbanisation.

Au sortir de cette zone et avant de se raccorder au Contournement de Nîmes-Montpellier (CNM), le projet traverse le bois de Maurin. Un raccordement permet de relier, dans le secteur du hameau « La Castelle », impacté par le projet, la ligne nouvelle à la voie ferrée existante en direction de la gare de Montpellier-Saint-Roch. Un peu plus loin, la ligne nouvelle se connecte au Contournement Nîmes Montpellier.

3.1.2. Les incidences en phase travaux

Incidences des travaux sur l'environnement : milieu naturel et milieu physique

Les principales incidences potentielles des travaux concernent :

- Les effets d'emprises et les interventions sur les secteurs sensibles pour les besoins du chantier, notamment les franchissements des cours d'eau, des zones humides, et des interventions en zonage protégé
 - o Ces travaux feront l'objet d'une analyse précise de leurs incidences et des mesures visant à éviter, réduire et le cas échéant compenser ces incidences, dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale, conformément à la réglementation en vigueur.
- Des perturbations temporaires sont possibles sur la flore, la faune et ses habitats, ainsi que sur les cours d'eau des 3 secteurs géographiques.
 - o Les risques potentiels consistent en une pollution accidentelle de cours d'eau pendant les travaux tels que des reprises de fondations d'ouvrage d'art dans le lit des cours d'eau, ou un effet potentiel sur une zone humide.

Incidences des travaux sur le milieu humain

La réalisation des travaux peut générer des perturbations sur l'activité humaine et sur les déplacements :

- Perturbation temporaire des circulations routières des voiries proches du chantier, ainsi que les voiries qui vont nécessiter d'être déviées pour leur franchissement.
- Nuisances sonores à proximité du site du chantier et de la base travaux.
- Incidence sur le paysage liée aux terrassements et aux installations de chantier.

Incidences sur le foncier

En phase travaux, il peut y avoir une utilisation temporaire de foncier pour réaliser les diagnostics archéologiques préalables à d'éventuelles fouilles ou pour créer les accès aux chantiers, pour l'établissement des installations de chantiers des bases travaux ou du stockage de matériaux.

3.1.3. Les mesures envisagées pour éviter, réduire, compenser les nuisances

SNCF Réseau applique de façon stricte la démarche « Eviter, Réduire, Compenser », et ce depuis les toutes premières étapes de conception du projet et des dossiers inhérents au projet. Cela se traduit concrètement par différents principes :

- Un dialogue territorial continu depuis le débat public de 2009, avec les acteurs du territoire mais également avec le grand public lors des phases de concertation publique, afin de bien identifier les enjeux et de concevoir des solutions partagées de moindre impact ;
- La réalisation d'études environnementales dédiées, depuis les années 2010, adaptées à chaque niveau de détail de conception du projet et visant à identifier les enjeux rencontrés pour toutes les thématiques environnementales, l'analyse des incidences du projet et la définition des mesures ERC ;
- Plusieurs phases de concertation administrative, avec les services instructeurs en charge de chaque thématique environnementale, afin de partager les méthodes de travail, les hypothèses de dimensionnement des impacts et des mesures ;
- La conformité réglementaire de toutes les études et dossiers de procédures ;
- Le dimensionnement de dispositifs techniques spécifiques visant à éviter, réduire et compenser les incidences : précautions en phase chantier, adaptation et optimisation des emprises, principe de transparence hydraulique complète de la ligne, rétablissement des continuités écologiques et hydrauliques, dispositifs de protection acoustique, mesures d'insertion paysagères...

3.2. Les incidences potentielles sur les documents d'urbanisme dont la mise en compatibilité est envisagée en phase 1 du projet LNMP

Pour mémoire, la liste des 18 communes concernées par la mise en compatibilité sont rappelées au § 2.2 précédent.

Le tableau suivant, précise, pour chaque commune pour laquelle une mise en compatibilité est envisagée, les conditions d'insertion de la LNMP sur le territoire communal et les incidences potentielles identifiées à ce stade des études.

Le détail précis des incidences environnementales de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur le territoire de chaque commune concernée est en cours de rédaction à date d'édition de la présente déclaration d'intention. Chaque dossier de mise en compatibilité nécessaire à la DUP du projet LNMP – phase 1 - qui sera soumis à enquête publique courant 2021 intégrera une évaluation environnementale conformément au code de l'urbanisme.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme porte principalement sur l'intégration dans les règlements de zones des éléments nécessaires à la réalisation du projet LNMP, au titre des installations, ouvrages et travaux nécessaires à la création de la ligne ferroviaire et des installations directement nécessaires et liées à son fonctionnement.

Commune	Le projet sur le territoire communal	Incidence potentielle sur le plan local d'urbanisme de la commune
Bessan	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne essentiellement le nord de la commune de Bessan.</p> <p><u>L'infrastructure ferroviaire</u> Le projet traverse le territoire communal sur environ 5 300 m, alternativement en remblai et en déblai sur ce secteur. Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Bessan par Montblanc en déblai. Elle traverse la commune avant de franchir la ligne ferroviaire existante Vias-Lodève et d'atteindre la limite communale avec Florensac.</p> <p><u>Les rétablissements de voirie</u> Une route départementale, la RD13 qui relie Faugère à Agde est interceptée par Ligne nouvelle et est rétablie en place. Aucun chemin de randonnée n'est concerné.</p> <p><u>Les installations connexes</u> A ce stade des études, une base travaux qui sera reconvertie en base de maintenance est prévue sur la commune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - redéfinir l'ER au bénéfice de SNCF Réseau pour remplacer l'ER relatif au PIG 2000 - supprimer la servitude relative au PIG 2000 et la ZPP - rendre le règlement compatible pour y autoriser expressément le projet - mettre à jour les documents en conséquence (rapport de présentation, liste des ER...)
Béziers	<p>Le projet de Ligne nouvelle dans sa 1^{ère} phase concerne essentiellement le sud de la commune de Béziers.</p> <p><u>L'infrastructure ferroviaire</u> La Ligne nouvelle fait son entrée depuis Cers, et traverse la commune de Béziers, toujours en longeant l'A9 sur environ 1 km avant de se diriger vers Montblanc. Le parcours de randonnées GR78.1 est franchi par le projet et sera rabattu vers un ouvrage hydraulique.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - mettre à jour dans les dispositions générales du règlement la référence à l'arrêté du PIG et autoriser expressément le projet dans le règlement d'urbanisme - redéfinir l'ER du règlement graphique et déclasser (/reclasser) l'EBC de part-et-d'autre - mettre à jour les autres documents en conséquence (rapport de présentation, liste des ER, plan des grands projets...) - scinder l'ER en 2 (phase 1 et phase 2)

Commune	Le projet sur le territoire communal	Incidence potentielle sur le plan local d'urbanisme de la commune
Cers	<p>Le projet de Ligne nouvelle, dans sa 1^{ère} phase concerne essentiellement l'ouest et le nord de la commune de Cers.</p> <p><u>L'infrastructure ferroviaire</u> La section courante de la Ligne nouvelle traverse le territoire communal sur environ 2 000 m, en alternant déblais et remblais. Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Cers (en limite avec Villeneuve-lès Béziers) dans une zone en déblai d'une hauteur maximale de 4m au droit du mas des Marcounets. Elle longe l'autoroute A9 par l'Est, franchit le Ruisseau de la Pouline puis, dans une section en remblai, elle franchit le Ruisseau des Crémats. Elle traverse ensuite le lieu-dit « les Crémats » dans une section en déblai et atteint la limite communale avec Béziers. Le raccordement B au réseau ferroviaire existant traverse la commune en provenance de Villeneuve-les-Béziers.</p> <p><u>Les rétablissements de voirie</u> Même si aucune route départementale n'est interceptée par la ligne, 3 rétablissements de chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet. Aucun chemin de randonnée n'est concerné.</p> <p><u>Les installations connexes</u> A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - redéfinir l'ER au bénéfice de SNCF Réseau pour remplacer l'ER relatif au PIG 2000 - rendre le règlement compatible pour y autoriser expressément le projet - - mettre à jour liste des ER et le rapport de présentation

Commune	Le projet sur le territoire communal	Incidence potentielle sur le plan local d'urbanisme de la commune
<p align="center">Fabrègues</p>	<p>Le projet concerne essentiellement l'axe central sud de la commune de Fabrègues.</p> <p><u>L'infrastructure ferroviaire</u> Le projet traverse le territoire communal sur environ 8 020 m, principalement en remblai dans ce secteur du piémont Nord du massif de la Gardiole. Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Fabrègues (en limite avec Gigean) en remblai. Elle traverse ensuite la commune par une succession de remblai et déblai et franchit successivement grâce à des ouvrages de franchissement hydraulique le ruisseau de Barbière, le ruisseau des Combes puis deux autres cours d'eau avant de franchir la route départementale D114. Ensuite la Ligne nouvelle se crée un passage en tunnel en traversant le massif de la Gardiole sur 362 mètres dans une section en déblai avant de franchir la route départementale D185. Elle longe l'autoroute A9, la Languedocienne, et s'y « accole » au droit des deux lieux-dits : Saint-Jean de Clapasses et le Mas du Mirabeau. Elle atteint la limite communale avec Villeneuve-lès-Maguelone dans une section en déblai.</p> <p><u>Les rétablissements de voirie</u> La ligne intercepte les routes départementales D114 et D185. Au total, sept rétablissements de chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet. Le projet traverse le chemin de randonnée GR 78.1 à la limite communale avec Gigean.</p> <p><u>Les installations connexes</u> A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - rendre le règlement compatible pour y autoriser expressément le projet - Mettre à jour la liste des ER et le rapport de présentation - mettre à jour les autres pièces en conséquence si nécessaire
<p align="center">Florensac</p>	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne la partie centre et nord-est de la commune.</p> <p><u>L'infrastructure ferroviaire</u> Le projet traverse le territoire communal sur environ 5 070 m, principalement en remblai dans ce secteur composé essentiellement de vignobles. Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Florensac (en limite avec Bessan) par l'intermédiaire d'un ouvrage de franchissement hydraulique sur l'Hérault. Elle longe ensuite l'autoroute A9, majoritairement en remblai et atteignant au maximum 16 m au franchissement de l'Hérault. Sept ouvrages principaux sont nécessaires au total pour parcourir la commune. Elle atteint la limite communale avec Pinet dans une section en déblai au droit du lieu-dit « la pointe de Bourrel » atteignant une profondeur maximale de 8 m.</p> <p><u>Les rétablissements de voirie</u> Deux routes départementales sont impactées (RD 32 et RD 32E7). Au total, deux rétablissements de voirie sont donc prévus dans le cadre du projet. Aucun chemin de randonnée n'est concerné.</p> <p><u>Les installations connexes</u> A ce stade des études des installations et équipements ferroviaire particuliers (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) sont prévus sur la commune : il s'agit d'une sous-station électrique.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - rendre le règlement compatible pour y autoriser expressément le projet - mettre à jour les pièces en conséquence (listes des ER, plan de servitude, rapport de présentation...) - déclasser l'élément de patrimoine à protéger

Commune	Le projet sur le territoire communal	Incidence potentielle sur le plan local d'urbanisme de la commune
Gigean	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne la partie centrale de la commune de Gigean.</p> <p><u>L'infrastructure ferroviaire</u> Le projet traverse le territoire communal sur environ 4 500 m, en remblai puis en déblai. Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Gigean (en limite avec Poussan) par l'intermédiaire d'un viaduc enjambant la Vène. Elle longe l'autoroute A9 en remblai à l'ouest de l'aire de Gigean puis en remblai en franchissant successivement les ruisseaux de Barbière et des Combes. Elle atteint la limite communale avec Fabrègues dans une petite section en remblai.</p> <p><u>Les rétablissements de voirie</u> Même si aucune route départementale n'est interceptée par la ligne, cinq rétablissements de chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet. Aucun chemin de randonnée n'est concerné.</p> <p><u>Les installations connexes</u> A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - déclasser l'EBC intercepté par l'ER - revoir le règlement de zonage pour y autoriser expressément le projet - mettre à jour l'emplacement réservé (superficie) - mettre à jour les autres pièces en conséquence
Lattes	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne le nord-ouest la commune de Lattes.</p> <p><u>L'infrastructure ferroviaire</u> La section courante de la Ligne nouvelle traverse le territoire communal sur environ 900 m, exclusivement en remblai. Un raccordement traverse quant à lui la commune sur environ 1 400 m, alternant zones en remblai et en déblai. La section courante et la plateforme de raccordement entrent sur la commune de Lattes (en limite avec Saint-Jean-de-Védas) en traversant le chemin de Montpellier à Villeneuve sur une zone en remblai d'une hauteur de 15 m environ. La section courante et le raccordement A s'écartent progressivement et franchissent le ruisseau du Rieu Coulon sur 2 ouvrages distincts. Le raccordement s'embranchement vers le nord à la ligne Sète-Montpellier avant son passage sous l'autoroute A9 pour rejoindre la gare Saint-Roch. La section courante rejoint le tracé du contournement de Nîmes et Montpellier.</p> <p><u>Les rétablissements de voirie</u> Aucune route départementale n'est interceptée par la ligne, mais 3 rétablissements de chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet. Aucun chemin de randonnée n'est concerné.</p> <p><u>Les installations connexes</u> A ce stade des études, il est prévu de compléter les installations de la sous-station électrique existante sur la commune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - redéfinir l'ER au bénéfice de SNCF Réseau pour remplacer l'ER relatif au PIG 2000 - déclasser la partie de l'EBC recoupée par le projet - - Mettre à jour la liste des ER et le rapport de présentation - - effacer les ER relatifs à CNM, Languedoc-Roussillon et redéfinir en conséquence l'ER N1 dans la liste des ER - répercuter ces modifications sur le rapport de présentation - mettre à jour la liste des ER

Commune	Le projet sur le territoire communal	Incidence potentielle sur le plan local d'urbanisme de la commune
Loupian	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne la partie centrale de la commune de Loupian.</p> <p><u>L'infrastructure ferroviaire</u> Le projet traverse le territoire communal sur environ 4 100 m, en remblai sur la partie Est et en déblais sur la partie Ouest. Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Loupian (en limite avec Mèze) par la RD5E8 qu'elle franchit par l'intermédiaire d'un viaduc enjambant également le ruisseau de Pallas. Elle passe au nord de l'A9 et au sud du lieu-dit la Menlarède jusqu'à l'aire de Loupian. Au Nord de l'aire de Loupian, le tracé passe sous l'A9 par l'intermédiaire d'un tunnel pour ressortir au Sud de l'autoroute jusqu'à la limite avec la commune de Poussan.</p> <p><u>Les rétablissements de voirie</u> La Ligne nouvelle intercepte deux routes départementales (RD156E3 et RD5E8). Au total, 5 rétablissements de voies et chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet.</p> <p><u>Les installations connexes</u> A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - rendre le règlement compatible pour y autoriser expressément le projet - mettre à jour les autres pièces en conséquence (rapport de présentation...)
Mèze	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne essentiellement le nord de la commune de Mèze.</p> <p><u>L'infrastructure ferroviaire</u> Le projet traverse le territoire communal sur environ 6 300 m, principalement en remblai. Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Mèze (en limite avec Pomérols) à environ 250 m au sud de la limite avec Montagnac. Elle passe au nord du bâti du domaine Creyssels, franchit le ruisseau de Nègue-Vaques en viaduc puis le plan d'eau des Creyssels busé. Elle alterne ensuite entre zones de remblai et déblai et traverse la Combe Guillem puis franchit successivement le ruisseau de la Font des Putes, la RD613 et le ruisseau d'Aygues-Nay. A cet endroit, elle se situe à environ 350 m au nord de l'autoroute A9. Après la traversée du lieu-dit « La Font du Perdigal », elle atteint la limite communale avec Loupian constituée par la RD5E8 qu'elle franchit par l'intermédiaire d'un viaduc enjambant également le ruisseau de Pallas.</p> <p><u>Les rétablissements de voirie</u> La Ligne nouvelle intercepte 2 routes départementales (RD613 et RD5E8). Au total, 11 rétablissements de voies et chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet. Un chemin de randonnée (Via Domitia) est concerné.</p> <p><u>Les installations connexes</u> A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - rendre le règlement compatible pour y autoriser expressément le projet - redéfinir la limite de la coupure d'urbanisation en cohérence avec le SCoT - mettre à jour les autres documents en conséquence (rapport de présentation, liste des ER...)

Commune	Le projet sur le territoire communal	Incidence potentielle sur le plan local d'urbanisme de la commune
Montblanc	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne essentiellement le sud de la commune de Montblanc.</p> <p><u>L'infrastructure ferroviaire</u> Le projet traverse le territoire communal sur environ 3 300 m, principalement en remblai dans ce secteur. Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Montblanc depuis la commune de Béziers. Elle traverse la commune en franchissant le Libron en viaduc, puis la route départementale 28, rétablie en place. Enfin, un viaduc enjambe l'autoroute A9, puis la Ligne nouvelle atteint la limite communale avec Bessan dans une section en déblai.</p> <p><u>Les rétablissements de voirie</u> Une route départementale, la D28, est interceptée par la ligne et rétablie en place. Le projet franchit également l'autoroute A9 en viaduc.</p> <p><u>Les installations connexes</u> A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - redéfinir l'ER au bénéfice de SNCF Réseau pour remplacer l'ER relatif à la ZPP et la mention au projet Languedoc-Roussillon du règlement graphique - rendre le règlement compatible pour y autoriser expressément le projet
Montpellier	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne le sud-ouest de la commune de Montpellier.</p> <p><u>L'infrastructure ferroviaire</u> Le projet traverse le territoire communal sur environ 150 m, exclusivement en déblais dans ce secteur. Le raccordement A entre sur la commune de Montpellier en traversant les RD132 et RD65 par pont-route pour rejoindre la gare Saint-Roch.</p> <p><u>Les rétablissements de voirie</u> Aucune route n'est interceptée par le projet.</p> <p><u>Les installations connexes</u> A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - rendre le règlement compatible pour y autoriser expressément le projet - Mettre à jour la liste des ER et le rapport de présentation - mettre à jour les autres pièces en conséquence

Commune	Le projet sur le territoire communal	Incidence potentielle sur le plan local d'urbanisme de la commune
Pinet	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne essentiellement le nord de la commune de Pinet.</p> <p><u>L'infrastructure ferroviaire</u> Le projet traverse le territoire communal sur environ 3 100 m, principalement en déblai dans ce secteur de relief collinaire. Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Pinet (en limite avec Florensac et Pomérols) en franchissant la RD161 par l'intermédiaire d'un pont-route dans cette zone en déblai d'une profondeur maximale d'environ 9 m. A son entrée sur la commune, elle est située à environ 300 m au nord de l'autoroute A9. Elle arrive ensuite au droit de la RD161E2 sur une courte portion légèrement en remblai. Elle traverse le lieu-dit « La Majonc », au nord du château d'eau à nouveau en déblai puis repasse en remblai avant de franchir de Ruisseau de Soupié. Elle alterne ensuite zones de déblai et de remblai et atteint la limite communale avec Pomérols en déblai d'une profondeur de l'ordre de 10 m. A cet endroit, elle est située à un peu plus de 800 m au nord de l'autoroute A9.</p> <p><u>Les rétablissements de voirie</u> La Ligne nouvelle intercepte deux routes départementales (RD161 et RD161E2). Un sentier de petite randonnée (PR) est également intercepté. Au total, cinq rétablissements de voies et chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet.</p> <p><u>Les installations connexes</u> A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Créer un ER au bénéfice de SNCF Réseau à la place de la servitude - autoriser explicitement le projet dans le règlement écrit - rajouter le projet dans la liste des ER - le supprimer de la carte des servitudes et y apposer une servitude T1 - mettre à jour le rapport de présentation et les autres pièces le nécessitant - Mettre à jour la liste des ER et le rapport de présentation
Pomérols	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne une petite partie au nord-ouest de la commune de Pomérols.</p> <p><u>L'infrastructure ferroviaire</u> Le projet traverse le territoire communal sur environ 715 mètres, Cette section est en déblais, sur deux tiers du parcours, et en remblais vers la commune de Mèze. La ligne entre sur la commune sur quelques mètres, en limite avec Florensac. Puis elle entre de nouveau sur Pomérols via Pinet, par un pont route en rabattement de la voie communale entre les lieux-dits le « Mas de Callas, au sud, et le « Mas de Maynet », au nord de la Ligne nouvelle. Elle atteint la limite communale avec Mèze dans une section en remblais de 5 mètres environ.</p> <p><u>Les rétablissements de voirie</u> Il n'y a pas de rétablissement sur le territoire communal dans le cadre du projet. Aucun chemin de randonnée n'est concerné.</p> <p><u>Les installations connexes</u> A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Créer un ER au bénéfice de SNCF Réseau et retirer la ZPP des ER - reprendre le règlement écrit pour y autoriser expressément le projet - mettre à jour les autres pièces en conséquence

Commune	Le projet sur le territoire communal	Incidence potentielle sur le plan local d'urbanisme de la commune
<p align="center">Poussan</p>	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne le sud de la commune de Poussan.</p> <p><u>L'infrastructure ferroviaire</u> Le projet traverse le territoire communal sur environ 4 800 m, principalement en remblai. Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Poussan (en limite avec Loupian) dans un secteur en remblais d'une profondeur d'environ 5 m, à environ 500 m au sud de l'autoroute A9. Elle franchit le Ruisseau des Aiguilles puis passe en déblai sur un linéaire d'environ 1 500 m avec une profondeur maximum d'une douzaine de mètres. Elle repasse en remblai aux abords du lieu-dit Valaury puis, par l'intermédiaire d'un viaduc d'une longueur d'environ 1 450 m de long, franchit la RD2E5, le Ruisseau de la Lauze et l'échangeur de Poussan. Elle intercepte la RD119E7 puis franchit par l'intermédiaire d'un viaduc d'environ 130 m de long. Elle atteint la Vène, qui marque la limite communale avec Gigean, qu'elle franchit par un viaduc d'environ 400 m de longueur.</p> <p><u>Les rétablissements de voirie</u> La Ligne nouvelle intercepte les routes départementales 2E5, 600, 613 et 119E7. Au total, une dizaine de rétablissement de voirie sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet. Aucun chemin de randonnée n'est concerné.</p> <p><u>Les installations connexes</u> A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévue sur la commune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - déclasser l'EBC intercepté par l'ER - revoir le règlement écrit pour y autoriser expressément le projet - Mettre à jour la liste des ER et le rapport de présentation - mettre à jour les autres pièces en conséquence
<p align="center">Saint-Jean-de-Védas</p>	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne essentiellement le sud de la commune de Saint-Jean-de-Védas.</p> <p><u>L'infrastructure ferroviaire</u> Le projet traverse le territoire communal sur environ 2 000 m, exclusivement en remblai dans ce secteur. Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Saint-Jean-de-Védas (en limite avec Villeneuve-lès-Maguelone) par l'intermédiaire d'un viaduc enjambant Le Mosson. Elle longe la route départementale D612 avant de la croiser au point kilométrique 148+600. Elle atteint la limite communale avec Lattes dans une section en remblai.</p> <p><u>Les rétablissements de voirie</u> Sur le territoire communal, une route départementale (la RD612) est interceptée par la ligne et rétablie en place. Aucun chemin de randonnée n'est concerné.</p> <p><u>Les installations connexes</u> A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - redéfinir l'ER au bénéfice de SNCF Réseau pour remplacer l'ER relatif au PIG 2000 - déclasser l'EBC intercepté par l'ER - Mettre à jour la liste des ER et le rapport de présentation - mettre à jour la liste des ER

Commune	Le projet sur le territoire communal	Incidence potentielle sur le plan local d'urbanisme de la commune
<p style="text-align: center;">Saint-Thibéry</p>	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne le sud de la commune de Saint-Thibéry, en limite des communes de Bessan et Florensac.</p> <p><u>L'infrastructure ferroviaire</u> Le projet traverse le territoire communal sur environ 700 m au total, sur différents secteurs de la commune, principalement en remblai dans ce secteur de la vallée de l'Hérault. Cette section de la Ligne nouvelle entre une première fois sur la commune (en limite avec Bessan) au niveau du lieu-dit « la Garriguette » sur un secteur en déblai d'une profondeur maximale de 4 m et sur un linéaire de quelques dizaines de mètres avant de pénétrer de nouveau sur le territoire de Bessan. Elle rentre une seconde fois sur le territoire de Saint-Thibéry, cette fois en remblai d'une profondeur maximale d'environ 8 m, au lieu-dit « Figuerolles », jusqu'au ruisseau de Marignan qui marque la limite communale. Elle pénètre une troisième fois dans la commune après avoir franchi la RD125 puis atteint de nouveau la limite communale avec Bessan dans laquelle elle pénètre au droit du lieu-dit « la grange de Milhau ».</p> <p>Enfin, elle pénètre la commune en limite communale avec Florensac et traverse une zone agricole au sud du lot « Les Pesquiès ». Elle atteint alors une dernière fois la limite communale au niveau de l'extrémité sud du chemin du Moulin.</p> <p><u>Les rétablissements de voirie</u> La Ligne Nouvelle intercepte une route départementale (RD125). Au total, deux rétablissements de chemins sont prévus dans le cadre du projet. Aucun chemin de randonnée n'est concerné.</p> <p><u>Les installations connexes</u> A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - redéfinir l'ER au bénéfice de SNCF Réseau pour remplacer l'ER relatif au PIG 2000 - mettre à jour la liste des ER - revoir le règlement écrit pour y autoriser expressément le projet

Commune	Le projet sur le territoire communal	Incidence potentielle sur le plan local d'urbanisme de la commune
Villeneuve-lès-Béziers	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne essentiellement le quart nord de la commune de Villeneuve-lès-Béziers.</p> <p><u>L'infrastructure ferroviaire</u> Le territoire communal est traversé, sur environ 2 200 m, par le raccordement B de la Ligne nouvelle au réseau ferroviaire existant, situé à l'Est de la section courante. Cette traversée se fait principalement en remblai. Le débranchement depuis la ligne Sète-Béziers s'effectue à hauteur du lotissement « Les Clapiès », franchit l'avenue de la Gare (RD37e13), la RD612, le ruisseau de la Reynarde, puis atteint la limite communale avec Cers. Après une traversée de Cers sur un linéaire d'environ 600 m, les plateformes de raccordement pénètrent à nouveau sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers par un ouvrage sur le ruisseau de l'Ardaillou et traversent le lieu-dit « Le Pech de la Barale » avant d'atteindre la limite communale avec Cers.</p> <p><u>Les rétablissements de voirie</u> Le raccordement B de la Ligne nouvelle à la ligne classique intercepte 2 routes départementales (RD37E13, RD612). Au total, 5 rétablissements de voies ou chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet.</p> <p><u>Les installations connexes</u> A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - redéfinir l'ER au bénéfice de SNCF Réseau pour remplacer l'ER relatif au PIG 2019 – à compléter avec l'emprise nécessaire d'un bassin de traitement des eaux - reprendre le règlement écrit, pour y autoriser expressément le projet - mettre à jour les autres pièces en conséquence - déclasser une partie d'EBC - mettre à jour les autres documents en conséquence (liste des ER...) - scinder l'ER en 2 (phase 1 et phase 2)
Villeneuve-lès-Maguelone	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne essentiellement le Nord de la commune de Villeneuve-lès-Maguelone.</p> <p><u>L'infrastructure ferroviaire</u> Le projet traverse le territoire communal sur environ 1450 m, principalement en remblai dans ce secteur. Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Villeneuve-lès-Maguelone (en limite avec Fabrègues) en déblai. Elle longe la route D612 puis franchit le cours d'eau La Mosson par l'intermédiaire d'un viaduc. Elle atteint ensuite la limite communale avec Saint-Jean-de-Védas dans une section en remblai.</p> <p><u>Les rétablissements de voirie</u> Même si aucune route départementale n'est interceptée par la Ligne nouvelle, deux rétablissements de chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet. Aucun chemin de randonnée n'est concerné.</p> <p><u>Les installations connexes</u> A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - redéfinir l'ER au bénéfice de SNCF Réseau pour remplacer l'ER relatif au PIG 2000 - reprendre le règlement pour y autoriser explicitement le projet - mettre à jour les autres pièces en conséquence

4. SOLUTIONS ALTERNATIVES ETUDIEES DANS LE CADRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA PHASE 1

4.1. Une démarche de préservation du foncier qui s'inscrit dans les documents d'urbanisme depuis de nombreuses années

La réalisation d'un grand projet ferroviaire implique un long temps d'études et de procédures. Afin de préserver la faisabilité technique et financière du projet LNMP, il a été déclaré « projet d'intérêt général » (PIG) dès 2000 par arrêtés préfectoraux en vue de l'intégration d'emplacements réservés dans les documents d'urbanisme.

De nouveaux arrêtés de PIG ont été pris en 2019 pour tenir compte de la décision ministérielle du 29 janvier 2016 qui a partiellement modifié le projet, en actant le principe de la mixité de la ligne ainsi que la création de 2 gares nouvelles (en phase 2). Ces évolutions ont engendré de nouvelles contraintes géométriques, qui, renforcées par les évolutions réglementaires apparues après 1995 (meilleure insertion environnementale), ont conduit à la redéfinition des emplacements réservés de Montpellier à Toulouges avec néanmoins 70% des emprises du PIG 2000 conservées par le PIG 2019.

La mise en œuvre de la procédure de demande de qualification de PIG a été lancée à la suite des ateliers de travail entre les préfetures des départements de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, les services des DDTM, de la DREAL et du Ministère chargé des Transports, à l'initiative du maître d'ouvrage et afin d'anticiper le dépôt du dossier de demande de nouvelle qualification de PIG. Ces rencontres ont eu lieu entre 2017 et 2018.

Cette procédure d'évolution du PIG a donné lieu à une procédure de **consultation du public (22 octobre – 23 novembre 2018)**. Le 30 janvier 2019, les Préfets de l'Hérault, l'Aude et les Pyrénées Orientales ont pris, chacun pour leur département, un arrêté de Projet d'Intérêt général qualifiant la totalité du linéaire du projet ferroviaire de Montpellier à Toulouges. Ces arrêtés s'appuient sur l'analyse des inconvénients et des avantages du projet.

4.2. Solutions alternatives étudiées dans le cadre de la mise en compatibilité de chaque document d'urbanisme

A ce stade, SNCF Réseau est en cours d'élaboration des évaluations environnementales pour chaque dossier de mise en compatibilité, en parallèle de l'élaboration de l'étude d'impact du projet LNMP (laquelle porte sur la globalité du linéaire entre Montpellier et Perpignan).

Les solutions alternatives à chaque solution envisagée pour la mise en compatibilité seront détaillées dans ces évaluations environnementales.

5. MODALITES DE CONCERTATION DEJA MISES EN ŒUVRE SUR LE PROJET LNMP (Y COMPRIS PHASE 1), ET SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

La Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est le fruit d'un long processus de concertation

SNCF Réseau entretient depuis plus de dix ans un dialogue continu avec l'ensemble des acteurs du territoire : élus, acteurs socio-économiques, responsables associatifs, usagers des lignes, riverains du projet...

Cette démarche de concertation vise à mieux prendre en compte les attentes et besoins de mobilités du territoire tout en limitant au mieux les incidences du projet sur leur qualité de vie et leur environnement.

En 2009, un débat public mené sous l'égide de la Commission Nationale de Débat Public (CNDP) a permis l'identification d'un couloir de passage de 5 km de large. A l'issue de ce débat, la concertation avec le public a été poursuivie de façon régulière, aux différentes étapes de conception du projet.

En 2010 – 2011, une première phase de concertation, à la suite du débat public, a permis de définir la zone de passage préférentielle du projet (zone d'1 km de large).

En 2012 – 2013, la concertation a porté sur les thèmes de desserte (gares nouvelles) et de mixité.

De 2014 à 2016, la concertation a permis de préciser l'implantation des gares nouvelles et le tracé de la LNMP.

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan a été « mis en pause » entre 2017 et 2019, durant la commission Mobilités 21 et jusqu'à la loi d'Orientation des Mobilités (dite « LOM ») du 24 décembre 2019.

La LOM ayant inscrit la LNMP dans les projets prioritaires de l'Etat, **SNCF Réseau a relancé une dernière phase de concertation en 2020 – 2021.**

Cette dernière concertation a fait suite à une 3^{ème} saisine de la CNDP, et a été menée sous l'égide de 2 garants² en charge de veiller au bon déroulement de la concertation. **Cette concertation a intégré, la nécessaire mise en compatibilité des documents d'urbanisme parmi les différentes thématiques abordées qui n'a pas suscité de réactions particulières de la part du public.** SNCF Réseau a également tenu des réunions bilatérales avec les services de l'Etat et des collectivités afin de relever les éléments nécessitant de faire évoluer le zonage pour permettre la réalisation de la ligne nouvelle.

² Décision CNDP n°2020/64/LNMP/8 de poursuivre la concertation et nommer 2 garants

Zoom sur la concertation menée sur le PIG 2019

Dans le cadre de la demande de nouvelle qualification du projet LNMP de PIG en 2018, ayant abouti aux arrêtés préfectoraux du 30 janvier 2019, **une procédure de concertation avait été organisée préalablement à la signature de ces arrêtés. Cette concertation s'est tenue du 22 octobre au 23 novembre 2018 et a obtenu une forte participation (173 observations).** Le dossier de PIG mis à disposition du public dans le délai de cette concertation présentait les caractéristiques du projet, ses motifs d'utilité publique ainsi que le périmètre des emplacements à réserver dans les PLU ou PLUi.

Compte tenu de l'ensemble des démarches de concertation déjà mises en œuvre sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, tant sur l'écoconception du projet que sur les moyens mis en œuvre pour préserver la mise en compatibilité à venir (PIG 2019) et les besoins en foncier, SNCF Réseau n'a pas prévu de nouvelle étape de concertation depuis celle qui s'est achevée le 15 janvier 2021. L'enquête publique du projet LNMP est envisagée pour le second semestre 2021.

6. PUBLICITE DE LA DECLARATION D'INTENTION

La présente déclaration d'intention sera publiée :

- Sur les sites de SNCF Réseau:
sncf-reseau.com/ligne-nouvelle-montpellier-perpignan/declaration-intention-mecdu et <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/>
- Sur le portail des services de l'Etat de l'Hérault :
<http://www.herault.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Declaration-d-intention-de-projet-au-titre-de-l-article-L121-18-du-code-de-l-environnement>
- Par voie d'affichage dans les mairies des 18 communes concernées par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la phase 1 du projet (objet de la future enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique) durant 2 mois.

7. EXERCICE DU DROIT D'INITIATIVE

Conformément aux dispositions des articles L. 121-17-1 et suivants du code de l'environnement, le droit d'initiative peut être exercé auprès du préfet, en vue de l'organisation d'une concertation dans les conditions prévues aux articles L. 121-19 et R. 121-26 et suivants du code de l'environnement.

Le droit d'initiative peut être exercé dans un délai de 2 mois à compter de la date de publication de la présente déclaration d'intention.

Le représentant de l'Etat décide de l'opportunité d'organiser une concertation préalable selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1 du code de l'environnement et, dans ce cas, fixe la durée et l'échelle territoriale de la participation qui sera mise en œuvre au regard des principaux impacts environnementaux et des retombées socio-économiques attendus.

Sa décision est motivée et rendue publique dans un délai maximum d'un mois à compter de la réception de la demande.

En l'absence de décision explicite dans ce délai, le représentant de l'Etat est réputé avoir rejeté la demande.