

REPUBLIQUE FRANCAISE  
REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON  
DEPARTEMENTS DU GARD ET DE L'HERAULT

---

CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE NÎMES ET MONTPELLIER

ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES

- PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE  
CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE NÎMES ET MONTPELLIER

- PREALABLE A LA MISE EN COMPATIBILITE DES POS ET DES PLU DES  
COMMUNES CONCERNEES

**- RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE -**

---

MONTPELLIER, le mars 2004

## - SOMMAIRE -

### TITRE I - RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE-

#### - Chapitre I- GENERALITES

1-1- Objet des enquêtes	4
1-2- Désignation de la commission d'enquête	4

#### - Chapitre II - CARACTERISTIQUES DU PROJET

2-1- Historique	5
2-2- Objectifs	6
2-3- Description sommaire :	
-2-3-1- Consistance du projet	
-2-3-1-1- La ligne nouvelle mixte LATTES-MANDUEL	7
-2-3-1-2- La liaison fret	8
-2-3-1-3- Les raccordements au réseau existant	8
-2-3-2- Caractéristiques techniques du projet	
-2-3-2-1- Le tracé en plan	10
-2-3-2-2- Le profil en long	10
-2-3-2-3- Le profil en travers	10
-2-3-2-4- Le gabarit	10
-2-3-2-5- Les ouvrages d'art	10
-2-3-2-6- Les protections acoustiques	11
-2-3-2-7- Les installations ferroviaires	11
-2-3-2-8- Les gares nouvelles	11

#### - CHAPITRE III - CONCERTATION AVANT MISE A L'ENQUETE

3-1- Réunions départementales	12
3-2- Réunions publiques	12

#### - CHAPITRE IV - PROCEDURES

4-1- Arrêté d'ouverture d'enquête	14
4-2- Publicité et information :	16
-4-2-1- Dispositions réglementaires	17
-4-2-2- Autres formes de publicité	17
4-3- Documents soumis aux enquêtes :	
-4-3-1- Dossier de déclaration d'utilité publique (DUP)	18
-4-3-2- Dossier de mise en compatibilité des Plans d'Occupation des Sols (POS) et des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)	20

- CHAPITRE V - DEROULEMENT DES ENQUETES

5-1- Concertation avec le maître d'ouvrage	20
5-2- Ouverture des registres d'enquêtes et visa des dossiers	20
5-3- Visite des lieux	20
5-4- Permanences en mairies	21
5-5- Incidents rencontrés	
5-5-1- Disparition de documents en mairie de MONTPELLIER	22
5-5-2- Report de permanences en mairies	22
5-5-3- Panneaux d'affichage sur le site	23
5-6- Manifestations - Médias	23
5-7- Clôture des enquêtes	24

- CHAPITRE VI - OBSERVATIONS RECUEILLIES

6-1- Département du GARD	24
6-2- Département de l'HERAULT	25
6-3- Correspondances reçues par le président de la commission d'enquête	25
6-4- Tableau récapitulatif des observations classées par thèmes et par communes	26

- CHAPITRE VII - PARTICULARITES LOCALES

7-1- Résumé par commune	30
7-2- Avis exprimés par les élus	34

- CHAPITRE VIII - OBSERVATIONS DE CARACTERE GENERAL

8-1- Elus	40
8-2- Chambres consulaires	41
8-3- Associations et syndicats	42
8-4- Autres	44

- CHAPITRE IX - ANALYSE DES OBSERVATIONS

9-1- Bruit et vibrations	45
9-2- Hydraulique	48
9-3- Paysage, patrimoine, milieux naturels	49
9-4- Projet technique	52
9-5- Foncier	
-9-5-1- Agricole	54
-9-5-2- Bâti	56
9-6- Chantier	56
9-7- Santé-Sécurité	57
9-8- Aspects juridiques - Concertation	58
9-9- Economie et aménagement du territoire	59

- <u>CHAPITRE X - POINTS PARTICULIERS</u>			
10-1- Raccordement de la ligne nouvelle à la ligne fret de la vallée du Rhône	60		
10-2- Collines de LUNEL	62		
10-3- Contournement nord de MAUGUIO	64		
10-4- Jumelage des projets : contournement ferroviaire et doublement de l'autoroute A9 au sud de l'agglomération de MONTPELLIER	66		
10-5- LATTES - Hameau de la Castelle	68		
- <u>CHAPITRE XI - MISE EN COMPATIBILITE DES POS ET DES PLU</u>	69		
<table border="1"><tr><td>TITRE II - AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE-</td><td>71</td></tr></table>	TITRE II - AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE-	71	
TITRE II - AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE-	71		

---

- ANNEXES -

- Plan du projet
  - Département du GARD
  - Département de l'HERAULT
- Arrêté préfectoral d'enquête du 30 septembre 2003
- Avis d'enquête
  - Presse nationale
  - Presse régionale
- Décision de report de permanences
- Disparition de documents
- Localisation des panneaux d'affichage
  - Département du GARD
  - Département de l'HERAULT

## **TITRE I - RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

### **- CHAPITRE I - GENERALITES**

#### **1-1- Objet des enquêtes-**

Les enquêtes, objet du présent rapport, font suite à la demande présentée par RESEAU FERRE DE France (RFF) en vue d'obtenir la déclaration d'utilité publique du projet de construction d'une ligne ferroviaire nouvelle relative au contournement de NIMES et de MONTPELLIER.

Elles concernent également la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées.

Elles intéressent le territoire des communes de :

BEZOUCHE, SAINT-GERVASY, MARGUERITTES, REDESSAN, MANDUEL, BOUILLARGUES, GARONS, CAISSARGUES, NIMES, GENERAC, MILHAUD, AUBORD, BERNIS, UCHAUD, BEAUVOISIN, VESTRIC ET CANDIAC, VERGEZE, CODOGNAN, LE CAILAR, AIMARGUES, GALLARGUES LE MONTUEUX, AIGUES-VIVES (Département du GARD), LUNEL, SATURARGUES, LUNEL-VIEL, VALERGUES, SAINT-BRES, MUDAISON, BAILLARGUES, MAUGUIO, MONTPELLIER, LATTES, VILLENEUVE LES MAGUELONE (Département de l'HERAULT), pour ce qui concerne l'enquête préalable à la D.U.P., et ces mêmes communes, à l'exception de GENERAC et UCHAUD, pour ce qui concerne la mise en compatibilité des POS et PLU. (Ces deux communes se situent dans le périmètre d'étude mais leur territoire n'est pas touché par le projet de ligne nouvelle).

Le rapport traite du déroulement des enquêtes d'une manière générale.

L'enquête préalable à la DUP a fait l'objet de nombreuses observations. A l'inverse, pratiquement personne ne s'est exprimé sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

#### **1-2- Désignation de la Commission d'enquête-**

Par décision n° 2003-256, en date du 16 juillet 2003, M. le président du Tribunal Administratif de MONTPELLIER a constitué une commission d'enquête composée comme suit :

M. Paul LLAMAS, ingénieur Divisionnaire des T.P.E. retraité, Président,  
M. Jean BELIN, ingénieur Divisionnaire des T.P.E. retraité, assesseur,

M. Jean-Louis PIANTA, ingénieur des Arts et Manufactures, assesseur,  
M. Jean-Louis BAGHIONI, officier supérieur du Génie retraité, assesseur,  
Mme Jeannine BOURRELY, sylvicultrice, assesseur,  
M. Jean BREUIL, Cadre scientifique retraité, assesseur,  
M. Yves HARCILLON, ingénieur des techniques des eaux et forêts retraité, assesseur.

## **- CHAPITRE II - CARACTERISTIQUES DU PROJET**

### **2-1- Historique-**

-1989- Début des consultations entre la SNCF, les élus et les représentants des forces économiques sur un projet de TGV vers l'Espagne.

-1990-1991- Proposition de tracé présenté par la mission QUERRIEN, définition d'un périmètre d'étude et élaboration du schéma directeur des lignes à grande vitesse.

-Octobre à décembre 1992- Déroulement de l'enquête préalable à la DUP du projet TGV Méditerranée de VALENCE à MARSEILLE et MONTPELLIER (SAINT-BRES).

La déclaration d'utilité publique est prononcée le 31 mai 1994.

- Mai 1995 - Approbation de l'Avant Projet Sommaire de la Ligne Grande Vitesse (LGV) LANGUEDOC-ROUSSILLON

- Septembre 1995- Décision, pour cause de rentabilité insuffisante, de ne pas réaliser le TGV Méditerranée au-delà de MANDUEL en direction de NÎMES et MONTPELLIER.

La ligne nouvelle LANGUEDOC-ROUSSILLON constitue d'une part, le prolongement, jusqu'à l'Espagne du TGV Méditerranée, d'autre part un itinéraire essentiel pour le fret, permettant de dédoubler la ligne actuelle, saturée entre NIMES et MONTPELLIER.

Elle comporte trois sections :

- PERPIGNAN - LE PERTHUS qui a fait l'objet d'une enquête publique en septembre/octobre 2000 et a été déclarée d'utilité publique par décret en date du 8 octobre 2001.

- MONTPELLIER-PERPIGNAN, qui a été qualifiée de Projet d'Intérêt Général.

- Contournement de NIMES et MONTPELLIER, objet de la présente enquête publique.

## **2-2- Objectifs-**

Depuis l'entrée de l'Espagne dans l'Union Européenne, les flux de marchandises avec la péninsule ibérique ont connu une très forte croissance.

La mobilité des personnes progresse également en raison du dynamisme démographique de la région. L'axe ferroviaire languedocien est en état de saturation entre NÎMES et MONTPELLIER tant pour le transport de fret que le transport de voyageurs.

Par ailleurs, la nécessité de développer le trafic ferroviaire de marchandises s'est progressivement imposée pour réduire la congestion des réseaux routiers (routes et autoroutes) et préserver l'environnement (Protocole de KYOTO auquel la France a souscrit).

L'objectif affiché de l'Etat de doubler le trafic marchandises en dix ans et de tripler le transport combiné, l'ouverture à la concurrence dès 2003 pour le fret sur le réseau Trans Européen de Fret Ferroviaire, la réalisation de la ligne BARCELONE-FIGUERAS-PERPIGNAN qui va accroître les échanges franco-espagnols (voyageurs et marchandises) imposent la suppression du goulot d'étranglement de la ligne ferroviaire actuelle entre NIMES et MONTPELLIER.

Dès lors, l'idée de construire une ligne nouvelle mixte pour disposer de capacités supplémentaires et bénéficier aussi de la grande vitesse a fait son chemin.

Le contournement ferroviaire de NÎMES-MONTPELLIER par une ligne nouvelle mixte répond principalement à un triple objectif :

- permettre, à moyen terme, le transport voyageurs à grande vitesse (gain de temps)
- accroître le transport marchandises et participer au développement du fret ferroviaire (doublement)
- soulager la ligne actuelle et permettre le renforcement des liaisons TER (augmentation de 50 %).

Corrélativement, le développement du fret ferroviaire devrait permettre de limiter l'augmentation du trafic poids lourds sur l'autoroute A9.

## **2-3- Description sommaire-**

### *2-3-1- Consistance du projet*

Le projet est constitué principalement par une ligne nouvelle mixte (TGV et fret) entre MANDUEL et LATTES en prolongement de la ligne grande vitesse Méditerranée et par une « liaison fret » (entre MANDUEL et BEZOUCE).

Des raccordements complémentaires au réseau existant permettent une exploitation maximale de la ligne nouvelle par connexion avec les lignes existantes de part et d'autre du contournement. Les raccordements sont au nombre de quatre ; à LATTES, SAINT-BRES, MANDUEL (jonction entre la LGV Méditerranée et raccordement SETE-TARASCON).

#### *2-3-1-1- La ligne nouvelle mixte LATTES MANDUEL*

Le tracé principal se développe sur une longueur de 61 km, entre MANDUEL et LATTES. Il reprend globalement :

. entre MANDUEL et SAINT BRES un tracé approuvé en 1994 dans le cadre de la DUP de la ligne TGV Méditerranée

. entre SAINT-BRES et LATTES un tracé approuvé en 1995 dans le cadre de la LGV Languedoc-Roussillon.

Ce tracé initial a fait l'objet, au cours des années 1990, de l'étude de variantes :

. dans le secteur de NÎMES-GARONS :

La variante nord qui ne compromet pas le développement du trafic de l'aéroport et qui est aussi la plus courte a été retenue. De plus, quelques adaptations locales du tracé à BOUILLARGUES, AUBORD et VERGEZE ont permis de diminuer l'impact de la variante retenue sur l'habitat.

. dans le secteur de LUNEL :

La variante nord, dont l'analyse multicritère a montré un impact global moins important, a été retenue.



Le tracé de la ligne nouvelle et des ses raccordements se développe sur le territoire de 22 communes du Gard et de 11 communes de l'Hérault.

D'Est en Ouest :

Dans le département du GARD : depuis le point de raccordement avec la ligne grande vitesse existante, le tracé de la nouvelle voie de contournement de NÎMES-MONTPPELLIER franchit le canal des Costières, passe au sud de BOUILLARGUES et CAISSARGUES, entre NIMES et GARONS, s'inscrit dans la plaine du Vistre puis dans la plaine inondable du Vidourle qu'il franchit aux limites des départements du Gard et de l'Hérault.

Dans le département de l'HERAULT :

A l'Ouest du Vidourle, le tracé passe au nord de LUNEL et LUNEL-VIEL au travers des collines de LUNEL, s'inscrit ensuite dans la plaine de MAUGUIO au Nord du canal Philippe Lamour, cohabite avec le projet de doublement de l'autoroute A9 au Sud de MONTPPELLIER entre les hameaux de la Méjanelle à l'Est et la Castelle à l'Ouest, et se branche sur la voie ferrée TARASCON-SETE au Nord de LATTES.

#### *2-3-1-2- La liaison fret*

Cette ligne de 10 km permet la liaison de la ligne nouvelle mixte avec la ligne de rive droite (ligne GIVORS-GREZAN) affectée exclusivement au trafic marchandises ; elle a fait l'objet de l'étude de sept variantes.

Le tracé retenu par le Ministre des Transports (décision ministérielle du 18/12/2001 se débranche de la ligne nouvelle mixte au Nord-Est de MANDUEL, franchit en souterrain la ligne TARASCON-SETE qu'il longe en direction du Sud-Ouest sur une longueur de 1 500 m environ avant de s'infléchir vers le Nord-Est puis de se brancher sur la ligne de rive droite à hauteur de BEZOUCE.

#### *2-3-1-3- Les raccordements au réseau existant*

Raccordement à la ligne grande vitesse à MANDUEL :

Cette jonction de la ligne mixte à la LGV Méditerranée permet le prolongement du réseau grande vitesse sur le contournement de NÎMES MONTPPELLIER. Cette jonction permettra à des TGV ne desservant pas NÎMES d'accéder directement à la gare actuelle de MONTPPELLIER par le raccordement de SAINT BRES. La voie nouvelle entre la LGV et la ligne mixte est de 1,500 km ; sa

géométrie est compatible avec l'implantation ultérieure éventuelle d'une nouvelle gare.

.../...  
- 9 -

Raccordement à la ligne TARASCON-SETE à MANDUEL :

Ce raccordement à double voie d'une longueur de 2,500 km permet les échanges entre la ligne nouvelle et la ligne TARASCON-SETE ; le raccordement s'effectue à niveau.

Raccordement de SAINT BRES :

Ce raccordement permet aux TGV en provenance ou à destination de MONTPELLIER d'accéder ou de quitter la ligne mixte nouvelle. Ce raccordement s'effectue à niveau et à une seule voie.

Raccordement de LATTES :

Ce raccordement dénivelé à deux voies d'une longueur de 3,800 km (pour la voie la plus longue) permet le passage des trains de la ligne mixte nouvelle à la ligne existante et inversement.

### *2-3-2- Caractéristiques techniques du projet*

Les caractéristiques techniques ont été définies en prenant en compte les contraintes : relief, hydrologie, environnement, infrastructures.

La ligne nouvelle mixte :

doit permettre la circulation des trains à grande vitesse (350 km/h à terme) et à la circulation des trains de fret (vitesse commerciale 120 km/h).

Les raccordements au réseau existant :

La liaison fret à la ligne de rive droite : vitesse commerciale 120 km/h et 80 km/h pour la bretelle à voie unique vers NIMES.

Raccordement à la ligne TARASCON-SETE : vitesse 140 km/h

Raccordement de LATTES/SAINT-BRES : vitesse 160 km/h.

.../...

### *2-3-2-1- Le tracé en plan*

La ligne nouvelle mixte : tracé rectiligne avec des courbes de grand rayon (rayon minimal de l'ordre de 7 500 m), raccordement progressif entre courbes et alignements droits.

Les raccordements au réseau existant :

La liaison fret à la ligne de rive droite : rayon minimal 650 m et 400 m pour la bretelle à voie unique vers NÎMES.

Raccordement à la ligne TARASCON-SETE : rayon minimal 900 m.

Raccordement de LATTES/SAINT-BRES : rayon minimal 974 m.

### *2-3-2-2- Le profil en long*

Déclivité maximale 8 mm par m.

### *2-3-2-3- Le profil en travers*

Pour permettre le croisement sans difficulté des TGV et des trains de marchandises l'entraxe des voies est de 4,80 m.

Les dévers de la voie sont définis en fonction du rayon de courbure en plan dans une plage compatible avec la grande vitesse et la vitesse des trains de fret.

### *2-3-2-4- Le gabarit*

Le gabarit adopté est celui « d'autoroute ferroviaire » lié au développement du feroutage. Cela impose une surhauteur des ouvrages d'art de 0,50 m par rapport au gabarit TGV.

### *2-3-2-5- Les ouvrages d'art*

Le projet prévoit le long de la ligne nouvelle mixte et des raccordements au réseau existant la construction de :

- 20 ponts-routes qui, d'une manière générale, sont des ouvrages continus à trois travées dont le tablier est constitué par une dalle pleine en béton armé.
- 32 ponts-rails qui, en fonction des portées, peuvent être des :
  - dalots, cadres, et portiques
  - des ponts-dalles,
  - des ponts à poutres.
- 10 ouvrages hydrauliques qui constituent des ouvrages de décharge.
- 7 viaducs dont 1 pour le franchissement de l'autoroute A 54, 3 pour le franchissement d'une voie routière et d'un cours d'eau à AIMARGUES et à LATTES et 3 pour le franchissement des cours d'eau les plus importants (le Vistre, le Rhony et le Vidourle).

#### *2-3-2-6- Les protections acoustiques*

Elles représentent, pour l'ensemble du projet, un linéaire de 62 km et sont constituées soit par des merlons en terre, soit plus fréquemment par des écrans (murs anti-bruit).

#### *2-3-2-7- Les installations ferroviaires*

Elles comprennent :

- les équipements de voies et installations complémentaires,
- les installations de sécurité et de gestion de l'exploitation ; signalisation, télécommunications,
- les installations liées à la traction électrique. Elles comprennent principalement les sous-stations et les caténaires. La construction d'une sous-station est prévue soit sur la commune de MONTPELLIER, soit sur la commune de LATTES.

#### *2-3-2-8- Les gares nouvelles*

Le projet ne prévoit pas la construction de gares nouvelles.

.../...  
- 12 -

La possibilité de construire ultérieurement ces nouvelles superstructures existe cependant à MANDUEL, NÎMES (Campagne) et MONTPELLIER (Mas Rouge).

### **- CHAPITRE III - CONCERTATION AVANT MISE A L'ENQUETE**

La concertation préalable à la mise à l'enquête du projet a été conduite par la Mission Ligne Nouvelle LANGUEDOC-ROUSSILLON, créée par RESEAU FERRE de FRANCE (RFF) au printemps 2000.

Cette mission assure la maîtrise d'ouvrage du projet.

Signalons que la Commission Nationale du Débat Public, saisie par RFF, conformément aux dispositions de la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité a estimé « qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public » et a recommandé de poursuivre la concertation engagée.

#### **3-1- Réunions départementales-**

La réunion concernant le département du GARD s'est tenue le 23 juin 2003, à NÎMES, sous la présidence de M. le préfet.

Celle intéressant le département de l'HERAULT a eu lieu le 26 juin 2003 à la Préfecture de MONTPELLIER sous la présidence de M. le secrétaire général.

#### **3-2- Réunions publiques-**

Sept réunions publiques ont été organisées dans les conditions précisées dans le tableau ci-après.

Lieu de la réunion	Date de la réunion	Communes concernées	Intercommunalité
Redessan	8 juillet 2003	Redessan, Marguerites, Saint-Gervazy, Bezouze, Manduel	Nîmes métropole (Est)
Garons	30 juin 2003	Garons, Bouillargues, Caissargues, Générac, Nîmes, Milhaud	Nîmes métropole (Sud)
Le Cailar	1 <sup>er</sup> juillet 2003	Le Cailar, Aimargues, Aubord, Beauvoisin, Bernis	Communauté de communes (Petite Camargue)
Gallargues le Montueux	3 juillet 2003	Gallargues, Aigues-Vives, Codognan, Vestric et Candiac, Vergèze	Communauté de communes « Rhony-Vidourle »
Lunel	4 juillet 2003	Lunel, Valergues, Lunel-Viel, Saturargues	Communauté de communes du pays de Lunel
Mauguio	7 juillet 2003	Mauguio, Mudaison, Baillargues, Saint Brès	
Lattes	10 juillet 2003	Lattes, Montpellier, Villeneuve les Maguelone	Montpellier agglomération

Au cours de ces réunions, après une intervention du maire de la commune d'accueil et une courte introduction du représentant de l'Etat, les responsables de RFF ont présenté :

- l'ensemble du projet et ses impacts généraux sur l'environnement,
- de manière plus détaillée le projet dans le secteur concerné par la réunion ; l'accent a été mis sur l'insertion environnementale de la ligne nouvelle.

Les principaux thèmes abordés au cours du débat qui a suivi la présentation du projet ont porté plus particulièrement sur :

.../...

- 14 -

- les nuisances sonores,
- les risques hydrauliques,
- l'opportunité du tracé,
- l'impact sur le paysage et le cadre de vie
- le cumul des nuisances avec la future autoroute.

Les comptes-rendus synthétiques de ces réunions -suivies par 1 230 personnes- figurent dans le bilan de la concertation joint au dossier d'enquête.

### **3-3- Autres dispositions-**

Afin d'élargir au maximum son audience, le maître d'ouvrage a également mis en place les dispositions suivantes :

- ouverture d'un site Internet dont l'adresse était rappelée sur l'ensemble des publications mises à la disposition du public.
- édition de la lettre « Ligne Nouvelle » : six numéros parus entre février 2002 et octobre 2003, diffusés à 365 000 exemplaires dans le GARD et l'HERAULT.
- carte « T » Ecopli.
- guide destiné aux élus et acteurs socio-économiques (1 500 exemplaires).
- carte d'identité du projet distribuée lors des réunions (2 000 exemplaires).
- brochures explicatives sur les mesures prises en matière d'hydraulique (2 000 exemplaires) et de bruit (3 000 exemplaires) également distribuées lors des réunions.
- guide de lecture du dossier de DUP.

## **- CHAPITRE IV - PROCEDURES**

### **4-1- Arrêté d'ouverture d'enquête-**

Les enquêtes publiques ont été prescrites par l'arrêté conjoint n° 2003-273-5 de M. le préfet du GARD (préfet coordonnateur) et de M. le préfet de l'HERAULT en date du 30 septembre 2003.

Elles répondent aux prescriptions :

■ du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment ses articles L 11-1 et suivants et R 11-14-1 et suivants

■ du Code de l'urbanisme et notamment ses articles L 123-16 et R 123-23

.../...

- 15 -

■ du Code de l'environnement et notamment ses articles L 123-1 et suivants

■ du Code rural et notamment ses articles L 112-3 et R 123-30.

Cet arrêté stipule que les enquêtes se dérouleront pendant 45 jours consécutifs du mardi 4 novembre au jeudi 18 décembre 2003 inclus.

Il indique les noms et qualités des membres de la Commission d'enquête ainsi que les lieux et dates de permanence des représentants de la Commission d'enquête dans l'ensemble des mairies des 33 communes concernées :

■ le vendredi 7 novembre 2003 de 14h à 17h en mairies de MANDUEL, MAUGUIO et LATTES,

■ le mercredi 12 novembre 2003 de 9h à 12h en mairies de NÎMES et de GALLARGUES LE MONTUEUX et de 14h à 17h en mairie de REDESSAN,

■ le jeudi 13 novembre 2003 de 9h à 12h en mairie de BEZOUCE, et de 14h à 17h en mairie de BOUILLARGUES,

■ le lundi 17 novembre 2003 de 9h à 12h en mairies de GENERAC, LUNEL, et MONTPELLIER, et de 14h à 17h en mairie de MILHAUD,

■ le mercredi 19 novembre 2003 de 9h à 12h en mairies de AUBORD, UCHAUD, VERGEZE, de 14h à 16h en mairie de BEAUVOISIN, de 14h à 17h en mairie de BERNIS, et de 15h à 17h45 en mairie de VESTRIC ET CANDIAC,

■ le mardi 25 novembre 2003 de 9h à 12h en mairies de MAUGUIO et de LATTES,

■ le jeudi 27 novembre 2003 de 9h à 12h en mairie de MANDUEL, et de 14h à 17h en mairies de NIMES et MONTPELLIER,

■ le lundi 1<sup>er</sup> décembre 2003, de 9h à 12h en mairies de CODOGNAN, AIMARGUES et SATURARGUES, et de 14h à 17h30 en mairies de LE CAILAR, AIGUES VIVES, et de LUNEL-VIEL,



- le mercredi 3 décembre 2003, de 9h à 12h en mairie de CAISSARGUES,

.../...

- 16 -

- le jeudi 4 décembre 2003, de 9h à 12h en mairies de MUDAISON et VILLENEUVE LES MAGUELONE, et de 14h à 17h en mairie de BAILLARGUES,
- le lundi 8 décembre 2003 de 15h à 18h en mairie de ST GERVAZY,
- le mardi 9 décembre 2003 de 9h à 12h en mairie de GARONS, et de 15h à 18h en mairie de GALLARGUES LE MONTUEUX,
- le mercredi 10 décembre 2003 de 14h à 17h en mairie de LUNEL,
- le jeudi 11 décembre 2003 de 14h à 17h en mairie de LATTES,
- le mardi 16 décembre 2003, de 9h à 12h en mairie de VALERGUES, de 9h30 à 12h en mairie de MARGUERITTES, et de 14h à 17h en mairie de MANDUEL,
- le mercredi 17 décembre 2003, de 14h à 17h en mairie de MAUGUIO,  
et le jeudi 18 décembre 2003, de 15h à 18h en mairie de ST BRES.

Il précise également les modes d'expression du public : observations portées sur les registres d'enquêtes ou adressées par écrit au président de la Commission d'enquête, en préfecture du GARD/Direction des Relations avec les Collectivités Locales - Bureau de l'Urbanisme et des Affaires foncières.

#### **4-2- Publicité et information-**

##### *4-2-1- Dispositions réglementaires*

Conformément aux dispositions de l'arrêté interpréfectoral du 30 septembre 2003, un avis d'enquête a été inséré dans deux journaux paraissant dans chacun des départements de l'HERAULT et du GARD ainsi que deux journaux à diffusion nationale :

- LE MONDE - Annonce du 15 octobre 2003
- LE FIGARO - Annonce du 15 octobre 2003

- MIDI-LIBRE - Première diffusion du 15 octobre 2003  
- Rappel du 6 novembre 2003

- LA MARSEILLAISE - Première diffusion du 15 octobre 2003  
- Rappel du 6 novembre 2003

.../...  
- 17 -

Ce même avis a été affiché en Préfectures de l'HERAULT et du GARD et à la mairie de chacune des communes concernées.

L'accomplissement de ces formalités est justifié par le certificat de publication établi par les préfets et les maires.

Le maître d'ouvrage a, pour sa part, fait procéder à la mise en place -tout au long du parcours de la ligne nouvelle- de 124 panneaux d'affichage visibles de la voie publique (la liste des emplacements, commune par commune, est jointe en annexe au présent rapport).

La localisation de ces panneaux et leur permanence pendant la durée de l'enquête est attestée par voies d'huissiers.

- SCP Eric VILLEFRANQUE, Eric PELERIAUX et Philippe AGULLO, Huissiers de Justice à NIMES
- SCP DELARUELLE-DARGENT, Huissiers à LUNEL
- SCP J.P. BORREL et V. De MARI, Huissiers à FRONTIGNAN.

#### *4-2-2- Autres formes de publicité*

A titre complémentaire aux diverses mesures exposées ci-dessus ont été diffusés aux habitants des communes concernées par le projet :

- le n° 6 de la lettre « Ligne Nouvelle » consacré au bilan de la concertation et à la présentation de l'enquête publique,
- un petit document, totalement consacré à l'enquête et mis à la disposition des maires et d'autres relais,
- l'avis d'information sur l'enquête affiché dans toutes les gares SNCF entre NÎMES et MONTPELLIER,
- encarts hebdomadaires dans la presse.

#### **4-3- Documents soumis aux enquêtes-**

Les dossiers d'enquêtes ont été établis par RFF, maître d'ouvrage. Ils sont constitués par :

.../...

- 18 -

#### *4-3-1- Dossier DUP*

Le dossier comporte :

1- Une notice explicative qui :

- présente l'opération
- explicite l'intérêt et la justification du projet
- décrit le projet : sa consistance, le tracé
- présente les principaux éléments de conception technique de l'infrastructure et des superstructures de la ligne nouvelle ainsi des aménagements d'accompagnement destinés à l'intégrer dans un environnement préservé.

2- L'appréciation sommaire des dépenses

3- Un document décrivant les caractéristiques principales des ouvrages d'art les plus importants

4- Un dossier cartographique

5- Un document d'informations juridiques et administratives qui présente le contexte administratif et réglementaire dans lequel s'inscrit l'enquête

6- L'évaluation économique et sociale :

- qui analyse le contexte dans lequel s'inscrit le projet de contournement de NÎMES et MONTPELLIER, au niveau du territoire régional, du secteur des transports ou des politiques locales,
- qui présente une évaluation des effets du projet : développement du transport ferroviaire et des autres modes de transport, impacts sur l'emploi et l'économie, bilans économique et socio-économiques.

7- L'étude d'impact qui comprend :

- un résumé non technique qui facilite la prise de connaissance par le public des informations contenues dans le dossier,

- un document d'introduction, de présentation des auteurs et de présentation de l'impact du programme,

.../...

- 19 -

- la description de l'état initial,
- l'analyse comparative des variantes et la justification et description du projet retenu,
- l'analyse des impacts du projet et les mesures d'insertion dans l'environnement,

. un document qui constitue le volet sanitaire :

- qui analyse les dangers potentiels pour la santé (nuisances acoustiques, champs électromagnétiques, vibrations, transport de matières dangereuses, etc),
- qui analyse les relations doses-réponses,
- qui analyse les populations exposées
- qui caractérise les risques et définit les mesures proposées.

L'étude d'impact est complétée par :

- un document d'évaluation des incidences du projet au regard des sites NATURA 2000 - Pré-site d'intérêt communautaire « Etang de Manguio », Pré-site d'intérêt communautaire « Etangs Palavasiens », Zone de protection spéciale « Etang de l'Estagnol »,
- un document d'évaluation des incidences du projet sur le site NATURA 2000 CAMARGUE GARDOISE.

8- La synthèse des perspectives d'aménagement et de développement

9- Le bilan de la concertation

## 10- Le procès-verbal de la clôture de la Conférence Mixte à l'Echelon Central

.../...

- 20 -

### 4-3-2- Dossier de mise en compatibilité des POS et PLU

Pour chacune des communes concernées :

- une notice explicative qui précise les modifications ou adjonctions à apporter aux documents existants
- le règlement modifié
- les documents graphiques modifiés
- la liste des emplacements réservés modifiés.

## **- CHAPITRE V - DEROULEMENT DES ENQUETES**

### **5-1- Concertation avec le maître d'ouvrage**

Le 23 septembre 2003, une réunion regroupant l'ensemble des membres de la commission d'enquête et l'équipe projet de la Mission Ligne Nouvelle s'est tenue à MONTPELLIER, dans les locaux de RFF.

Le maître d'ouvrage a présenté le projet et les membres de son équipe avec leurs attributions respectives.

A l'issue de cette première prise de contact, le dossier d'enquête de DUP a été remis à chacun des membres de la commission d'enquête.

### **5-2- Ouverture des registres d'enquêtes et visa des dossiers**

Le 17 octobre 2003, le président de la commission d'enquête a procédé :

- à l'ouverture de l'ensemble des registres d'enquêtes (DUP - POS et PLU)
- au visa de la totalité des dossiers (Dossiers d'enquête publique - Dossiers de mise en compatibilité des POS et PLU).

### **5-3- Visite des lieux**

Le 20 octobre 2003, sous la conduite du directeur de la Mission Ligne Nouvelle, accompagné de deux de ses collaborateurs, la commission d'enquête a effectué une visite détaillée du tracé de la ligne projetée. Elle a plus particulièrement examiné les points suivants :

- Mas de Fromigues - Zone de raccordement avec la ligne TARASCON-SETE

.../...  
- 21 -

- RD 58 - Franchissement du Lez
- Mas Rouge - Zone de gare
- Chemin de la Banquière - Zone AOC Mejanelle - Coteaux du Languedoc
- RD 24/MAUGUIO - Franchissement
- RD 26/MAUGUIO - Franchissement
- RD 106 - Franchissement
- VALERGUES - Raccordement SAINT-BRES/VALERGUES
- RD 105 - Franchissement
- La Tour de Farges - Zone AOC muscat de LUNEL
- RD 54 - Franchissement
- RD 110 - Franchissement
- Foucendreuse/Dardaillon Est - Hydraulique
- Voie Domitienne - Zone collinaire de LUNEL
- Vidourle/Pont de LUNEL - Hydraulique
- Rhône - Rétablissement
- Mas d'Arnault - Rétablissement - Gravière
- RD 262/RD 13 - Base travaux - Passage à niveau
- Courbe de Signan - A 54 - Rétablissement
- RD 442 - Franchissement
- Mas Pupil - Rétablissement - Carrières
- RD 3 - Franchissement - Prolongement TGV Méditerranée  
- Raccordement à la ligne Rive Droite du Rhône
- RD 503 - Franchissement - Passage à niveau

Plusieurs membres de la commission d'enquête ont procédé, par ailleurs, à des visites ponctuelles afin de mieux apprécier certains points particuliers :

- le 5/11/03 secteurs de MAUGUIO et MUDAISON
- le 6/11/03 secteurs de GARONS et MANDUEL
- le 7/11/03 secteurs de VILLENEUVE-les-MAGUELONE et LATTES
- le 19/1/04 secteur des collines de LUNEL
- le 6/2/04 secteur de La Méjanelle et du château de la Mogère
- le 10/2/04 secteur zone Ouest de LUNEL

#### **5-4- Permanences en mairies**

Les permanences en mairies se sont déroulées selon le programme prévisionnel jusqu'à la date du lundi 1<sup>er</sup> décembre 2003 inclus.

Les permanences des 3 et 4 décembre ont dû être reportées en raison des conditions météorologiques.

.../...

- 22 -

## **5-5- Incidents rencontrés**

### 5-5-1- Disparition de documents en mairie de MONTPELLIER

- Le 17 novembre 2003, à l'ouverture de la permanence en mairie, ont été constatées la disparition du registre PLU et de la notice explicative du dossier d'enquête.

Ces documents ont immédiatement été remplacés par les soins du maître d'ouvrage.

Il en a été rendu compte à M. le préfet du GARD. Le registre PLU a été retrouvé en mairie, les jours suivants.

Il ne comportait aucune annotation.

- Le 2 décembre 2003, à 9h30, dans cette même mairie, a été à nouveau constatée la disparition de 4 pièces du dossier d'enquête :

- étude d'impact - Tome 2
- notice explicative
- zone Natura 2000 : Camargue Gardoise
- zone Natura 2000 : Etangs Palavasiens.

Ces documents ont été immédiatement remplacés.

Monsieur le préfet du GARD en a été avisé.

Afin d'éviter de nouveaux incidents similaires, le maître d'ouvrage a fait surveiller les documents mis à la disposition du public, depuis le 3 décembre 2003, et pendant toutes les heures d'ouverture au public.

### 5-5-2- Report de permanences en mairies

Les très importantes précipitations ayant affecté, début décembre 2003, les départements du GARD et de l'HERAULT, n'ont pas permis à la commission d'enquête de tenir, dans quatre mairies, les permanences primitivement programmées.

.../...  
- 23 -

Le président de la commission d'enquête a estimé opportun de reporter ces permanences et a pris une DECISION à cet effet à la date du 3/12/2003.

Les permanences (les seules tenues durant l'enquête dans ces communes) se sont déroulées :

- en mairie de CAISSARGUES, le vendredi 12 décembre de 9h à 12h
- en mairie de MUDAISON, le lundi 8 décembre de 14h à 17h
- en mairie de BAILLARGUES, le lundi 8 décembre de 14h à 17h
- en mairie de VILLENEUVE-LES-MAGUELONE le jeudi 18 décembre de 13h30 à 16h30.

Ces modifications ont fait l'objet d'un affichage en mairies et d'une information dans la presse locale.

### 5-5-3- Panneaux d'affichage sur le site

Dans le département du GARD, 23 panneaux ont été détériorés. Ils ont été, en totalité, remplacés entre le 20 octobre et le 18 décembre 2003.

Dans le département de l'HERAULT, 11 panneaux ont été vandalisés (dont 4 fois pour celui implanté à LUNEL-VIEL). Leur remplacement a également été effectué entre le 21 octobre et le 12 décembre 2003.

## **5-6- Manifestations - Médias**

La presse régionale et la presse locale se sont fait l'écho de l'enquête durant son déroulement :

- MIDI-LIBRE : articles des 6, 19, et 20 novembre 2003  
et des 2 et 19 décembre 2003
- L'HERAULT DU JOUR du 17 novembre 2003
- LA MARSEILLAISE du 5 novembre 2003
- LE JOURNAL DU PONT DU GARD du 7 novembre 2003
- LA GAZETTE DE NIMES du 16 décembre 2003



- AIMARGUES AU QUOTIDIEN de novembre 2003
- RADIO FRANCE BLEU GARD dans l'émission « L'invité du journal » du 4 novembre 2003

.../...

- 24 -

- FRANCE 3 SUD - Journal télévisé des 4, 7 et 15 novembre 2003,
- M6 - Emission « 6 minutes » du 4 novembre 2003,

- Une manifestation d'opposition regroupant, d'après la presse, 200 personnes, s'est déroulée, à l'initiative du Collectif de Défense du Territoire Languedocien (CODETEL), le samedi 15 novembre 2003 à MONTPELLIER entre la gare SNCF et le siège de RFF.

#### **5-7- Clôture des enquêtes**

A l'expiration du délai d'enquête, les registres ont été clos et signés par chacun des maires concernés ainsi que les préfets du GARD et de l'HERAULT.

Les registres d'enquêtes et certificats d'affichage ont été collectés par les soins des services des préfectures du GARD et de l'HERAULT et remis au président de la commission d'enquête.

#### **- CHAPITRE VI - OBSERVATIONS RECUEILLIES**

Dans chacune des 33 communes, ainsi qu'en préfectures de NÎMES et MONTPELLIER, étaient déposés un registre DUP et un registre POS/PLU.

Des exemplaires complémentaires ont été fournis selon les besoins.

Comme cela est souvent le cas, le public a déposé ses observations indifféremment sur l'un ou l'autre des registres.

Des observations sous formes de lettres, mémoires, délibérations ont été incorporés dans les registres ou annexés à ceux-ci.

Les chiffres indiqués ci-après comptabilisent l'ensemble des dépositions reçues.

## **6-1- Département du GARD**

■ BEZOUCE	: 36 et une pétition (35 signatures)
■ SAINT GERVASY	: 12
■ MARGUERITTES	: 10
■ REDESSAN	: 15 et une pétition (8 signatures)

.../...

- 25 -

■ MANDUEL	: 48
■ BOUILLARGUES	: 31 et une pétition (729 signatures)
■ GARONS	: 18
■ CAISSARGUES	: 14
■ NÎMES	: 9
■ GENERAC	: 5
■ MILHAUD	: 15
■ AUBORD	: 10
■ BERNIS	: 3
■ UCHAUD	: néant
■ BEAUVOISIN	: 3
■ VESTRIC ET CANDIAC	: 34
■ VERGEZE	: 11
■ CODOGNAN	: 10
■ LE CAILAR	: 9
■ AIMARGUES	: 86
■ GALLARGUES LE MONTUEUX	: 5
■ AIGUES-VIVES	: 1

## **6-2- Département de l'HERAULT**

■ LUNEL	: 45 et 34 lettres identiques
■ SATURARGUES	: 19
■ LUNEL-VIEL	: 17
■ VALERGUES	: 85 et une pétition (19 signatures)
■ SAINT-BRES	: 8
■ MUDAISON	: 13
■ BAILLARGUES	: 80
■ MAUGUIO	: 199
	- pétition (549 signatures)
	- lettre en 707 exemplaires
■ MONTPELLIER	: 33
■ LATTES	: 264 et 287 lettres identiques
	- lettre en 17 exemplaires
	- pétition (260 signatures)
■ VILLENEUVE-LES-MAGUELONE	: néant
■ Préfecture de l'HERAULT	: 3
■ Préfecture du GARD	: néant

### **6-3- Correspondances reçues par le président de la commission d'enquête**

L'arrêté préfectoral du 30 septembre 2003 donnait la possibilité d'adresser les observations par écrit au président de la commission d'enquête dont le siège était fixé à la préfecture du GARD/Direction des Relations avec les Collectivités Locales et de l'Environnement.

.../...  
- 26 -

Cette faculté ayant été largement utilisée, le président de la commission d'enquête a effectivement reçu :

- 231 lettres et pétitions concernant les communes
- 40 lettres relatives au raccordement avec la ligne fret de la vallée du Rhône
- 13 lettres intéressant l'ensemble du projet.

### **6-4- Tableau récapitulatif des observations classées par thèmes et par communes**

En vue de leur analyse, toutes les observations présentées au cours de l'enquête ont été classées en cinq thèmes : environnement, projet, foncier-agriculture, économie-développement et autres.

Des sous-thèmes, plus détaillés, ont été introduits.

Le tableau ci-après récapitule l'ensemble des observations recueillies, classées par communes. Il met en évidence les lieux et points ayant fait l'objet du plus grand nombre de remarques.

Il est important de signaler que le maître d'ouvrage, à partir de la même grille d'analyse, a établi, pour chaque observation présentée, une fiche de commentaire qui lui permettra :

- d'affiner divers domaines dans l'élaboration de l'APD (dans le domaine des zones inondables par exemple)
- d'examiner, individuellement, les problèmes particuliers et les questions posées notamment rétablissements de chemins et accès privés.

## **- Chapitre VII - PARTICULARITES LOCALES**

### **7-1- Résumé par commune**

#### **7-1-1- ■ BEZOUCE**

La population demande un aménagement du passage à niveau en souterrain pour les véhicules légers et les piétons, un mur anti-bruit (ligne actuelle et future), une clôture de sécurité sur son territoire. Le choix du tracé T2 est contesté, les habitants étant favorables aux tracés T3 et A4.

#### **7-1-2- ■ ST GERVASY**

La majorité des observations concernent les acquisitions foncières.

#### **7-1-3- ■ MARGUERITTES**

Peu d'observations, la majorité traitant des milieux naturels (effet de coupure) du bruit et des problèmes d'accès.

#### **7-1-4- ■ REDESSAN**

Contestations du choix du tracé T2 (favorable à A4). Demandes de protections sonores et de la prise en compte de l'impact paysager. Remarques sur l'insuffisance de l'information et les indemnités prévues.

#### **7-1-5- ■ MANDUEL**

Commune à problèmes. Les propositions de tracés T1,T2,T3 ont systématiquement fait l'objet de refus depuis trois ans. Les arguments sont développés dans une note argumentaire du maire de la commune.

#### **7-1-6- ■ BOUILLARGUES**

La population est essentiellement sensibilisée au bruit (base aérienne - RN 113) et souhaite que la ligne nouvelle soit semi-enterrée (franchissement de la RN 113). Pétition de plus de 700 signatures.

#### **7-1-7- ■ GARONS**

La commune est située à proximité de l'aéroport de NIMES-GARONS et de l'Autoroute A54, ce qui explique la sensibilité des habitants aux problèmes de bruit. Par ailleurs, la SNCF avait pris, pour le TGV Méditerranée, des engagements que l'on souhaiterait voir pérennisés.

.../...

- 31 -

#### 7-1-8- ■ CAISSARGUES

L'abandon du tracé Sud-GARONS est regretté. Le passage en remblai sur le contrefort du plateau de la Costière inquiète les habitants (bruit, paysages, ruissellement). L'écosystème du Bois de Signan va être très perturbé.

#### 7-1-9- ■ NÎMES

Peu d'observations, portant surtout sur l'environnement, le foncier et le patrimoine (Val de Banne). Une part notable du public s'est prononcée en faveur du projet.

#### 7-1-10- ■ GENERAC

Il est demandé des protections contre le bruit (murs supplémentaires) et la limitation des nuisances liées à la base travaux (bruit et réseau routier). RFF doit prendre en charge l'entretien des nouveaux ouvrages hydrauliques.

Le projet est contesté dans l'actuel contexte économique et social.

#### 7-1-11- ■ MILHAUD

Beaucoup d'observations et de commentaires concernant l'environnement (bruit et eau). Opposition à l'élargissement de la Route Départementale 262 qui doit desservir la base travaux.

#### 7-1-12- ■ AUBORD

Les élus et l'association « Réagir pour ne pas subir » ont fait un sérieux travail d'analyse. Leurs remarques portent sur les impacts liés aux nuisances pendant le chantier et à la mise en service de la ligne mixte. La population demande des aménagements pour pallier les nuisances sonores et éviter les inondations (référence à la crue de septembre 2003).

#### 7-1-13- ■ BERNIS

Seulement trois observations présentées traitant de l'écoulement des eaux et du rétablissement des accès. La commune est très peu concernée territorialement par le projet.

7-1-14- ■ UCHAUD

Aucune observation n'a été portée sur les registres d'enquête. Aucune correspondance n'a été déposée. Le tracé projeté n'intéresse pas le territoire de cette commune.

.../...

- 32 -

7-1-15- ■ BEAUVOISIN

Trois observations seulement, essentiellement axées sur l'environnement et l'agriculture.

7-1-16- ■ VESTRIC et CANDIAC

La commune est sensibilisée aux risques d'inondation par le Vistre. Le maire a fait part de ses inquiétudes au commissaire enquêteur pour ce qui concerne l'écoulement des eaux et le rétablissement des voies de communication.

7-1-17- ■ VERGEZE

Le tracé s'y développe sur 2,5 km environ. Ce sont les agriculteurs et les éleveurs qui se déclarent le plus gênés par la construction de la ligne (destructurations, paysages, bruit, accès).

7-1-18- ■ CODOGNAN

Forte sensibilisation aux risques d'inondations : crue de référence, dimensionnement des ouvrages hydrauliques, entretien des réseaux d'écoulement, dépréciation du bâti et des terrains. Contestation du mode de calcul du bruit. Question sur la maîtrise de la nature des convois de frêt provenant de l'étranger.

7-1-19- ■ LE CAILAR

Commune très sensibilisée sur les problèmes d'inondations (Vidourle, Vistre, Rhony). La traversée de la plaine devra être étudiée avec beaucoup d'attention. Quelques interrogations sur le bruit et les acquisitions foncières.

7-1-20- ■ AIMARGUES

La quasi totalité des observations porte sur les problèmes hydrauliques (mémoire de l'Association APPI) avec le franchissement du lit majeur du Vidourle.

7-1-21- ■ GALLARGUES LE MONTUEUX

La commune est plus particulièrement concernée par les crues du Vidourle et le passage en remblai de la voie ferrée dans une zone sensible : plaine inondable et perspective sur le village.

#### 7-1-22- ■ AIGUES-VIVES

Seul le conseil municipal s'est exprimé. La délibération évoque l'étude hydraulique en cours, le traitement paysager de la future zone de loisirs des Gravières et l'accès à la zone d'activités du Mas Pupil.

.../...  
- 33 -

#### 7-1-23- ■ LUNEL

Les observations portent essentiellement sur le bruit, déjà gênant dans le secteur Nord, et les problèmes liés au foncier agricole. Le tracé au travers de terroirs AOC est mal perçu et des solutions variantes sont demandées.

#### 7-1-24- ■ SATURARGUES

La commune est plus particulièrement concernée par l'impact du projet sur la partie de son territoire classée en zone AOC Muscat de LUNEL.

#### 7-1-25- ■ LUNEL-VIEL

Le tracé s'y développe sur un linéaire de 4 km environ. Sont essentiellement signalés les conséquences sur l'AOC Muscat de LUNEL et Coteaux du LANGUEDOC ainsi que les impacts sur le paysage, l'économie locale, le patrimoine bâti, le tourisme, la faune et la flore. Sont également évoqués les problèmes d'inondations, ruissellements et captages.

#### 7-1-26- ■ VALERGUES

Très forte sensibilisation de la population de cette petite commune, mal classée d'après les élus (routes, équipements, bâtiments publics). Les habitants réclament : une meilleure prise en compte des nuisances (murs anti-bruit, passage en tunnel), un bassin de rétention en amont de la voie (caractère prioritaire), le déplacement de la ligne vers le nord.

#### 7-1-27- ■ SAINT-BRES

Commune peu impactée. Pas d'opposition frontale au projet. Nombreuses questions portant sur les acquisitions foncières, les accès, le bruit et les risques d'inondations.

#### 7-1-28- ■ MUDAISON

Les observations portent essentiellement sur les eaux superficielles et le bruit. Des avis contradictoires sont exposés sur la variante.

#### 7-1-29- ■ BAILLARGUES

La quasi totalité des remarques émane des habitants du golf de Massane. Ils s'opposent à la modification de tracé, préconisée par MAUGUIO, en raison des nuisances phoniques et de la dévalorisation de leurs biens.

.../...

- 34 -

#### 7-1-30- ■ MAUGUIO

Très forte participation de la population touchant à l'ensemble des problèmes soulevés par le projet. Le thème du bruit vient en tête avec une demande de déplacement du tracé vers le nord. Les autres remarques portent surtout sur les hauteurs de remblais, les problèmes hydrauliques, les indemnités. Deux pétitions regroupant 549 et 707 signataires.

#### 7-1-31- ■ MONTPELLIER

Le tracé de la ligne future se développe sur un linéaire de 2 km environ. Les problèmes essentiels résultent : du double impact voie nouvelle et doublement de l'Autoroute A9 ainsi que les atteintes au patrimoine : Châteaux de la Mogère, de Beauregard, de Comolet. Sensible impact sur l'AOC Coteaux du Languedoc La Méjanelle.

#### 7-1-32- ■ LATTES

Le tracé de la ligne projetée s'y développe sur 9,5 km environ. Les impacts sont importants en raison de la situation de la commune et de ses caractères spécifiques : zones résidentielles (MAURIN), proximité de MONTPELLIER, de l'Autoroute A9, secteur sensible aux inondations, impacts sur le patrimoine et les paysages (Mas de Fromiga, Mas Mariotte, Bois du Mas Manier, La Jasse de Maurin, Mas de Saporta). Impact également sur la zone maraîchère et la zone d'activités de la Cereirède. Trois pétitions regroupant 560 signatures.

#### 7-1-33- ■ VILLENEUVE LES MAGUELONE

Seulement intéressée par l'extrémité du raccordement avec la voie ferrée existante, la commune ne supportera pas d'impact significatif. Aucune observation n'y a d'ailleurs été formulée.

### **7-2- Avis exprimés par les élus**

#### 7-2-1- BEZOUCE-



Le maire rappelle que son conseil municipal a demandé un traitement acoustique et paysager, ainsi qu'une clôture pour toutes les lignes (anciennes et nouvelles). Le conseil demande également un aménagement du passage à niveau actuel (souterrain).

M. ROUBAUD, député du GARD, soutient la position du COCIDAFF - relative au raccordement de la ligne nouvelle à la ligne fret de la vallée du Rhône- et regrette que REMOULINS et SERNHAC ne soient pas concernés par l'enquête publique.

.../...  
- 35 -

#### 7-2-2- SAINT-GERVASY

Le maire expose que le village est bloqué au nord par l'Autoroute A9 et ne peut se développer que vers le sud. La ligne actuelle de fret et le futur tracé T2 doivent faire l'objet d'études paysagère et acoustique particulières.

#### 7-2-3- MARGUERITTES

Le maire demande :

- le libre passage des eaux pluviales, y compris lors des crues exceptionnelles
- les aménagements de voiries
- la protection phonique des zones urbanisées (y compris le long de l'actuelle voie ferrée)
- la protection des zones d'accueil de l'outarde
- la plus grande vigilance pour les indemnisations et pertes d'exploitations.

Le maire estime que des solutions moins pénalisantes pour l'habitat et l'environnement auraient pu être poussées plus avant.

#### 7-2-4- REDESSAN

Le conseil municipal conteste la solution T2. Toutefois, si elle était retenue, il demande des protections contre les nuisances sonores et l'impact visuel.

#### 7-2-5- MANDUEL

Le maire et son conseil municipal, par note en date du 29/11/2003, ont développé les arguments suivants, concernant le raccordement à la vallée du Rhône :

- atteinte à la sécurité des personnes
- atteinte à l'environnement et au cadre de vie
- entrave au développement des transports régionaux

- entrave aux projets d'aménagement du territoire
- atteinte aux espaces agricoles
- va à l'encontre du principe de développement durable
- primauté du milieu naturel et agricole sur le milieu urbain
- risque accru d'inondations
- caractère subjectif et palliatif de l'itinéraire T2
- caractère bâclé de l'étude ayant conduit au choix de ce tracé
- choix politiques au détriment des volontés des communes concernées par ce tracé.

.../...

- 36 -

#### 7-2-6- BOUILLARGUES

Le maire insiste sur :

- le plan environnemental : aménagement de l'entrée nord de la commune
- le rétablissement des accès sud du village (chemin des Manades)
- la limitation des nuisances visuelles et sonores.

#### 7-2-7- GARONS

Le maire demande la prise en compte :

- des nuisances sonores qui ne devront pas augmenter de celles résultant de l'aéroport, l'autoroute, la RN 113,
- du franchissement de la RN 113,
- des problèmes hydrauliques,
- de la protection de l'environnement (traitement paysager)
- de l'impact économique sur les propriétés agricoles.

#### 7-2-8- CAISSARGUES

Le maire et son conseil municipal regrettent :

- que le changement de destination du projet n'ait pas entraîné des propositions de tracés alternatifs aux choix de 1994
- que le tracé sud/aéroport ne soit pas soumis à enquête
- que RFF n'ait pas pris en compte les potentialités de développement intercommunal (lois d'aménagement qui n'existaient pas en 1994 mais sont maintenant applicables)
- que l'évolution attendue du trafic -tant en vitesse qu'en tonnage- n'ai pas entraîné, là aussi, un réexamen du tracé
- la non prise en compte de l'évolution du territoire péri-urbain.

Ils demandent :

- le rétablissement des chemins communaux
- la gestion du bruit (merlons végétalisés)
- la gestion de l'hydraulique (écoulements, risques d'inondations, protection des forages).

.../...

- 37 -

#### 7-2-9- AUBORD

Le maire, au nom du conseil municipal, demande un plan de circulation adapté, durant les travaux (proximité de la base) et des aménagements de la future ligne pour en limiter les nuisances (bruits, paysages, agriculture, risques d'inondations, protections électromagnétiques).

#### 7-2-10- VESTRIC ET CANDIAC

Le conseil municipal émet un avis défavorable au projet tel que présenté en raison de ses imperfections ou omissions portant sur :

- les problèmes hydrauliques
- les rétablissements des circulations et accès
- les nuisances sonores
- les aménagements paysagers (château de Candiac).

#### 7-2-11- VERGEZE

Le maire-adjoint demande que les deux côtés de la ligne soient arborés.

#### 7-2-12- LE CAILAR

Une délibération en date du 16/12/2003 demande une parfaite transparence des ouvrages hydrauliques et relève les risques liés aux nuisances sonores.

#### 7-2-13- AIMARGUES

Une « note de synthèse du conseil de communauté Petite Camargue » souligne les points suivants :

- nécessité d'une totale transparence hydraulique des ouvrages
- aménagement paysager de la zone d'activités de « La Peyre »

- réalisation d'un ouvrage d'art pour compenser le barrage que constituera la ligne nouvelle à l'entrée d'un axe de circulation primordial
- protection de la nappe phréatique de la Vistrenque
- maintien d'une sortie sur la RN 113 pour la zone d'activité de « La Peyre »
- prise en compte des nuisances sonores.

Pour sa part, le conseil municipal d'AIMARGUES demande :

- la suppression du remblais et son remplacement par une infrastructure sur piliers

.../...  
- 38 -

- la prise en compte, pour le Vidourle et le Rhony, de débits au moins supérieurs aux plus fortes crues connues
- une protection maximale contre le bruit de la zone de « Ginouze » à celle de « La Peyre »
- des aménagements paysagers préservant la zone de « Ginouze » et une liaison avec le futur espace vert de CODOGNAN
- la reprise des dispositions du TGV Méditerranée concernant la zone des 150 m.

#### 7-2-14- AIGUES-VIVES

La délibération prise par le conseil municipal concerne principalement :

- les eaux de surface, en référence à l'étude hydraulique du cabinet SIEE (recalibrage du Razil)
- le traitement paysager de la zone de loisirs projetée au niveau des gravières du Bas Mas Rouge
- les accès à la zone d'activité du Mas Pupil.

#### 7-2-15- LUNEL

Le conseil municipal émet un avis défavorable au projet.

Il demande :

- la préservation des zones agricoles (AOC Muscat de LUNEL et Coteaux du LANGUEDOC)
- l'amélioration de l'insertion paysagère du projet
- la diminution des nuisances sonores
- la prise en compte des contraintes hydrauliques (Vidourle, captages d'eau potable, eaux pluviales)
- le maintien du réseau routier existant
- la protection de la faune et de la flore
- la préservation des territoires de chasse.

#### 7-2-16- SATURARGUES

La municipalité est consciente de la nécessité du projet, cependant elle émet à son encontre -en l'état actuel- un avis défavorable en raison :

- de l'impact sur les propriétés agricoles
- de la réduction des possibilités de développement économique et touristique
- de l'impact négatif pour le patrimoine et l'environnement.

.../...

- 39 -

Elle rappelle sa délibération de décembre 1990 demandant d'envisager la solution tunnel.

#### 7-2-17- LUNEL-VIEL

Le maire demande la prise en compte des délibérations d'octobre 1992 et avril 1994 : construction de murs anti-bruit, plantations, conservation et réfection des chemins utilisés durant le chantier.

Il demande la sauvegarde maximale des terrains (Muscat de LUNEL) qui sont essentiels pour la viticulture locale. Il demande également la prise en compte des récentes inondations des Dardailhon Est et Ouest.

#### 7-2-18- VALERGUES

A travers deux rapports, le maire souligne les aspects écologiques, la nécessité de la préservation du cadre de vie (réseaux, hydrologie, protection contre les nuisances, reconstitution des réseaux), les conséquences économiques (demande de compensations à RFF et à la Région, mini plan MARSHALL), la nomination d'un expert.

#### 7-2-19- BAILLARGUES

Le maire insiste sur les nuisances sonores (ligne actuelle, A9, RN 113) et les servitudes (ligne HT, gazoduc) qui pénalisent sa commune. Il affirme sa solidarité avec les habitants du golf (1000 personnes).

Il demande le maintien du tracé de la ligne au sud de la commune.

#### 7-2-20- MAUGUIO

Un projet alternatif est présenté par le maire (déplacement de la ligne vers le nord).

Cette variante - améliorerait très nettement les nuisances sonores de MAUGUIO et MUDAISON

- traverserait la zone artisanale de MUDAISON mais toucherait peu de bâti
- éviterait une grande partie de la zone inondable (Balaurie-Salaison)
- serait d'un coût moindre.

M. le député J.P. GRAND apporte son soutien à la proposition du maire de MAUGUIO. M. le maire de LA GRANDE MOTTE a souligné la proximité du tracé avec les zones urbanisées, la nécessité de préserver les poumons verts existants et les risques que présenterait le remblai de faire obstacle au libre écoulement des eaux.

.../...  
- 40 -

### 7-2-21- LATTES

Le maire estime que, quel que soit l'intérêt général du contournement ferroviaire de NÎMES et MONTPELLIER, le projet ne peut être retenu en l'état.

- A l'issue de l'élaboration du schéma de gestion des crues du Lez, un projet d'intérêt général portant sur la population du canton de LATTES sera déposé. Il comportera la réalisation d'ouvrages importants de protection contre les eaux. Il se trouvera en concurrence avec le projet de RFF.

- Le projet de voie ferrée doit prendre en compte l'évolution urbaine du secteur nord de la commune. Des protections contre les nuisances de tous ordres doivent être prévues afin d'intégrer les contraintes de type urbain.

- Il demande à la commission d'enquête de se prononcer défavorablement sur le projet qui ne prend pas suffisamment en compte :

- la protection des personnes et des biens
- le respect du cadre de vie
- les potentialités de développement de la Commune.

## **- CHAPITRE VIII - OBSERVATIONS DE CARACTERE GENERAL**

### **8-1- Elus**

- M. Michel VAUZELLE, président de la Région PACA souligne l'intérêt du projet pour sa Région et souhaite son prolongement vers NICE et la Côte d'Azur.

- M. Jacques BLANC, président de la Région LANGUEDOC-ROUSSILLON souhaite que les intérêts des riverains soient préservés vis-à-vis des

protections phoniques, aspects hydrauliques, aménagements paysagers, respect du patrimoine, agriculture, rétablissements routiers.

- M. Etienne MOURRUT, député du GARD, exprime ses doutes sur le choix de la bretelle de raccordement à la Vallée du RHÔNE.

Il évoque par ailleurs les problèmes hydrauliques liés à La Cubelle, le Rhony et le Vistre, ainsi que les risques liés aux nuisances sonores. Il souligne que le projet, source de développement économique, ne doit pas entraver celui des communes rurales en les sclérosant et les enclavant.

.../...  
- 41 -

### **8-2- Chambres consulaires**

- M. le président de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie soutient également le projet qui présentera des retombées économiques pour la Région. Il souhaite la réalisation rapide de la liaison BARCELONE-NÎMES, avec l'appui des Chambres de Commerce de CATALOGNE.

- M. le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de NÎMES soutient le projet. Il demande que soient respectés au mieux les intérêts du monde agricole, un meilleur accès voyageurs à NÎMES, une valorisation de la plateforme de COURBESSAC.

- M. le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de MONTPELLIER a adressé copie de sa lettre au préfet de région du 17.1.01 exposant la position de la Chambre sur le sujet et soulignant son importance pour le développement économique de la circonscription.

- M. le président de la Chambre d'Agriculture du GARD demande que la Commission d'enquête prenne en compte :

- l'effet de coupure des exploitations
- le rétablissement des accès et réseaux d'irrigation
- les préjudices indirects engendrés sur les structures économiques
- l'impact hydraulique
- le bruit
- la garantie d'un bon déroulement des études complémentaires et du suivi du chantier
- la mise en place d'un comité de suivi.

- M. le président de la Chambre d'Agriculture de l'HERAULT demande :

- la globalisation des études d'impact et des acquisitions foncières (ligne nouvelle et doublement de l'autoroute A9)
- une réflexion spécifique sur le Mas de Saporta
- un examen particulier de la zone agricole de LUNEL
- la prise en compte des préjudices directs et indirects
- la prise en compte des zones inondables du Vidourle.

- Les présidents des Chambres d'Agriculture de l'HERAULT et du GARD avaient exprimé, au cours de l'enquête, le souhait d'être reçus par la Commission d'enquête.

.../...

- 42 -

Une suite favorable a été donnée à ces requêtes le 15 janvier 2004.

- La Chambre d'Agriculture de l'HERAULT/Service Aménagement, était représentée par MM. BARIDA Daniel, CAVALIER Henri et Mme BROSSARD Céline qui ont évoqué :

- la convention Services Fiscaux/Chambre d'Agriculture, mise au point pour le TGV Méditerranée et dont la reprise est souhaitée,
- la globalisation nécessaire des acquisitions foncières pour les projets successifs dont les impacts se cumulent,
- la reprise des dispositions dites « bande des 150 m » du projet TGV Méditerranée
- le problème de l'écoulement des eaux de la plateforme ferroviaire, des exutoires et de leur entretien,
- l'examen de secteurs sensibles sur le terrain (Rendez-vous a été pris avec trois membres de la commission d'enquête)

- La Chambre d'Agriculture du GARD/Service Aménagement, était représentée par MM. TOUZELIER Frédéric et FABRE Pierre Michel qui ont évoqué :

- l'effet de coupure pouvant entraîner la rupture totale de l'exploitation et le rôle attendu de la SAFER,
- les accès par les engins agricoles encombrants,
- l'évacuation des eaux pluviales et l'entretien des ouvrages,
- la nécessité d'un partenariat fort avec le maître d'ouvrage pour le suivi du chantier,
- l'impact économique (viticulture et caves)
- la position inchangée de la Chambre d'Agriculture concernant le raccordement de la voie nouvelle à la ligne de la vallée du Rhône,
- la demande forte de création de postes complémentaires, dans les Services de l'Etat (avec prise en charge par RFF) ce



projet constituant, pour ces Services, une charge supplémentaire difficile à assumer.

### **8-3- Associations et syndicats**

- L'Association pour le Développement des Transports en Commun de l'HERAULT estime que le projet ne présente pas un caractère d'urgence. Elle souligne les gros besoins de TER entre MONTPELLIER et BEZIERS, PONT-SAINT-ESPRIT et NÎMES.

Elle évoque le financement du projet et demande de rechercher une qualité de service globale.

.../...  
- 43 -

- L'Association EUROSUD-TRANSPORT à TOULOUSE, dont le but est la promotion de la ligne TGV BORDEAUX-TOULOUSE-NARBONNE, estime essentiel le contournement de NÎMES-MONTPELLIER.

- L'Association de Défense des Expropriés et Riverains du TGV dénonce le passage en remblai, dans une plaine à hauts risques, avec les crues de la Cubelle, du Rhony et du Vistre.

Elle dénonce également l'aspect visuel.

Elle demande :

- la prise en compte des préjudices fonciers directs et indirects
- la gestion de l'impact du bruit
- la gestion de l'impact hydraulique
- l'atténuation de l'effet de coupure
- le rétablissement des accès et réseaux d'irrigation.

- Réseaux de communication pour le LANGUEDOC-ROUSSILLON considère que le projet est d'intérêt général.

Sont évoqués :

- le raccordement de la rive droite du Rhône,
- le devenir de la base travaux
- la « règle des 150 m » du TGV Méditerranée
- la réservation des emprises pour un doublement ultérieur de la ligne
- l'absence de gare nouvelle.

- Le Syndicat Départemental de la Propriété Agricole du GARD approuve le projet mais émet des réserves sur ses conséquences en matière d'acquisitions foncières et indemnisations, d'enquête hydraulique, des nuisances diverses.

- Les Vignerons Indépendants de France évoquent la dévalorisation du terroir Muscat de LUNEL et demandent d'agir en faveur d'une « tunnellation » sous le terroir AOC.

.../...

- 44 -

- Le président du Syndicat Mixte du Bassin du Vistre craint que le passage de la ligne constitue une barrière hydraulique et aggrave les risques d'inondations. Il regrette la modification de la ZNIEFF du Bois de Signan qui joue un rôle tampon non négligeable.

- L'Association de Coordination Intercommunale de Défense Anti Fuseau Fret (COCIDAFF) a présenté un dossier très argumenté critiquant le tracé T2 de raccordement de la ligne nouvelle à la ligne fret de la vallée du Rhône. Elle y développe les dangers et nuisances pouvant en résulter pour l'environnement et le cadre de vie, et préconise le choix d'une alternative au tracé A4.

- La Société de Protection de la Nature du LANGUEDOC-ROUSSILLON précise les mesures qu'elle souhaite en vue de la protection de l'outarde canepetière.

#### **8-4- Autres**

- Le président des Etablissements RICHARD-DUCROS, à ALES, est opposé à un TGV à vitesse réduite. Il estime que la cohabitation grande vitesse/fret constitue une hérésie et propose de réaliser, en urgence, une ligne dédiée au fret et de reporter à plus tard la ligne TGV.

- Un particulier conteste la rentabilité économique du projet. Il estime que la ligne MONTPELLIER/SETE n'est pas saturée et affirme que le projet présente des risques écologiques majeurs. Il relève des confusions dans l'information.

- Un autre particulier conteste le choix du tracé T2 et demande d'examiner le tracé T3 de la façon la plus objective en tenant compte des perspectives de développement des villages concernés.

## **- Chapitre IX - ANALYSE DES OBSERVATIONS**

*Avertissement - L'enquête a donné lieu à une très forte participation du public. Elle s'est traduite par plus de 1 200 inscriptions sur registres et lettres annexées, complétées par 2 800 signatures de pétitions.*

*Un nombre important de ces observations traite de plusieurs sujets. La commission d'enquête a donc décidé de ne pas traiter ces observations individuellement mais de les regrouper par thèmes.*

*Quelques points spécifiques ont fait l'objet d'un examen particulier.*

*.../...  
- 45 -*

### **9-1- Bruit et vibrations**

Le bruit constitue le thème le plus mobilisateur de l'enquête publique.

Sur les problèmes de bruits et vibrations ont été faites les remarques et suggestions suivantes :

- la mise en place de protections est indispensable
- comment seront réalisées les protections anti-bruit ?
- les murs anti-bruit doivent être efficaces
- réduire le nombre de décibels aux endroits sensibles
- atténuer le bruit par un mur ou une zone arborée
- installer un dispositif anti-bruit végétal
- améliorer le traitement esthétique des murs
- merlons végétalisés plutôt que murs
- les niveaux de 58 et 63 dB(A) ne sont pas acceptables compte tenu du niveau de bruit actuel
- refus de la notion de bruit moyen et demande de prise en compte des pics sonores
- amplification des nuisances sonores par l'effet du vent
- caractéristiques climatiques locales et mode de vie
- cumul des nuisances des projets ferroviaire et autoroutier ou routier
- l'isolation phonique des lignes existantes doit être envisagée
- bruits provoqués par les chantiers
- peut-on envisager une technique de type tramway en doublant le rail d'une masse de caoutchouc pour limiter le bruit et les vibrations ?
- les vibrations sont-elles susceptibles de provoquer des dégâts ?
- les nuisances sonores peuvent-elles être indemnisées ?
- si le bruit est insupportable sera-t-on indemnisé ?
- les protections phoniques devraient couvrir l'ensemble des zones urbanisées

- exécution de mesures de bruit préalables avant tous travaux.

La réglementation contre le bruit lié au transport s'appuie sur la loi du 31 décembre 1992 (reprise dans le Code de l'Environnement) et ses textes d'application (décret du 9 janvier 1995 - arrêté du 8 novembre 1999).

Dans le cas du projet -ligne nouvelle TGV et fret- les seuils réglementaires sont exprimés en Laeq (niveau énergétique équivalent) qui s'avère être le meilleur indicateur témoin de la gêne acoustique. Ces seuils de bruit à ne pas dépasser pour le projet de ligne de contournement de NÎMES et MONTPELLIER sont :

.../...

- 46 -

- en zone d'ambiance sonore bruyante :

68 dB(A) le jour (6h00-22h00)  
63 dB(A) la nuit (22h00-6h00).

- en zone d'ambiance sonore modérée :

63 dB(A) le jour  
58 dB(A) la nuit.

Le maître d'ouvrage a considéré que le projet se développait en zone d'ambiance sonore modérée. Il a effectué, au stade de l'Avant-Projet-Sommaire (APS) une campagne de mesures de l'ambiance sonore initiale en façades d'habitations proches de la ligne projetée.

- Comme le précise d'une manière détaillée l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête, diverses dispositions sont prévues afin de réduire les nuisances phoniques : murs anti-bruit et merlons qui se développeront sur une soixantaine de km.

Le projet mis à l'enquête présente un tracé identique à celui du TGV Méditerranée ayant donné lieu à une enquête publique en 1993. Il est toutefois fondamentalement différent : ce ne seront pas seulement quelques TGV qui emprunteront la ligne mais un trafic de fret intense, tant diurne que nocturne.

Les mesures de bruits actuels -effectuées au stade de l'APS sur une vingtaine de points- montrent que leur niveau est de l'ordre de 51 à 61 dB(A) pour le jour et de 42 à 57 dB(A) pour la nuit.

Le seuil de 58 dB(A) constitue une obligation réglementaire (arrêté du 8 novembre 1999).

■ **Les membres de la commission d'enquête estiment que :**

- les observations du public portant plus particulièrement sur les niveaux de bruit dans les zones sensibles, sur les conditions climatiques et les spécificités régionales des modes de vie sont justifiées et doivent être prises en considération.

.../...

- 47 -

- la prise en compte de ces observations ne paraît pas devoir mettre en cause l'économie générale du projet.

- c'est, semble-t-il avec juste raison, que la reconduction des dispositions admises pour le TGV Méditerranée est demandée dès lors que les nuisances générées par la voie nouvelle seront bien supérieures à celles d'une ligne ouverte seulement au trafic des trains à grande vitesse.

**S'appuyant sur :**

- les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé qui pour les zones résidentielles extérieures- font apparaître qu'une gêne sérieuse, pendant la journée et la soirée, est ressentie dès lors que le Laeq dépasse 55 dB(A) et qu'une gêne modérée est ressentie dès lors qu'il atteint 50 dB(A).

- les efforts entrepris par diverses autorités dans la lutte contre le bruit.

**Considérant que :**

- la voie nouvelle projetée constitue un chaînon de la future et « prestigieuse Méridienne Ecofret ».

- les futures infrastructures ferroviaire et autoroutière devraient être jumelées, notamment au sud de l'agglomération de MONTPELLIER.

**Demandent que :**

- pour les zones les plus sensibles soient effectuées dès que possible des mesures de bruit en situation initiale et que les protections anti-

**bruit soient conçues pour ramener les nuisances sonores au plus près des valeurs guides retenues par l'OMS (la norme autoroutière de 55 dB(A) ne devrait pas être dépassée).**

**- dans les secteurs urbanisés, le maître d'ouvrage, avec le concours de l'Etat et des collectivités locales, conjuguent leurs efforts pour atteindre cet objectif comme le préconise la circulaire ministérielle Equipement/Environnement du 18 février 2002.**

.../...

- 48 -

**Dans tous les cas, les protections par écran anti-bruit devront permettre d'abaisser le LA max entre 35 dB(A) et 45 dB(A) dans les chambres à coucher des habitations situées à 150 m et plus de la ligne nouvelle.**

**- les dispositions admises pour la construction du TGV Méditerranée, pour l'acquisition des habitations situées dans la bande des 150 m par rapport à l'axe de la voie soient reconduites.**

## **9-2- Hydraulique**

Les pluies exceptionnelles et répétées qui se sont produites au cours des dernières années, avec des inondations aux conséquences parfois dramatiques, ont particulièrement sensibilisé les populations. Celles-ci ont exprimé leurs craintes sur les conséquences de la construction de la voie nouvelle.

En ce domaine, les aspects législatifs et réglementaires résultent de la loi sur l'eau (Articles L 214-1 à L 214-6 du Code de l'Environnement) et du décret d'application du 29 mars 1993.

Le Code de l'Environnement institue une procédure administrative d'autorisation. Elle comporte une enquête publique hydraulique qui intervient après la déclaration d'utilité publique.

Les observations présentées à ce titre sont résumées ci-après :

- pourquoi dissocier l'enquête hydraulique de l'enquête préalable à la DUP ?
- absence d'étude hydraulique préalable sérieuse
- priorité aurait dû être donnée au projet hydraulique
- prendre en compte les crues historiques

- prendre en considération la crue simultanée de toutes les rivières d'un même bassin
- la réalisation d'une ligne en remblai va constituer un barrage
- construire un viaduc pour le franchissement des zones fortement inondables
- des vitesses de courant importantes sont induites par des ouvertures d'ouvrages insuffisantes
- mettre en place des bassins écrêteurs de crues
- construire des bassins de rétention
- risque de rupture du remblai ferroviaire par l'effet des crues
- problèmes spécifiques concernant le Vidourle, le Vistre, le Rhony, le Grand et le Petit Campagnolle, l'Ariasse, le Viredonne, le Salaison, les Dardaillon Est et Ouest

.../...  
- 49 -

- ruissellements
- prise en charge de la restructuration et de l'entretien des réseaux par RFF.

- Au niveau de l'APS et de l'étude d'impact contenue dans le dossier d'enquête préalable à la DUP les études hydrauliques réalisées servent à prédimensionner les ouvrages à partir du débit de référence centenal (ou historique) et à estimer leur coût.

- Le principe retenu est celui de la transparence hydraulique, les ouvrages réalisés ne devant, en aucun cas, aggraver la situation antérieure.

- Les études seront complétées, lors de l'élaboration de l'APD, à partir des observations recueillies au cours de l'enquête et des études engagées dans divers secteurs (cas du Vidourle avec l'étude SOGREAH).

**■ La commission d'enquête met l'accent, pour la constitution du dossier d'enquête hydraulique, sur l'importance des informations recueillies et sur la notion insuffisante des débits de référence pour prendre notamment en compte la capacité d'évacuation et la durée de vie des ouvrages.**

**La commission demande que le résultat des études hydrauliques récemment réalisées tout au long du parcours soient prises en considération dans le dossier d'enquête publique, au titre de la loi sur l'eau, quand elles auront été validées par les administrations concernées.**

### **9-3- Paysage, patrimoine, milieux naturels**

Après le bruit et les problèmes touchant à l'hydraulique, le paysage constitue le thème le plus souvent évoqué.

Certaines modifications, de caractère technique, sont de nature à modifier l'impact de la ligne. Elles seront examinées dans le paragraphe suivant.

Les observations présentées sont de caractère général ou touchent à des points particulièrement sensibles :

- défiguration du paysage
- projet néfaste à l'environnement

.../...  
- 50 -

- hauteur des remblais trop importante
- effet de coupure
- cumul des impacts voie nouvelle, doublement autoroutier
- nécessité de végétaliser les merlons.

De nombreux exemples sont donnés d'atteinte aux sites traversés ou au patrimoine :

- garrigues du Lunellois
- contreforts du plateau de GARONS
- ZNIEFF du bois de Signan à CAISSARGUES
- village et Jasse de Maurin, Mas Manier, Mas de Fromiga, Mas de Mariotte, Mas de Saporta à LATTES
- Les Campagnes de Montpellier, Château de la Mogère, Château de Beaugard, Domaine des Brousses, Domaine de Comolet
- Golf de Massane à BAILLARGUES
- Château de CANDIAC et ses abords
- Mas de Guin, St Pastour à VERGEZE
- Château du Bosc, à MUDAISON
- Tour de Farges, Fontcendreuse à LUNEL-VIEL.

- Les quatre sites les plus importants et les plus sensibles concernés par le projet sont les Collines de LUNEL, la plaine de polyculture et le hameau des Garrigues de MAUGUIO, la plaine viticole de GALLARGUES, le secteur Sud de l'agglomération montpelliéraine (LATTES et MAUGUIO).

- D'une manière générale, des mesures de réduction d'impact sur le paysage sont prévues par le maître d'ouvrage :

- traitement des déblais et remblais
- traitement architectural des ouvrages



- végétalisation des secteurs dégradés par les travaux
- plantations
- traitement paysager des merlons acoustiques
- intégration des ouvrages techniques annexes.

- Par ailleurs, une réflexion est conduite avec les services de l'Etat, les Collectivités locales, Chambres consulaires, associations, sur l'insertion territoriale des secteurs suivants :

- MONTPELLIER/LATTES
- périphérie de MAUGUIO
- VALERGUES et SAINT-BRES

.../...  
- 51 -

- La Tour de Farges
- AIMARGUES/GALLARGUES
- franchissement de Rhony et de la RD 979 au Mas Rouge
- franchissement de la RD 262 et de la voie ferrée auprès de la base travaux
- abords de CAISSARGUES et franchissement de la RD 42
- abords de BOUILLARGUES et franchissement de la RN 113
- abords de SAINT-GERVAZY et BEZOUCE dans la zone de raccordement de la ligne de la Vallée du Rhône.

**La Commission d'enquête note :**

- que le tracé de la voie nouvelle se développe dans une zone sensible (secteur MONTPELLIER/LATTES) en raison de son caractère périurbain avec la présence de nombreux quartiers résidentiels.

- que le jumelage des infrastructures ferroviaire et routière va encore accentuer l'impact négatif,

- l'intérêt porté par un nombreux public à la conservation des espaces naturels proches des agglomérations.

- la réalisation, par le maître d'ouvrage, d'une grande étude paysagère en 2004.

**Elle demande que :**

- soient développées les plantations de haut jet et les merlons arborés en bordure de la ligne afin d'en limiter au maximum l'impact visuel, sans toutefois qu'il soit fait recours systématiquement à des masques végétaux qui représenteraient, en bien des points (milieux ouverts, vignobles), une réponse inadaptée, à la problématique d'insertion de la ligne nouvelle.

- soient réaménagés les sites affectés par les travaux (y compris la base travaux) en étroite collaboration avec les collectivités concernées.

- soient reconstitués, dès que possible, les terroirs des zones viticoles AOC détruites par le tracé.

- soient préservées les zones naturelles -garrigues en particulier- et que leur accès en soit facilité.

.../...

- 52 -

#### **9-4- Projet technique**

Le tracé de la voie nouvelle doit répondre aux exigences cumulées de la grande vitesse et du fret.

En plan, le tracé mis à l'enquête est identique à celui antérieurement arrêté pour les TGV MEDITERRANEE et LANGUEDOC-ROUSSILLON.

Par contre, le profil en long doit autoriser le passage des trains lourds (2810 tonnes) ce qui a nécessité de réduire la déclivité maximale à 8 mm par mètre.

La ligne nouvelle se développe essentiellement en plaine. Le franchissement des cours d'eau, routes, voies ferrées, impose une construction en remblai sur une partie importante du parcours.

En raison des très fortes contraintes techniques, les modifications pouvant être apportées au projet sont très limitées.

Le projet de ligne nouvelle mixte soumis à l'enquête (TGV et fret) est différent du projet TGV Méditerranée antérieur dont le tracé a été conservé. Ceci est souvent mal ressenti. Le tracé d'origine aurait pu, en effet, être localement modifié (cas du passage au sud de GARONS).

Les observations présentées portent généralement sur l'importance des zones en remblais. Un passage en déblai ou semi-enterré est souvent souhaité.

Le rétablissement des routes, chemins et canaux est une forte préoccupation.

En milieu rural est signalé l'encombrement du matériel agricole et la nécessité de prévoir des gabarits suffisants.

Des questions sont posées sur la provenance des matériaux.

.../...

- 53 -

**- La commission d'enquête rappelle l'obligation faite au maître d'ouvrage de rétablir les voies publiques et les accès aux propriétés. Les éventuels allongements de parcours pourront donner lieu à indemnisations. En cas d'impossibilité de desserte, les parcelles devront être acquises.**

**Elle signale également que les systèmes d'irrigation seront rétablis et que, pour des raisons de sécurité, la ligne nouvelle sera clôturée sur une hauteur minimale de 1,50 m.**

**- Les matériaux proviendront de carrières de roches massives ou alluvionnaires ; les schémas départementaux des carrières seront respectés. Les ouvertures de nouvelles carrières donneront lieu à une procédure d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.**

Quelques points particuliers ont fait l'objet de critiques ou propositions :

LATTES Maurin - De très nombreuses observations ont été enregistrées à LATTES sur la conception du projet de raccordement de la ligne nouvelle avec la ligne existante TARASCON-SETE.

Elles se traduisent par une demande de modification du profil en long par passage en tranchée -voire en tunnel- au-dessous du lit du Rieucoulon. Les auteurs de cette proposition estiment qu'elle serait de nature à réduire les nuisances et l'impact du projet sur le paysage et le milieu humain.

Le maître d'ouvrage, consulté sur ce point par les membres de la commission d'enquête, a estimé la proposition particulièrement délicate à mettre en œuvre techniquement d'un point de vue hydraulique. Elle nécessiterait en effet des

ouvrages profonds et parfaitement étanches ainsi qu'une trémie d'accès également étanche qui pourrait créer un effet de barrage dans le champ d'inondation de La Mosson.

Le profil obtenu ne présentant aucun exutoire, les points bas créés nécessiteraient un lourd système de relevage des eaux en cas de fortes précipitations.

.../...

- 54 -

Ces diverses raisons techniques et sécuritaires entraîneraient un surcoût de plusieurs dizaines de millions d'euros.

**La commission d'enquête, consciente des problèmes liés au caractère inondable de la zone, estime que le passage en déblais :**

- **présenterait non seulement des difficultés de construction mais aussi de lourdes sujétions de protection et d'entretien ultérieurs des voies et de leurs équipements,**
- **entraînerait un surcoût important de l'opération,**

**admet les arguments du maître d'ouvrage.**

**Elle préconise que dans ce secteur des mesures spécifiques soient étudiées et mises en œuvre pour limiter dans toute la mesure du possible des impacts négatifs du projet et elle demande que soient étudiées et analysées les possibilités d'abaissement du profil en long au droit de Lattes-Maurin.**

BOUILLARGUES-GARONS. Il est proposé d'abaisser le profil en long entre la RN 113 et l'A54, ce qui serait de nature à réduire les remblais et les nuisances sonores . (Cette observation aurait été jugée recevable par la SNCF lors de l'enquête TGV Méditerranée).

**La commission d'enquête estime que l'adoption de cette modification n'aurait pas d'incidence financière significative. Elle propose que sa faisabilité soit examinée par le maître d'ouvrage et qu'elle soit retenue s'il s'avère qu'elle est compatible avec les contraintes inhérentes à la construction de la ligne.**

#### **9-5- Foncier**

### 9-5-1- Agricole

Le passage d'une grande infrastructure ferroviaire dans une région à fort potentiel agricole ne peut être que vivement ressenti par le monde rural.

L'emprise foncière du projet représente une superficie totale de l'ordre de 580 ha . La consommation de terres agricoles sera d'environ 490 ha, essentiellement en terres labourables et vignes.

.../...

- 55 -

D'une façon générale, le fait que les études du tracé mis à l'enquête (le même que celui du TGV LANGUEDOC-ROUSSILLON) remontent à 1990, a causé un réel malaise dans le monde agricole et sans doute un préjudice certain, bien que difficile à quantifier, dû :

- à l'entrave ou l'impossibilité de procéder à des acquisitions ou échanges de parcelles agricoles depuis plus de dix ans.
- à la difficulté de mise en place ou renouvellement de cultures pérennes.
- à la gêne aux projets de développement d'infrastructures agricoles proches du tracé (serres, hangars) ou touristiques liées à l'agriculture (accueil en milieu rural).

On retrouve ces préoccupations au travers des questions le plus souvent posées au cours de l'enquête :

- impact sur l'économie agricole,
- destructuration, résultant de l'effet de coupure, entraînant perte de valeur, difficultés d'exploitation, allongements de trajets,
- impossibilité de prévoir des plantations de vignes ou fruitiers,
- démantèlement des systèmes d'irrigation,
- destructuration du bâti et du foncier,
- demandes de préservation du patrimoine agricole dans les communes de faible superficie,
- perte d'une partie de potentiel pour les caves coopératives, ou investissements récents dont l'amortissement peut être compromis,
- destruction partielle ou totale de terroirs AOC,
- préjudice sur les activités d'accueil (gîtes),
- indemnisations et calendrier des expropriations,
- reconduction des possibilités offertes dans l'enquête TGV Méditerranée (bande des 150 m).

- Rappelons que des travaux de cette nature impliquent des études obligatoires d'aménagement foncier pouvant éventuellement déboucher sur des remembrements.

- L'indemnisation des propriétaires et exploitants s'effectuera sur les bases du protocole signé entre les services fiscaux et la profession agricole, comme cela fut le cas pour le TGV Méditerranée.

.../...

- 56 -

- C'est après la déclaration d'utilité publique qu'interviendra l'enquête parcellaire. Les procédures d'acquisitions foncières comportant une phase de recherche d'accords amiables, le recours à l'expropriation présentant un caractère d'exception.

- La réquisition d'emprise totale est appliquée lorsque le prélèvement d'une partie de la parcelle empêche l'exploitation normale du reliquat.

- Comme nous l'avons exposé précédemment, les voies routières seront rétablies. En matière de voies secondaires, un examen détaillé sera effectué dans la phase APD en collaboration avec les acteurs locaux (gabarit des engins agricoles).

**■ La commission d'enquête est consciente des conséquences traumatisantes d'un tel projet pour certains exploitants. Elle souhaite que les intéressés soient rapidement fixés sur leur sort et que les procédures de reconstitution de territoire AOC, d'acquisitions et d'indemnisations soient engagées dans les meilleurs délais.**

#### *9-5-2- Bâti*

Beaucoup de constructions (agricoles et autres) vont se trouver dans le champ visuel de la ligne. Leurs propriétaires estiment qu'elles vont en subir une dépréciation notable.

**■ La commission d'enquête demande au maître d'ouvrage de soigner l'aménagement paysager des remblais afin de réduire ce type d'impact.**

**Elle préconise la reconduction de la mesure arrêtée pour le TGV Méditerranée faisant obligation au maître d'ouvrage d'acquiescer dans la bande des 150 m le foncier bâti durant 10 ans après la mise en service de la ligne partout où les nuisances le justifieront.**

### **9-6- Chantier**

Quelques interrogations ont été présentées concernant le déroulement du chantier :

.../...  
- 57 -

- impacts dus aux travaux
- circulation des engins
- accès aux propriétés
- émissions de poussières
- allongements de parcours en période de vendanges.

Des objectifs et prescriptions, en matière de protection de l'environnement, seront joints au dossier de consultation des entreprises et des mesures particulières, si nécessaires, seront arrêtées par RFF en collaboration avec les communes et avec le milieu agricole (notamment au droit de la base travaux).

Le chantier donnera lieu aux précautions habituelles : arrosage des pistes, limitation de la manipulation de matériaux par vent fort, précautions dans l'épandage des liants hydrauliques.

Les circulations ne seront pas interrompues pendant les travaux. Des déviations pourront être éventuellement mises en place mais l'accès aux parcelles sera assuré en permanence.

### **9-7- Santé - sécurité**

Des craintes ont été exprimées sur les risques présentés par le transport de matières dangereuses, la pollution des forages, les risques d'incendie, les champs électromagnétiques.

La ligne étant alimentée en moyenne tension (25 KV), les champs induits seront de puissance négligeable.

Pour ce qui concerne les matières dangereuses, les conditions d'exploitation du fret sont très strictes et réglementées au niveau européen. Les risques de déversements accidentels étant toujours possibles, des mesures

intégrées au projet seront mises en place dans les secteurs les plus vulnérables. Sont également prévus -au titre de la protection civile- la mise en place de plans d'urgence et de plans de secours spécialisés.

Les forages privés feront l'objet d'un recensement exhaustif et des mesures préventives ou compensatrices seront mises en œuvre en concertation avec la DASS et les riverains concernés.

.../...

- 58 -

Le risque d'incendie (pour des causes autres qu'accidentelles) est quasiment nul pour une ligne nouvelle dont l'emprise est beaucoup plus large qu'une ligne classique et qui fait l'objet d'un débroussaillage systématique aux abords de la plateforme.

**La commission relève que le transport ferroviaire présente une meilleure sécurité que le transport routier.**

**Le débroussaillage chimique devrait se limiter à la plateforme de la voie afin de ne pas risquer de polluer les cultures riveraines et les nappes phréatiques.**

#### **9-8- Aspects juridiques - Concertation RFF/population**

La concertation a été jugée insuffisante par de nombreux élus et quelques particuliers.

La commission d'enquête constate que l'information diffusée par RFF a été très au-delà des obligations réglementaires :

- le maître d'ouvrage a édité, en 2002/2003, six lettres d'information diffusées à 365 000 exemplaires,
- des lettres ECOPLI ont permis à toute personne le souhaitant de présenter des remarques,
- de nombreuses réunions publiques ont été tenues, avec distribution de brochures,
- une information permanente a été conduite avec l'ensemble des élus (communes, conseils généraux), des chambres consulaires, des organisations professionnelles.

Il a été, par ailleurs, reproché la lourdeur du dossier et la nature complexe des documents ainsi que la durée de l'enquête jugée insuffisante.



**Rappelons que l'enquête publique a pour objet :**

- d'informer l'ensemble de la population sur les caractéristiques du projet et les justifications des choix du maître d'ouvrage,
- de permettre l'expression d'avis, arguments et contre-propositions,
- d'apporter au maître d'ouvrage des éléments de nature à améliorer son projet.

.../...

- 59 -

La composition du dossier est définie par la loi, dite « BOUCHARDEAU » du 12 juillet 1983. RFF a porté une grande attention à la présentation de ce dossier, abondamment illustré et a établi un guide de lecture afin d'en faciliter l'accès.

La durée de l'enquête -fixée à 45 jours- se situe entre le minimum requis (1 mois) et le maximum autorisé (2 mois). Les nombreuses expressions du public, tout au long de l'enquête, tant sur les registres que par courrier, ont montré que chacun a pu prendre connaissance du dossier et s'exprimer.

### **9-9- Economie et aménagement du territoire**

Les observations du public portent essentiellement sur les nuisances générées par la Ligne Nouvelle.

Dans le domaine économique, en dehors des aspects qui seront abordés lors de l'enquête parcellaire, ces observations concernent :

- l'agriculture (territoires viticoles partiellement détruits, serres, investissements engagés dans les caves)
- le tourisme rural (gestion de gîtes, centres équestres)
- l'artisanat et les zones à vocation industrielle, en particulier au sud de l'agglomération de MONTPELLIER
- l'hôtellerie (parc hôtelier de St Hubert).

Le dossier d'enquête met l'accent sur l'impact économique et social de la future ligne pour la région Languedoc-Roussillon. Mais cet impact sera limité dans le temps en termes d'emploi et le maître d'ouvrage n'aborde pas les conséquences du tracé sur l'urbanisation et la croissance des communes traversées.

Le développement de certaines activités privées et de plusieurs communes est menacé (BOUILLARGUES, VALERGUES, CAISSARGUES, LATTES, MUDAISON).

Le cas de VALERGUES est significatif : le territoire de la commune est très affecté par le tracé soumis à l'enquête, notamment en ce qui concerne la ZAE des Jasses dont le tiers de la superficie disparaît d'après les élus.

.../...

- 60 -

Cette zone, en cours d'aménagement, devait permettre des rentrées financières importantes destinées à l'amélioration des infrastructures existantes afin de faire face à l'arrivée de nouveaux habitants.

**La Commission d'enquête demande au maître d'ouvrage :**

- de rechercher, avec les élus locaux, des solutions permettant de compenser certaines pertes financières,
- de prendre à sa charge la reconstitution de tous les réseaux (hydrauliques, routiers, accès à la garrigue),
- de réaliser un bassin de rétention en zone Nord et d'effectuer des aménagements paysagers tout au long de la ligne nouvelle.

Sur un plan plus général, la commission d'enquête invite le maître d'ouvrage à rencontrer les élus et les aménageurs afin de rechercher des solutions de nature à réduire l'impact de la ligne sur l'aménagement et le développement des communes.

**- CHAPITRE X - POINTS PARTICULIERS**

**10-1- Raccordement de la ligne nouvelle à la ligne fret de la vallée du Rhône**

La nouvelle ligne projetée étant de caractère mixte (grande vitesse et fret), il s'avérait indispensable, pour en assurer la rentabilité, de la raccorder à l'actuelle ligne fret de la rive droite du Rhône.

Cette disposition -qui n'était pas envisagée lors de l'enquête publique concernant le TGV Méditerranée- a fait l'objet de nombreuses observations et contestations au cours de la présente enquête.

Sur proposition du maître d'ouvrage, c'est la variante dite T2 qui a été retenue par le ministre des Transports comme étant *celle « qui semble présenter le*

*plus d'intérêt et qui a suscité, en définitive, à l'issue des consultations, la plus forte adhésion au plan local, tant en ce qui concerne son insertion dans le tissu agricole que son impact sur l'environnement »* et qui a été soumise à la présente enquête publique.

Ce commentaire optimiste cache en fait un profond désaccord de toutes les collectivités territoriales concernées par le tracé et qui s'est exprimé de manière constante et répétée depuis la mise à l'étude, en 2000, du projet de raccordement.

.../...  
- 61 -

Les principaux griefs concernant l'itinéraire T2 sont les suivants :

Environnement et cadre de vie. Six communes regroupant plus de 25 000 personnes sont directement concernées. Au niveau de MANDUEL ce sont 131 habitations qui sont situées à moins de 150 m d'un couloir ferroviaire qui supportera 229 trains par jour, toutes catégories confondues, à l'horizon 2020.

L'affirmation que le niveau de bruit moyen, à terme, sera inférieur à celui constaté actuellement est considéré comme une pure spéculation de l'esprit.

Aménagement du territoire - Les projets d'urbanisation initiés par la communauté d'agglomération de NÎMES Métropole, ainsi que les perspectives d'aménagement et de développement du territoire compris entre NÎMES, MARGUERITTES, MANDUEL, REDESSAN, SAINT-GERVASY et BEZOUCÉ devront tenir compte de la coupure physique que constitue la présence d'une nouvelle infrastructure ferroviaire et seront inévitablement contraints par cette barrière.

Développement des transports régionaux. Le développement des TER, entre NÎMES et MONTPELLIER est un argument de poids dans la justification du projet de ligne nouvelle. Ce même argument disparaît quand il s'agit des transports collectifs concernant les localités situées à l'est de NÎMES (à l'exception de MARGUERITTES).

Risques hydrauliques - Le secteur géographique intéressé par le tracé T2 est déjà fortement exposé aux risques d'inondations, principalement le long de la ligne NÎMES-TARASCON (crue du Buffalon, ruissellements des bassins versants de Jonquières et de Bellegarde, affluement de la nappe phréatique).

Les zones de rétention actuelles sont également concernées par le tracé et des études hydrauliques approfondies devront être obligatoirement réalisées

avant l'enquête au titre de la loi sur l'eau. Elles pourraient sérieusement remettre en cause les études de faisabilité.

Espaces agricoles - La cave coopérative de MARGUERITTES-RODHILAN a une production annuelle de 27 000 hl pour une surface cultivée de 365 ha. Une centaine d'hectares seront détruits par le projet au moment où d'importants investissements sont réalisés.

.../...

- 62 -

**Après analyse de l'ensemble des éléments de cet aspect sensible du dossier, la commission d'enquête considère :**

**- que la concertation engagée par RFF, depuis plusieurs années, auprès des collectivités territoriales et du public, n'a pas permis d'obtenir un consensus sur le tracé T2 (exception faite de la Chambre d'Agriculture).**

**- que l'analyse multicritère, telle qu'elle apparaît dans le dossier d'enquête, est beaucoup trop simpliste en regard de la complexité du projet et des enjeux économiques et humains qu'il entraîne.**

**- qu'aucune alternative autre que le tracé T2 n'a été soumise à l'enquête, alors que la déclaration d'utilité publique qui doit intervenir engagera l'Etat, le maître d'ouvrage et les collectivités locales pour plus d'un siècle.**

**La commission d'enquête, dans l'état actuel du dossier, considère que toutes les solutions n'ont pas été suffisamment explorées et que des choix techniques différents auraient pu apporter une meilleure réponse aux préoccupations de la population et de ses représentants, en particulier en évaluant le coût financier des diverses solutions.**

**En l'absence de toute solution alternative, et dans l'impossibilité de dissocier le projet de raccordement de l'ensemble du projet de ligne nouvelle, la commission d'enquête accepte le tracé T2.**

**Elle préconise toutefois l'isolation phonique de la voie ferrée actuelle dans la traversée des zones urbanisées de MANDUEL, REDESSAN et BEZOUCE et la mise en œuvre de toutes les dispositions de nature à l'intégration de la voie nouvelle dans un secteur sensible.**

## 10-2- Collines de LUNEL

Le projet de ligne nouvelle de contournement NIMES-MONTPELLIER traverse le secteur des collines de LUNEL -sur environ 6 km entre les RD 101 et RD 105- et sur le territoire des communes de LUNEL, SATURARGUES, LUNEL-VIEL et VALERGUES.

Cet ensemble collinaire constitue un patrimoine naturel de haute valeur du fait de sa géologie, son hydrologie et ses paysages remarquables.

.../...

- 63 -

Le vignoble « AOC Coteaux du Languedoc » et « Muscat de LUNEL » a trouvé sur les faciès pédologiques particuliers de ses pentes un territoire d'élection.

Cette mise en valeur agricole ancestrale, largement améliorée par les actuels exploitants, est aujourd'hui reconnue internationalement pour ses produits de qualité qui lui confèrent une valeur économique certaine.

L'étude d'impact considère que ces collines sont un enjeu paysager de premier ordre qui se distingue nettement par son identité et sa qualité sur les paysages agricoles des plaines voisines. Elles constituent l'un des derniers bastions des paysages proches du littoral méditerranéen encore protégés de l'urbanisation et abritent des mas viticoles majestueux.

Elles doivent être préservées de l'impact créé par la ligne nouvelle.

L'argumentaire développé par le maître d'ouvrage, qui consiste à remplacer hectare pour hectare les surfaces de vignoble détruites, ne prend en compte que l'aspect quantitatif de l'impact et aucunement la valeur de ce patrimoine.

**- La commission d'enquête estime que doit être poursuivie la recherche du tracé de moindre impact et, à priori, à moindre coût. A cet effet, elle demande au maître d'ouvrage -qui a réalisé une étude comparative en mai 2003- d'étudier un léger déplacement du tracé vers le nord. Si, pour des raisons techniques, ce déplacement s'avérait impossible, elle demande au maître d'ouvrage de concilier la variante 5 (rapprochement maximum du tracé ferroviaire de l'autoroute A9) au niveau du Mas de Bellevue avec la variante 3 (tranchées couvertes à vocation paysagère) au droit de Foncendreuse et de la Tour de Farges.**

**Ce déplacement vers le nord d'une trentaine de mètres présenterait également l'avantage d'assurer une meilleure protection des**

**grottes du Mas des Caves (fort patrimoine préhistorique et présence d'une colonie de chauves-souris, espèce protégée).**

**La commission d'enquête estime toutefois que la réalisation du projet dans ce secteur ne devrait pas occasionner des dépenses excessives. En dépit de la haute valeur patrimoniale et viticole des Collines de LUNEL, il convient de ne pas perdre de vue les autres enjeux et, tout particulièrement, la protection de la qualité de vie de l'ensemble des riverains du projet.**

.../...  
- 64 -

### **10-3- Contournement nord de MAUGUIO**

Le tracé mis à l'enquête, dit « tracé intermédiaire » est déjà le résultat d'un compromis entre :

- le « tracé de base », approuvé par le ministre des Transports en décembre 2001

- le « tracé éloigné » résultant des demandes formulées par la commune de MAUGUIO, initialement lors de sa consultation sur l'APS de novembre/décembre 2000, plus systématiquement au cours de l'année 2001.

Ce tracé intermédiaire présente, par rapport au tracé de base, les particularités suivantes :

- éloignement de 120 m de la zone urbaine de MAUGUIO, avec un gain de l'ordre de 2 dB(A) en termes de nuisances sonores,
- éloignement du canal BRL, avec une incidence positive vis à vis des risques de pollution accidentelle d'eaux utilisées pour l'alimentation en eau potable,
- évite la coopérative agricole fruitière de la zone artisanale du Bosc (MUDAISON) et le siège du GFA (MAUGUIO).

Il diminue donc les nuisances sonores et atténue les gênes visuelles pour les habitants de la zone agglomérée nord de MAUGUIO.

Il faut signaler que cette zone est d'urbanisation très récente et que les lotisseurs et habitants qui s'y sont installés ne pouvaient ignorer le projet ferroviaire puisqu'il est sensiblement identique à celui du TGV LANGUEDOC-ROUSSILLON mis à l'enquête en 1994.

Ce tracé intermédiaire se situe également suffisamment loin de la zone d'urbanisation diffuse -ancienne- du golf de Massane (commune de BAILLARGUES) où un habitat s'est implanté en zone de calme privilégiée depuis plus de quinze ans.

Les habitants de cette zone se sont très largement exprimés, individuellement et collectivement, soutenus par leur municipalité, en faveur du tracé mis à l'enquête. Ils s'opposent fermement à tout déplacement de la ligne vers le nord : tracé dit éloigné et tracé proposé par la mairie de MAUGUIO qui en est voisin.

.../...

- 65 -

Ce tracé éloigné impliquerait de nouveaux impacts :

- destructuration de la plaine viticole, en créant un secteur enclavé entre MAUGUIO et la ligne nouvelle,
- fort rapprochement des secteurs habités du lac de la Mourre (Mas de Paloqui, Mas de la Madone), des Mas patrimoniaux de Peyre Blanche et du Mas neuf.

**Ce tracé éloigné n'est donc pas acceptable dans la mesure où :**

- **il reporte sur les résidents du lotissement du golf de Massane les nuisances dont les habitants de MAUGUIO ne veulent pas,**
- **il condamne le château du Bosc, à MUDAISON, dont le parc, élément patrimonial, est un espace boisé classé au plan local d'urbanisme de la commune.**

Au cours de l'enquête, l'association « Melgueil Environnement », association de protection de l'environnement de MAUGUIO et sa région, a proposé une variante :

- qui passerait en limite sud de la SICA, ne destructurant pas la zone et ne compromettant pas son extension prévue au PLU,
- rejoindrait le tracé mis à l'enquête à l'ouest de la RD 24, sans porter atteinte aux zones d'habitat diffus de La Mourre,
- s'éloignerait du canal BRL, évitant les risques de pollution accidentelle.

Le maître d'ouvrage a affiné son étude de tracé dans ce secteur et a présenté aux membres de la commission d'enquête un tracé légèrement déplacé vers le Nord avec emprise limitée sur la zone d'activité de MUDAISON tout en restant dans la bande d'étude et évitant au maximum l'habitat diffus.

**Cette proposition, qui constitue un compromis entre les demandes contradictoires présentées par la commune de MAUGUIO et les habitants de BAILLARGUES, reçoit l'aval de la commission d'enquête.**

.../...

- 66 -

#### **10-4- Jumelage des projets**

Contournement ferroviaire/Doublement de l'autoroute A9 au sud de l'agglomération de MONTPELLIER.

- Sur le territoire des communes de LATTES, MONTPELLIER et MAUGUIO et sur une longueur de 12 km environ le futur tracé de la voie ferrée contournement de NÎMES et MONTPELLIER et celui du doublement de l'autoroute A9 sont mitoyens.

- Ces deux infrastructures sont très proches l'une de l'autre, même si leur implantation respective prend en compte les mesures propres à assurer la sécurité ferroviaire vis à vis de la circulation automobile et à permettre les équipements annexes spécifiques au rail et à la route.

- La section de jumelage se développe dans une zone particulièrement sensible en raison de sa situation et de ses caractéristiques spécifiques :

- zone suburbaine de l'agglomération montpelliéraine où l'on trouve à la fois un urbanisme résidentiel (village de Maurin), un urbanisme commercial (zone d'activité de la Céréreide) et où subsistent cependant une activité agricole portant sur le maraîchage (serres de la Céréreide) et la viticulture (AOC de la Méjanelle),
- secteur sensible aux inondations,
- important patrimoine culturel : château de la Mogère, classé monument historique, château de la Méjanelle, et plusieurs mas de caractère : Mas Mariotte, Mas de Fromiga, Mas de Saporta,



- espaces naturels dignes d'intérêt : bois du Mas Manier, la Jasse de Maurin.

- Le jumelage des deux infrastructures est à l'origine de nombreuses observations de la part du public sur les communes de LATTES et MONTPELLIER.

Elles peuvent être regroupées sous deux aspects essentiels :

- au niveau des procédures : les griefs essentiels portent sur une insuffisance de coordination pour les études des deux projets et sur la non concomitance des procédures d'enquête publique,

.../...

- 67 -

- au niveau des impacts : les observations du public font ressortir ses inquiétudes concernant les impacts de tous ordres aggravés dans le secteur par le jumelage des deux infrastructures :

- . aspects acoustiques, paysagers, hydrauliques,
- . rétablissement des voies de communication et des réseaux impliquant des ouvrages communs,
- . acquisitions foncières de propriétés touchées par les deux projets.

**La commission d'enquête estime que ces observations relèvent du bon sens. Elle comprend que le public ait des difficultés à admettre que les procédures intéressant deux infrastructures de transport mitoyennes n'aient pas été regroupées.**

**Elle recommande vivement que :**

- **la mise au point des projets définitifs fasse l'objet d'une concertation et d'une étroite collaboration de la part des deux maîtres d'ouvrages qui relèvent du même ministère de tutelle,**
- **les enquêtes publiques ultérieures -parcellaire, loi sur l'eau- se déroulent aux mêmes dates,**
- **une concomitance des travaux soit recherchée.**

La commission d'enquête a bien noté :

- l'analyse des impacts cumulés des deux projets et les mesures envisagées pour réduire, compenser, voire supprimer leurs effets,
- concernant l'effet de coupure, la réalisation en cours d'une étude urbaine et d'aménagement sous l'égide de la communauté

d'agglomération de MONTPELLIER en partenariat avec la DDE et RFF, étude intégrant les deux infrastructures mais également l'évolution du territoire actuel dans les prochaines décennies.

**Elle demande :**

- **que les études spécifiques à réaliser dans les autres domaines : bruit, paysage, patrimoine et milieu naturel, pour atteindre l'objectif ci-dessus soient aussi conduites en étroite collaboration par les deux maîtres d'ouvrages,**

.../...

- 68 -

- **pour ce qui touche plus particulièrement le bruit, les mesures préconisées dans le chapitre 9-1 ci-avant soient prises en compte,**
- **pour ce qui concerne la réduction des impacts sur le paysage, le patrimoine et le milieu naturel, que les études complémentaires qui devront être engagées soient complétées par l'examen de la faisabilité d'un ripage du tracé de la voie ferrée de quelques dizaines de mètres au sud du Château de La Méjanelle,**
- **dans la zone de terrains compressibles de la plaine du Lez, que la réalisation des remblais des deux infrastructures soit simultanée de façon à garantir leur stabilité et permette une réduction globale des emprises au sol.**

#### **10-5- Hameau de la Castelle**

Le hameau de La Castelle se situe au nord-ouest du territoire de la commune de LATTES. Il se trouve en bordure de la ligne ferroviaire MONTPELLIER/PERPIGNAN. Il regroupe une dizaine de familles.

Le hameau n'est pas concerné par le projet mis à l'enquête publique mais sera fortement impliqué lorsque sera réalisé le prolongement de la ligne nouvelle vers PERPIGNAN.

Il se situe également en bordure sud de la bande d'étude du projet de doublement de l'autoroute A9.

Les habitants ont exprimé leurs craintes et inquiétudes au cours de l'enquête :

- demande que le hameau soit inclus dans le périmètre de la DUP,
- la ligne nouvelle va constituer une barrière artificielle entre l'agglomération de MONTPELLIER et la plaine littorale,
- le chantier va entraîner de nombreuses nuisances,
- les biens seront dévalués,
- les propriétés sont invendables.

Les habitants demandent que leurs soient faites des propositions d'acquisitions foncières.

.../...  
- 69 -

**■ Le TGV LANGUEDOC-ROUSSILLON a été qualifié de projet d'intérêt général (PIG) par arrêté préfectoral en date du 29/12/2000 pour sa partie intéressant le département de l'HERAULT. Un emplacement réservé sera donc porté sur le plan local d'urbanisme (PLU) de la Commune de LATTES.**

**Ce PLU a été mis en révision le 28/6/2001. La procédure pourrait être achevée au cours du second semestre de 2005.**

**Dès que ce document sera opposable, les propriétaires concernés pourront demander -en vertu des dispositions du Code de l'Urbanisme- l'acquisition de leur bien par RFF, bénéficiaire de la servitude, sur la base d'une évaluation établie par les Services Fiscaux comme en matière d'expropriation.**

**■ La commission d'enquête partage les préoccupations des habitants de La Castelle.**

**Elle demande au maître d'ouvrage de faire procéder, dès maintenant, à l'évaluation foncière des biens de tous les propriétaires qui en feront la demande. Cette évaluation leur permettra, lorsqu'interviendront ultérieurement les procédures d'acquisitions foncières, de faire valoir leurs droits légitimes.**

## **- CHAPITRE XI - MISE EN COMPATIBILITE DES POS OU DES PLU**

Toutes les communes concernées par le projet sont dotées d'un document d'urbanisme (POS ou PLU).

Afin d'assurer la mise en compatibilité de ces documents avec le projet, un examen conjoint des modifications à leur apporter est mené par l'Etat, conformément aux dispositions de l'article L 123-16 du Code de l'Urbanisme.

Les communes de GENERAC et UCHAUD, dont les territoires ne sont pas touchés par l'emprise des travaux, ne font pas l'objet de propositions pour mise en compatibilité.

.../...

- 70 -

Cette enquête publique a donné lieu à très peu d'observations :

- absence de mise à jour de certains plans, des constructions proches de la ligne n'y figurant pas,
- mauvaise reproduction de certains documents (règlements),
- absence de concordance avec les plans cadastraux (difficultés de repérage des parcelles).

**La commission rappelle que l'élaboration d'un document d'urbanisme peut remonter à plusieurs années et ne fait l'objet de mise à jour qu'à l'occasion de procédures de modification ou de révision.**

**Le report du tracé de la voie projetée est purement indicatif.**

**Les emprises exactes du projet seront élaborées au stade de l'APD et seront portées à la connaissance des intéressés lors du déroulement de l'enquête parcellaire.**

.../...

- 71 -

## **TITRE II - CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE-**

### - Préambule-

Le programme primitif régional de liaison ferroviaire à grande vitesse comportait :

- le TGV Méditerranée de VALENCE à St BRES, déclaré d'utilité publique le 31 mai 1994,
- le TGV Languedoc-Roussillon, de St BRES à la frontière espagnole.

La réalisation du TGV Méditerranée a été limitée à MANDUEL où elle se raccorde à l'ancienne ligne TARASCON/SETE.

Le projet de « Ligne Nouvelle MONTPELLIER-PERPIGNAN » a été qualifié de projet d'intérêt général (PIG) par les préfets des trois départements concernés.

L'insuffisance de rentabilité d'une ligne exclusivement dédiée à la grande vitesse et la saturation prochaine de la ligne existante entre NÎMES et MONTPELLIER ont conduit Réseau Ferré de France à envisager la réalisation d'une ligne mixte grande vitesse et fret.

C'est le tronçon concernant le contournement de NÎMES et MONTPELLIER qui a fait l'objet de la présente enquête publique.

Cette enquête s'est déroulée du 4 novembre au 18 décembre 2003.

Les communes suivantes sont concernées :

GARD - BEZOUCE, SAINT GERVASY, MARGUERITTES, REDESSAN, MANDUEL, BOUILLARGUES, GARONS, CAISSARGUES, NÎMES, GENERAC, MILHAUD, AUBORD, BERNIS, UCHAUD, BEAUVOISIN, VESTRIC ET CANDIAC, VERGEZE, CODOGNAN, LE CAILAR, AIMARGUES, GALLARGUES LE MONTUEUX, AIGUES VIVES.

HERAULT - LUNEL, SATURARGUES, LUNEL-VIEL, VALERGUES, SAINT BRES, MUDAISON, BAILLARGUES, MAUGUIO, MONTPELLIER, LATTES, VILLENEUVE LES MAGUELONE.

.../...  
- 72 -

- Conjointement a été menée l'enquête sur la mise en compatibilité des POS ou PLU des communes ci-dessus à l'exception de GENERAC et UCHAUD.

- Les formalités réglementaires de publicité de l'avis d'enquête ont été effectuées. Il convient de signaler les efforts accomplis par Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage, en complément de ces mesures : diffusion de l'exemplaire n° 6 de la lettre « Ligne Nouvelle, affichage dans l'ensemble des gares SNCF entre NÎMES et MONTPELLIER, petit dépliant, encarts dans la presse locale.

- Les populations ont participé activement à ces enquêtes : 1150 observations recueillies dans les 33 communes accompagnées de 345 lettres et pétitions dont certaines regroupant plusieurs centaines de signatures.

- 43 permanences ont été tenues par les membres de la commission d'enquête.

Les incidents rencontrés au cours des enquêtes :

- disparition momentanée de documents en mairie de MONTPELLIER,
- report de quatre permanences en raison des intempéries de décembre 2003,
- vandalisme de panneaux d'affichage de l'avis d'enquête implantés à proximité du tracé,

n'ont pas affecté leur bon déroulement.

- Projet soumis à l'enquête-

En plan, entre MANDUEL et SAINT-BRES, le tracé est identique à celui du TGV primitivement projeté. Par contre, les contraintes afférentes aux convois

lourds de marchandises ont conduit le maître d'ouvrage à modifier sensiblement le profil en long (réduction des rampes).

Le plan général du projet comporte dix planches à l'échelle du 1/25 000<sup>e</sup>. Le tracé se situe à l'intérieur d'une bande d'étude de 500 m de largeur. Ce plan est complété par un profil en long schématique figurant tous les obstacles rencontrés : routes et chemins, voies ferrées, canaux, rivières et ruisseaux.

.../...

- 73 -

#### - Points importants soulevés au cours de l'enquête-

- Ce sont essentiellement les problèmes liés au bruit, à l'hydraulique (inondations), au foncier et au paysage qui ont provoqué le plus grand nombre d'observations.

La commission d'enquête les a analysés et a présenté des propositions de nature à limiter les impacts négatifs du projet et mieux prendre en compte les préoccupations justifiées des populations.

Quelques points, particulièrement sensibles, ont fait l'objet de développements :

- raccordement de la ligne nouvelle à la ligne fret de la Vallée du Rhône,
- franchissement des Collines de LUNEL,
- contournement nord de MAUGUIO,
- jumelage de la ligne nouvelle avec le projet de doublement de l'autoroute A9,
- hameau de la Castelle à LATTES.

#### - Conclusions-

L'entrée de l'Espagne dans la Communauté Européenne a engendré une très forte croissance des flux transfrontaliers de marchandises qui devrait se poursuivre dans l'avenir.

La mobilité des personnes s'est également fortement accrue.

Le développement du trafic routier et autoroutier entraîne des périodes de congestion qui s'accroissent chaque année.

Le projet de contournement ferroviaire de NÎMES et MONTPELLIER s'intègre dans le « Schéma Directeur Européen des liaisons ferroviaires à grande vitesse » et dans le « Réseau Trans-Européen de Fret Ferroviaire ».

La mixité de la ligne lui confèrera un rôle clé dans la constitution de la « Magistrale Eco-Fret ».

.../...

- 74 -

Au niveau régional, le projet va permettre le développement des TER et dynamiser l'économie.

■ Considérant :

- que les formes réglementaires ont été respectées tant pour ce qui concerne la publicité, le contenu et la mise à la disposition du public des dossiers d'enquête, l'expression des avis, observations et propositions,

- que l'utilité publique n'a été contestée que par quelques très rares intervenants argumentant essentiellement sur :

- . l'absence de démonstration de la rentabilité du projet,
- . le sous-emploi des infrastructures et matériels existants,
- . l'incapacité de la SNCF de développer le transport de fret.

- l'absence de présentation de contre-propositions, à l'exception notable du contournement nord de MAUGUIO et de la modification du profil en long à l'extrémité ouest du projet (raccordement à la ligne existante),

- la qualité des documents élaborés par le maître d'ouvrage et les efforts effectués par celui-ci pour assurer la meilleure information du public,

- l'ensemble des mesures -exposées dans l'étude d'impact- de nature à intégrer l'ouvrage dans son environnement et en réduire les effets négatifs,

la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres émet un

**AVIS FAVORABLE**



à la déclaration d'utilité publique du projet de contournement ferroviaire de NÎMES et MONTPELLIER avec mise en compatibilité concomitante des documents d'urbanisme des communes concernées

### **SOUS LA RESERVE 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.

En effet, la nature du trafic de la Ligne Nouvelle, essentiellement constituée de fret- avec circulations diurnes et nocturnes- sera beaucoup plus pénalisante qu'une ligne classique exclusivement TGV.

.../...  
- 75 -

■ La commission d'enquête demande, plus particulièrement :

- concernant le délicat problème du raccordement de la ligne nouvelle à la ligne fret de la Vallée du Rhône, un effort tout particulier afin de réduire au maximum les impacts de la ligne dans les parties urbanisées de ce secteur,

- la prise en considération des avis qu'elle a exprimés concernant :

- . la réduction des nuisances phoniques,
- . la maîtrise des problèmes hydrauliques,
- . l'accélération des procédures d'acquisitions foncières,
- . les aménagements localisés du tracé et du profil en long,
- . les procédures et travaux relatifs au jumelage du doublement de l'A9 et de la ligne nouvelle,

- une suite favorable aux souhaits des propriétaires sollicitant l'estimation de leur bien à la date de la DUP.

Enfin, la commission d'enquête recommande, comme c'est actuellement le cas pour le TGV Méditerranée, la mise en place d'un comité de suivi chargé de s'assurer que les engagements pris par le maître d'ouvrage ont bien été respectés.

A MONTPELLIER, le            mars 2004

- Le Président de la commission d'enquête,

Paul LLAMAS

- Les assesseurs,

Jean BELIN

Jean-Louis PIANTA

Jean-Louis BAGHIONI

Jeannine BOURRELY

Jean BREUIL

Yves HARCILLON

## A N N E X E S

### AU RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

---

- Plan du projet      - Département du GARD  
                                 - Département de l'HERAULT

- Arrêté préfectoral d'enquête du 30 septembre 2003

- Avis d'enquête      - Presse nationale  
                                 - Presse régionale

- Décision de report de permanences

- Disparition de documents

- Localisation des panneaux d'affichage - Département du GARD

- Département de l'HERAULT

BORDEREAU D'ENVOI  
à  
Monsieur le Préfet du GARD  
Direction des Relations avec les Collectivités Locales  
et de l'Environnement  
PREFECTURE  
30045 NÎMES CEDEX 9

---

Objet - Projet de contournement ferroviaire de NÎMES et MONTPELLIER  
- Enquêtes publiques conjointes

Réf. - Votre arrêté n° 2003-273-5 en date du 30 septembre 2003

- Dossiers d'enquêtes DUP et POS/PLU : pour mémoire  
(ces documents ont été conservés par les mairies)
- Registres d'enquêtes et documents annexés :
  - département du GARD
  - département de l'HERAULT
- Correspondances reçues par le président de la commission d'enquête
- Observations concernant l'ensemble du projet
- Publicité dans la presse de l'avis d'enquêtes
- Certificats d'affichages

- Localisation des panneaux d'affichage
- Constats d'huissiers
- Rapport de la commission d'enquête :

- Préfecture du GARD : 3 exemplaires et 1 reproductible
- Préfecture de l'HERAULT : 3 exemplaires et 1 reproductible
- Communes : 33 exemplaires

A NARBONNE, le mars 2004

Le Président de la commission d'enquête,

P. LLAMAS

NARBONNE, le mars 2004

Madame le Président  
du  
Tribunal Administratif de MONTPELLIER

- Objet - Projet de contournement ferroviaire de NÎMES et MONTPELLIER  
Enquêtes publiques conjointes
- Réf. - Votre décision n° 2003-256 en date du 16 juillet 2003

Madame le Président,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint :

- une copie du rapport de la commission d'enquête,

- les demandes d'indemnisations présentées par chacun des sept membres de cette commission.

Veillez agréer, Madame le Président, l'expression de mes sentiments respectueux.

Le Président de la commission d'enquête,

P. LLAMAS