

# **Ligne Nouvelle Languedoc-Roussillon Contournement de Nîmes et Montpellier**

## **Enquête Publique**

**INFORMATIONS JURIDIQUES  
ET ADMINISTRATIVES**



# INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

## *Sommaire*

---

1 – PRESENTATION GENERALE .....	3
1.1 - Introduction .....	3
1.2 - La procédure d'instruction des grands projets d'infrastructures ferroviaires.....	3
2 – LES ETAPES PARCOURUES .....	4
2.1 - Les projets de TGV Méditerranée et TGV Languedoc-Roussillon et leurs suites.....	4
2.2 - Le Contournement de Nîmes et Montpellier .....	6
3 – LA PROCEDURE D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE .	7
4 – LES ETAPES SUIVANTES.....	9
5 – LES TEXTES DE REFERENCE .....	10
5.1 - Textes relatifs à la procédure d'utilité publique.....	10
5.2 - Textes relatifs à l'enquête publique et aux études d'impact .....	10
5.3 - Textes relatifs aux études socio-économiques .....	10
5.4 - Textes relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.....	10

*INFORMATIONS JURIDIQUES ET  
ADMINISTRATIVES*

## INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

### 1 PRESENTATION GENERALE

#### 1.1 - Introduction

Le présent document a pour objet de présenter le contexte administratif et réglementaire dans lequel s'inscrit l'enquête publique relative au projet de contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier.

Il convient de souligner en préambule qu'une infrastructure majeure ne peut être mise en service sans qu'un processus très élaboré ne soit mis en œuvre afin d'assurer la protection des différents intérêts en présence et l'information du public.

C'est ainsi que chaque étape du projet de ligne nouvelle du contournement de Nîmes et Montpellier se réalise dans le respect de textes réglementaires spécifiques.

La conception (études et concertations) se déroule conformément aux dispositions réglementaires en s'inspirant, en tant que de besoin, des indications figurant dans les circulaires et les instructions relatives aux grands projets d'infrastructures, qui seront évoquées dans le paragraphe 1.2. La concertation préalable a été menée auprès des collectivités territoriales (régions, départements, communes), des différentes chambres consulaires (chambre d'agriculture, chambre de commerce et d'industrie), des acteurs économiques et sociaux, et des diverses administrations concernées. Les différentes étapes achevées à la date d'élaboration du présent dossier sont présentées dans le chapitre 2.

Les procédures préparatoires à la déclaration d'utilité publique font l'objet du chapitre 3, qui présente en particulier les textes réglementant les enquêtes publiques (déroulement et contenu des dossiers ...), l'acquisition foncière (expropriation, remembrement ...), la protection de

l'environnement (études d'impacts ...) et l'urbanisme (mise en compatibilité des documents locaux d'urbanisme).

Le chapitre 4 porte sur les procédures à venir régissant les étapes ultérieures de la vie du projet : études d'Avant-Projet Détaillé (APD), procédure loi sur l'eau, enquêtes parcellaires notamment.

Le chapitre 5 répertorie les principaux textes législatifs et réglementaires de référence.

#### 1.2 - La procédure d'instruction des grands projets d'infrastructures ferroviaires

En tant que grand projet d'infrastructure ferroviaire à grande vitesse, le contournement de Nîmes et Montpellier a suivi différentes phases préparatoires : études préliminaires (recherche des grandes options de tracé, définition des caractéristiques principales du projet dans un fuseau de l'ordre de 1.000 mètres), études d'avant-projet sommaire (détermination d'un tracé à l'échelle du 1/25 000 avec ses éléments techniques, à l'intérieur d'une bande de 500 mètres, soumis à enquête publique).

Postérieurement à la déclaration d'utilité publique, les études d'avant-projet détaillé permettront de définir un tracé précis, au moins à l'échelle du 1/1.000.

C'est ainsi qu'au cours des années 2000 et 2001, la phase d'APS du contournement de Nîmes et Montpellier a été mise en œuvre, avec en particulier la procédure de consultation des élus et acteurs locaux qui s'est déroulée sous l'égide des Préfets du Gard et de l'Hérault du 6 novembre au 22 décembre 2000.

Il convient de préciser que le projet de contournement de Nîmes et Montpellier procède de réflexions anciennes dont les premières étapes (TGV Méditerranée et TGV Languedoc-Roussillon) sont antérieures à la rédaction de certaines circulaires ou instructions servant de guide méthodologique au maître d'ouvrage.

En les adaptant à l'état d'avancement du projet et à son histoire, RFF s'est inspiré de ces documents en retenant l'esprit de réflexion et de concertation qu'ils préconisent.

La circulaire n°91-61 du 2 août 1991 relative à l'établissement de projets de lignes nouvelles, remplacée par une instruction ministérielle du 28 décembre 2000, ainsi que la circulaire 92-71 du 15 décembre 1992 relative aux débats préalables sur les enjeux économiques, sociaux et environnementaux ont fourni des approches à partir desquelles les auteurs du projet ont décidé de l'organisation et de la conduite des études, de la concertation préalable à l'enquête publique ainsi que des phases ultérieures.

## 2 - LES ETAPES PARCOURUES

Le contournement de Nîmes et Montpellier s'inscrit dans un contexte historique complexe et riche, des premières études d'une ligne nouvelle à grande vitesse (1989) jusqu'à l'approbation de l'Avant Projet Sommaire le 18 décembre 2001 et l'achèvement de l'Instruction Mixte à l'Echelon Central le 30 mai 2003.

### 2.1 - Les projets de TGV Méditerranée et TGV Languedoc-Roussillon et leurs suites

Par décision du **31 janvier 1989** le conseil des ministres a décidé d'engager les études d'un TGV vers l'Espagne côté Méditerranée.

L'année **1989** marque le début des consultations menées par la SNCF en Languedoc-Roussillon avec les parlementaires locaux, les conseillers régionaux et généraux, les maires et les représentants des forces économiques. Cette vaste consultation a pour but d'exposer les grands objectifs, les grandes fonctions de l'infrastructure et les enjeux économiques.

Un débat général préalable est organisé en Préfecture de région à Montpellier le **23 octobre 1989**. Il réunit les partenaires concernés, les services de l'Etat, les préfets du Gard, de l'Hérault, de l'Aude, de la Lozère et des Pyrénées-Orientales, des associations et la SNCF. Ce débat met en évidence l'intérêt d'un projet de ligne nouvelle en

Languedoc-Roussillon.

Le **1er août 1990** suite à un rapport d'étape remis par la SNCF faisant état de l'ensemble des études réalisées jusqu'alors, le Ministre de l'Equipement confie l'examen des projets de tracés TGV Méditerranée et Languedoc-Roussillon à un groupe d'experts constitué de :

- M. Max QUERRIEN - Conseiller d'Etat,
- M. André PONTON - Ingénieur Général des Ponts et Chaussées,
- M. Michel ROCHETTE - Ingénieur Général du Génie Rural, des Eaux et des Forêts.

L'objet de cette mission, dite « mission Querrien », est le suivant : « *après avoir recueilli et apprécié les observations et propositions, faire toutes les suggestions utiles pour la bonne insertion de la ligne nouvelle et notamment proposer le tracé le plus favorable là où les options subsistent* ».

La mission Querrien fonde son travail sur une large consultation des élus, des organismes consulaires, des administrations et des associations locales. Elle recueille ainsi leurs avis et propositions relatifs aux aménagements permettant d'améliorer l'insertion de la ligne nouvelle dans l'environnement naturel et humain.

En **octobre 1990** intervient la publication du rapport d'étape de la SNCF sur ses études préliminaires en Languedoc-Roussillon.

Le rapport de la mission Querrien est publié le **11 juillet 1991**. Il formule une proposition de tracé pour une ligne nouvelle à grande vitesse dans les régions Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Languedoc-Roussillon. La lettre ministérielle d'approbation des conclusions du rapport est émise le **8 août 1991**.

Le **27 décembre 1991** dans l'Hérault et les Pyrénées-Orientales, le **3 janvier 1992** dans l'Aude sont pris les arrêtés préfectoraux de prise en considération du projet, avec définition de périmètres d'études encadrant le tracé TGV présumé.

Ces arrêtés sont ensuite notifiés aux communes concernées (NB : un premier périmètre d'études avait été défini dès le 8 juin 1990 dans l'Hérault dans le cadre des réflexions sur le contournement autoroutier de Montpellier, qui avait intégré la ligne nouvelle).

Le **14 mai 1991** le schéma directeur national des lignes à grande vitesse dans lequel figurent les TGV Méditerranée et Languedoc-Roussillon est adopté par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (C.I.A.T.). Il est approuvé par décret le **1er avril 1992**.

Du **8 octobre au 3 décembre 1992** se déroule l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet TGV Méditerranée de Valence à Marseille et Montpellier.

Le **19 novembre 1992** les ministres français et espagnol des transports signent un mémorandum décidant de créer une structure de concertation internationale en vue de la réalisation du tronçon Perpignan - Barcelone, dans le cadre d'un axe européen Paris-Lyon-Montpellier-Barcelone-Madrid.

Le **22 décembre 1992** les collectivités territoriales du Languedoc-Roussillon ainsi que la Région Midi-Pyrénées demandent que soient réalisées les études d'Avant-Projet Sommaire de Montpellier au Perthus et proposent de s'associer à leur financement. Cette proposition s'est concrétisée par la signature d'un protocole entre l'Etat, les collectivités territoriales (Conseils Régionaux Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, Conseils Généraux de l'Aude, de l'Hérault, de la Lozère et des Pyrénées-Orientales, Ville de Perpignan) et la SNCF.

# INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

Le **17 décembre 1993** afin d'assurer la transparence des concertations et des débats une commission de suivi, composée de personnalités choisies pour leurs compétences dans des domaines complémentaires, est constituée par le Préfet de région. Les membres de cette commission sont :

- M. Michel BERTRAND - Secrétaire Général de la Société de Protection de la Nature en Languedoc-Roussillon
- M. Yves CHAVANON - Directeur Général du journal L'Indépendant
- M. Jean SAGNES - Président de l'Université de Perpignan
- M. Jean TAVERNE - Président du Conseil d'Administration de l'Institut des Sciences de l'Ingénieur de Montpellier.

Une convention d'études APS précisant les modalités d'application du protocole financier et créant un comité de pilotage des études pour le projet TGV Languedoc-Roussillon de Montpellier au Perthus est conclue le **18 janvier 1994** entre les signataires du protocole avec pour objectif d'aboutir à l'achèvement de l'APS dans un délai d'un an.

Afin d'approfondir encore la concertation un débat par voie de presse est lancé au cours de **l'année 1994**. A l'issue de ce débat la commission de suivi procède à une analyse du courrier reçu :

- 48% des opinions exprimées sont favorables,
- 49% représentent des demandes d'informations,
- 3% ne sont pas favorables.

Le **31 mai 1994** intervient la déclaration d'utilité publique de la ligne TGV Méditerranée de Valence à Marseille et Montpellier pour une durée de 8 ans.

Le Conseil Européen, lors du sommet de Corfou du **25 juin 1994**, confirme l'intérêt de la ligne ferroviaire à grande vitesse Madrid - Barcelone - Perpignan - Montpellier en la retenant dans la liste des projets hautement prioritaires. Cette volonté de réaliser ce projet est à nouveau affirmée lors de la réunion du Conseil Européen à Essen les **9 et 10 décembre 1994**.

Le **9 mai 1995** l'Avant Projet Sommaire de la ligne TGV Languedoc-Roussillon est approuvé par décision ministérielle.

Le **25 septembre 1995** la Secrétaire d'Etat aux Transports approuve le projet de la réalisation du TGV Méditerranée seulement jusqu'à Manduel. En ce qui concerne la branche languedocienne les acquisitions foncières peuvent toutefois se poursuivre à l'initiative des futurs riverains. L'absence d'approbation de la section Manduel/Saint-Brès s'explique par son insuffisante rentabilité (faible nombre de trains empruntant ce tronçon). Le **10 juin 2001** la LGV Méditerranée est mise en service jusqu'à Manduel (Gard).

Le **10 octobre 1995** le gouvernement de la République Française et le gouvernement du Royaume d'Espagne concluent, à Madrid, un accord « *concernant la construction et l'exploitation de la section internationale d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre la France et l'Espagne (façade méditerranéenne)* ». L'accord prévoit que la construction et l'exploitation de cette section internationale, entre Perpignan et Figueras, seront réalisées par une société concessionnaire conformément à un contrat de concession qui sera conclu avec les deux gouvernements. La loi n°97-968 du 21 octobre 1997 autorise l'approbation de l'accord qui a été publié par décret n°98-98 du 16 février 1998 (Journal Officiel du 21 février 1998). Une Commission Inter Gouvernementale (CIG) est prévue pour suivre au nom des deux gouvernements l'ensemble des questions liées à la construction et l'exploitation.

Le **28 novembre 1995** le ministre chargé des Transports confie à Monsieur Philippe ROUVILLOIS une mission de réflexion sur les modalités de mise en œuvre du schéma directeur national des lignes ferroviaires à grande vitesse approuvé le 1<sup>er</sup> avril 1992. La lettre de mission précise notamment :

« *La poursuite du financement des TGV inscrits au schéma directeur selon les modalités retenues à ce jour et selon le rythme souhaité par les élus locaux n'est désormais, à l'évidence, plus compatible avec l'objectif d'un assainissement financier de la SNCF, compte tenu du coût et de la rentabilité insuffisante de ces projets. Elle n'est pas non plus compatible avec l'objectif prioritaire de redressement des finances publiques et de maîtrise des prélèvements obligatoires* ».

En **août 1996** M. ROUVILLOIS remet au ministre chargé des Transports son « Rapport sur les perspectives en matière de création de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse ». Ce rapport conclut qu'il convient de réexaminer les projets à l'étude inscrits au schéma directeur de 1992. Il suggère de procéder à des améliorations significatives par des investissements annuels de l'ordre de 4 à 8 milliards de francs et cite, à ce titre, la ligne nouvelle Perpignan – Barcelone. Il reconnaît l'intérêt de la mixité de l'infrastructure.

Le **30 avril 1996** un avis, publié au Journal Officiel, précise que les principales caractéristiques du projet de TGV Languedoc-Roussillon ont été arrêtées par décision ministérielle.

Le **13 février 1997** est créé l'établissement public Réseau Ferré de France (RFF) qui devient le nouveau maître d'ouvrage de ce projet.

Le **4 février 1998** se tient une réunion interministérielle sur la politique de l'Etat en matière d'infrastructures ferroviaires. Sur la base des propositions de Réseau Ferré de France, en concertation avec la SNCF, le gouvernement décide d'établir les conditions de poursuite d'un programme maîtrisé de lignes à grande vitesse respectant notamment les engagements internationaux pris par la France.

Lors du sommet franco-espagnol de La Rochelle les **20 et 21 novembre 1998** les Ministres des Transports des deux pays réaffirment leur volonté de construire la liaison Perpignan - Figueras dans les meilleurs délais et installent la Commission Inter Gouvernementale pour la construction et l'exploitation de la section internationale d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre la France et l'Espagne le **9 décembre 1998**.

Du **11 septembre au 12 octobre 2000** se déroule l'Enquête Publique de la section Perpignan/Le Perthus suite à la demande du Ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement.

Le **25 septembre 2001** est publiée en Espagne la "Declaración de Impacto Ambiental" (DIA) autorisant la réalisation de la ligne nouvelle entre Barcelone et la frontière franco-espagnole.

Le **8 octobre 2001** la nouvelle liaison ferroviaire Perpignan/Le Perthus, conçue pour un trafic mixte (voyageurs et fret), est déclarée d'utilité publique.

## 2.2 - Le Contournement de Nîmes et Montpellier

Le **13 mars 2000** une décision ministérielle (lettre au préfet de Région) précise les investissements à réaliser sur l'axe languedocien. Elle demande, outre le lancement de l'Enquête Publique sur Perpignan/Le Perthus évoquée ci-dessus, la conduite des études d'APS du contournement de Nîmes et Montpellier (TGV et fret), la réalisation des études en vue de la qualification de Projet d'Intérêt Général (PIG) de la ligne nouvelle entre Montpellier (Saint-Brès) et Perpignan (Le Soler) afin de préserver l'avenir, et les études de modernisation de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan.

Du **6 novembre au 22 décembre 2000** se déroule la consultation des collectivités, organismes socio-professionnels et associations et des services de l'Etat sur l'APS du projet de contournement de Nîmes et Montpellier.

Le **29 décembre 2000** (Hérault) et le **2 janvier 2001** (Aude et Pyrénées-Orientales) les préfets qualifient de Projet d'Intérêt Général la ligne nouvelle de Montpellier (Saint-Brès) à Perpignan (Le Soler).

Le **3 juillet 2001** Réseau Ferré de France remet au Ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement le dossier d'APS du contournement de Nîmes et Montpellier.

Le **18 décembre 2001** le Ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement approuve l'Avant-Projet Sommaire du contournement de Nîmes et Montpellier.

Le **31 janvier 2002** l'instruction mixte à l'échelon central (IMEC) est engagée. Les éléments apportés par les différents ministères sont analysés. Cette phase d'instruction fait l'objet d'un procès verbal de clôture le **30 mai 2003**.

Parallèlement à l'IMEC les consultations préalables ont été conduites (Chambres Départementales d'Agriculture, Commissions Départementales d'Orientations Agricoles, Institut National des Appellations d'Origine et Centre Régional de la Propriété Forestière).

Saisie par le Président de RFF, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a rendu son avis le **4 juin 2003** selon lequel, compte tenu de l'ancienneté du projet, de la concertation déjà conduite et des actions d'information qui ont été menées il n'y a pas lieu d'organiser un débat public. La CNDP recommande cependant de prolonger la concertation afin de permettre au public de s'exprimer plus largement sur le projet, ses impacts et ses conséquences pratiques.

Du **15 juin au 15 août 2003** est organisée par RFF une phase de concertation qui comprend en particulier la tenue de sept réunions publiques. Ce dispositif est complété par des réunions départementales présidées par les préfets avec les acteurs politiques économiques et sociaux avec mise à disposition de registres papier et électronique. Un bilan de cette étape est dressé par RFF et les préfets le **5 septembre 2003** (NB : une synthèse de ce bilan est jointe au présent dossier d'enquête).

## INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

### 3 - LA PROCEDURE D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

Le projet de ligne nouvelle de contournement de Nîmes et Montpellier est conduit dans le cadre de différents textes en vigueur en particulier le code de l'expropriation, le code de l'environnement et le code de l'urbanisme.

La réalisation du projet nécessitant des acquisitions foncières les procédures prévues par le code de l'expropriation doivent être appliquées.

L'expropriation comprend d'une part des phases administratives aboutissant à une déclaration d'utilité publique et à un arrêté de cessibilité et d'autre part une phase judiciaire aboutissant à une ordonnance d'expropriation et à la fixation du montant de l'indemnité.

La déclaration d'utilité publique est prononcée à l'issue d'une enquête publique au cours de laquelle le projet est présenté au public par les documents énumérés aux articles R 11-3 et R 11-14-2 du code de l'expropriation.

Ainsi, le dossier d'enquête publique comporte les éléments suivants :

- la notice explicative ;
- l'étude d'impact et son résumé non technique ;
- l'évaluation socio-économique ;
- des documents cartographiques (situation, plan général des travaux ...) ;
- la description des caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;
- l'appréciation sommaire des dépenses ;

- les informations juridiques et administratives relatives à l'opération soumise à enquête.

Ce dossier est élaboré à l'issue des études techniques et de la concertation visées aux paragraphes 1 et 2.

De plus, des consultations préalables ont été organisées et conduites auprès :

- des Chambres d'Agriculture de l'Hérault et du Gard (10 juin 2002) ;
- des Commissions Départementales d'Orientation Agricole du Gard (10 juin 2002) et de l'Hérault (3 juin 2002) ;
- de l'Institut National des Appellations d'Origine (5 juin 2002) ;
- du Centre Régional de la Propriété Forestière (10 juin 2002) ;
- des Services Fiscaux du Gard et de l'Hérault (6 décembre 2001) pour obtenir l'estimation sommaire et globale des biens dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation du projet.

En outre, les Commissions Départementales des Sites, Perspectives et Paysages ont été informées du projet (6 juin 2002 pour le Gard et 14 mai 2002 pour l'Hérault) ainsi que les Commissions Départementales des Carrières (5 février 2003 pour le Gard et 17 février 2003 pour l'Hérault).

L'enquête est lancée, à la demande de RFF, par un arrêté conjoint des préfets des départements concernés (Gard et Hérault) afin d'informer le public et de recueillir les observations et avis des personnes qui souhaitent s'exprimer.

Le préfet du Gard est le préfet coordonnateur (le linéaire du projet est en effet plus important dans ce département).

L'enquête porte sur les communes, au nombre de 33, touchées par la bande d'étude de 500 mètres soit :

*dans l'Hérault :*

- Villeneuve-lès-Maguelone
- Lattes
- Montpellier
- Mauguio
- Baillargues
- Mudaison
- Saint-Brès
- Valergues
- Lunel-Viel
- Saturargues
- Lunel

*dans le Gard :*

- Gallargues-le-Montueux
- Aigues-Vives
- Aimargues
- Le Cailar
- Codognan
- Vergèze
- Vestric-et-Candiac
- Uchaud
- Beauvoisin
- Bernis
- Aubord
- Générac
- Milhau
- Nîmes
- Caissargues
- Garons
- Bouillargues
- Manduel
- Redessan
- Marguerittes
- Saint-Gervasy
- Bezouce

L'enquête publique est menée par une commission d'enquête désignée, ainsi que son président, par le Président du Tribunal Administratif de Montpellier. La commission fait la synthèse des remarques et observations du public, rédige un rapport et présente des conclusions motivées.

# INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

Le président de la commission transmet, dans un délai de 6 mois à compter de la date d'ouverture de l'enquête, le dossier avec ses conclusions à l'autorité préfectorale.

Celle-ci les adresse au Président du Tribunal Administratif et à RFF (maître d'ouvrage).

Une copie du rapport et des conclusions est également envoyée à la mairie des communes où s'est déroulée l'enquête ainsi qu'aux préfetures et sous-préfetures concernées pour y être tenue à la disposition du public pendant un délai d'un an à compter de la date de clôture de l'enquête publique.

La déclaration d'utilité publique est prononcée par décret après avis du Conseil d'Etat en tenant compte, le cas échéant, des avis et observations présentés durant l'enquête publique et des conclusions de la commission d'enquête, dans les conditions prévues à l'article L 11-2 du code de l'expropriation.

Cette déclaration d'utilité publique intervient dans un délai maximum de 18 mois après clôture de l'enquête.

Compte tenu notamment de l'importance du projet, les dispositions de l'article L.123-1 et suivants du code de l'environnement relatives à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement sont applicables. Ces dispositions concernent principalement l'objet et les modalités d'organisation de l'enquête publique (et sont d'ailleurs reprises dans le code de l'expropriation). Il en est de même pour le décret modifié n°85-453 du 23 avril 1985.

Par ailleurs, afin d'assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet, un examen conjoint des modifications à apporter aux documents d'urbanisme locaux en vigueur est mené par l'Etat conformément aux dispositions de l'article L 123-16 du code de l'urbanisme.

L'enquête publique du contournement entre Nîmes et Montpellier porte à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

A cette fin dans les communes concernées l'enquête publique comporte un deuxième dossier qui propose les dispositions destinées à mettre en compatibilité :

- les schémas de cohérence territoriale (SCOT) qui auraient été établis à la date de l'enquête ;
- les plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes concernées par l'enquête.

Aucun SCOT n'est répertorié à la date du lacement de l'enquête.

Toutes les communes concernées par le projet sont dotées d'un Plan Local d'Urbanisme. Les communes de Générac et d'Uchaud, dont les territoires ne sont pas touchés par l'emprise des travaux, ne font pas l'objet de propositions pour mise en compatibilité.

La déclaration d'utilité publique de l'opération emporte approbation des nouvelles dispositions des PLU des 31 communes pour lesquelles la mise en compatibilité a été demandée.

# INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

## 4 - LES ETAPES SUIVANTES

Une fois la déclaration d'utilité publique prononcée les études d'avant-projet détaillé permettront de préciser les éléments techniques et les emprises exactes du projet et ainsi engager les procédures visant à sa réalisation.

La déclaration d'utilité publique pourra mentionner la mise en œuvre de procédures de réaménagement foncier pour remédier aux impacts sur l'agriculture. Des pré-études départementales seront conduites par les Conseils Généraux du Gard et de l'Hérault et seront présentées aux commissions communales d'aménagement foncier afin de déterminer les mesures à prendre.

Ainsi les acquisitions foncières des parcelles situées dans les emprises du projet seront effectuées (sur la base de l'estimation des Services Fiscaux) si possible par voie amiable. Toutefois en absence d'accord amiable passé avec les propriétaires et occupants et après la déclaration d'utilité publique la procédure d'expropriation suivra le déroulement prévu par le code de l'expropriation.

Une enquête parcellaire présentant au public et aux propriétaires les terrains à acquérir sera effectuée. Cette étape administrative permettra :

- d'engager les négociations, avec tous les propriétaires, en vue de rechercher le transfert de propriété à l'amiable ;
- ou, en l'absence d'accord, l'acquisition des biens par voie d'expropriation après une procédure administrative (arrêté préfectoral de cessibilité) et judiciaire (transfert de propriété et fixation des indemnités par le juge de l'expropriation).

Préalablement au début des travaux, les procédures prévues par la loi sur l'eau n° 92-3 du 3 janvier 1992 et ses décrets d'application n° 93-742 et 93-743 du 29 mars 1993 seront mises en œuvre. Ces enquêtes publiques hydrauliques permettront d'évaluer les effets du projet sur le milieu hydraulique et hydrogéologique, les impacts sur le milieu aquatique et la ressource en eau et de proposer des dispositifs permettant de limiter les préjudices potentiels. Les autorisations correspondantes seront délivrées par les services de l'Etat chargés d'instruire ces dossiers.

Enfin, les études détaillées du projet permettront d'identifier les demandes d'autorisation ou les déclarations administratives particulières qu'il conviendra d'effectuer au titre des réglementations spécifiques, pour la réalisation de tout ou partie de l'infrastructure, par exemple en matière de défrichement ou d'installations et de constructions à réaliser sur la base travaux.

Les autorisations nécessaires seront alors demandées en fonction des résultats des études du projet et des exigences pour la réalisation des travaux.

Les études à venir permettront également de préciser les engagements que l'Etat imposera au maître d'ouvrage lors de la construction et après mise en service.

# INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

## 5 - LES TEXTES DE REFERENCE

### 5.1 - Textes relatifs à la procédure d'utilité publique

- Code de l'expropriation notamment les articles L 11-1 à L 11-2, R-11-1 à R 11-18 ;

- Loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité notamment le titre 4, chapitre 3 ;

### 5.2 - Textes relatifs à l'enquête publique et aux études d'impact

- Dispositions précitées du code de l'expropriation (articles L 11-1 à L 11-2, R-11-1 à R 11-18) ;

- Code de l'environnement notamment les articles L 123-1 et suivants (enquête publique), L 122-1 et suivants (étude d'impact) ;

- Décret modifié n°77-1141 du 12 octobre 1977 pris pour l'application de l'article 2 de la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature (désormais articles L 122-1 et suivants du code de l'environnement) ;

- Décret modifié n°85-453 du 23 avril 1985 pris pour l'application de la loi n°83-630 du 12 juillet 1983 relative à

la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement (désormais articles L 123-1 et suivants du code de l'environnement) ;

- Décret n°2003-767 du 1<sup>er</sup> août 2003 modifiant les deux décrets ci-dessus ;

- Loi n°93-24 du 9 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages et modifiant certaines dispositions législatives en matière d'enquêtes publiques partiellement codifiée par le code de l'environnement.

- Loi n°83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les Communes, les Départements, les Régions et l'Etat ;

Les textes propres à l'étude d'impact sont mentionnés dans la partie correspondante (tome 2, chapitre 1 : "Cadre réglementaire").

### 5.3 - Textes relatifs aux études socio-économiques

- Loi modifiée n°82-1153 du 30 décembre 1982 relative aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs (LOTI).

- Décret d'application n°84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi LOTI.

### 5.4 - Textes relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

- Code de l'urbanisme (articles L 123-16 et R 123-23 notamment) ;

- Code de l'expropriation (articles L 11-4 et R 11-14-1 à R 11-14-15 notamment).