

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

Pièce H-6 : Commune de Florensac



Novembre 2021



PIECE H : MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

SOMMAIRE

1. GENERALITES SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME	7	3.7. Analyse de la compatibilité du projet avec les Espaces Boisés Classés.....	19
1.1. Mise en compatibilité	7	3.8. Les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme (ancien article L.123-1-5 alinéa III - 2).....	19
1.1.1. Définition.....	7	4. LES DISPOSITIONS PROPOSEES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU	21
1.1.2. Champ d'application	7	4.1. Modifications du règlement d'urbanisme	21
1.2. Mise en compatibilité d'un PLU.....	7	4.2. Modifications apportées au plan de zonage	25
1.3. Objet du présent dossier.....	8	5. L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE.....	30
1.4. Réglementation de la mise en compatibilité du PLU et description de la procédure ...	8	5.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP	30
1.4.1. Procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme	8	5.1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale	30
1.4.2. Rappel des textes réglementaires.....	9	5.1.2. Objectifs de l'évaluation et démarche mise en œuvre pour le projet LNMP	30
1.4.3. Le cas particulier des communes « Littoral »	10	5.2. Contenu de l'évaluation environnementale.....	30
1.4.4. Contenu du dossier de mise en compatibilité	10	5.3. Avis de l'Autorité environnementale	31
2. LA PRESENTATION DU PROJET	11	5.4. Analyse de l'état initial de l'environnement	31
2.1. Caractéristiques générales du projet.....	11	5.4.1. L'environnement physique.....	31
2.1.1. Les enjeux et les apports du projet.....	11	5.4.2. Le patrimoine naturel et biologique	33
2.1.2. Les objectifs du projet	12	5.4.3. L'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture	33
2.2. Les caractéristiques de la section du projet traversant la commune de Florensac ...	15	5.4.4. L'environnement humain	34
2.2.1. Le territoire communal	15	5.4.5. Le patrimoine et le paysage	35
2.2.2. Le projet sur le territoire communal	15	5.4.6. Synthèse	35
3. L'ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE FLORENSAC	17	5.5. Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement et mesures proposées	38
3.1. Caractéristiques du document d'urbanisme concerné par la mise en compatibilité..	17	5.5.1. Les incidences sur l'environnement physique	38
3.2. Analyse de la compatibilité du projet avec le rapport de présentation	17	5.5.2. Les incidences sur le patrimoine naturel et biologique	39
3.3. Analyse de la compatibilité du projet avec le projet d'Aménagement et de Développement Durable.....	17	5.5.3. Les incidences sur l'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture.....	40
3.4. Analyse de la compatibilité du projet avec les orientations d'aménagement et de programmation	18	5.5.4. Les incidences sur l'environnement humain	40
3.5. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement	18	5.5.5. Les incidences sur le patrimoine et le paysage	41
3.5.1. Les zones traversées.....	18	5.5.6. Conclusion	41
3.5.2. Les dispositions générales du règlement	18	5.6. L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000	41
3.5.3. Analyse de la compatibilité du projet avec les dispositions applicables aux différentes zones traversées	18	5.7. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité	41
3.5.4. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement graphique (plan de zonage).....	18	5.8. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement.....	41
3.6. Analyse de la compatibilité du projet avec les emplacements réservés.....	18	5.9. Résumé non technique	42
		5.9.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP	42

5.9.2.	Contenu de l'évaluation environnementale	42
5.9.3.	Analyse de l'état initial de l'environnement	42
5.9.4.	Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement et mesures proposées	43
5.9.5.	L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau NATURA 2000 ..	44
5.9.6.	Expose des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité	44
5.9.7.	Critères, indicateurs et modalités retenues pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement.....	45
6.	ANNEXES	47
6.1.	Annexe technique servitude T1 relative aux chemins de fer	47

TABLE DES ILLUSTRATIONS

FIGURES

Figure 1 : étapes de la procédure de mise en compatibilité	8
Figure 2 : L'arc Méditerranéen et l'axe Grand Sud	11
Figure 3 : Localisation de la commune de Florensac au regard du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan	13
Figure 4 : Extrait de la présentation du projet global au droit de la commune de Florensac.....	16
Figure 5 : extrait PADD (source : PLU de Florensac)	17
Figure 6 : croix en bordure de route.....	19
Figure 7 : Plan de zonage en vigueur (1/4).....	26
Figure 8 : Plan de zonage en vigueur (2/4).....	27
Figure 9 : Plan de zonage en vigueur (3/4).....	28
Figure 10 : Plan de zonage en vigueur (4/4).....	29
Figure 11 : Principaux enjeux environnementaux (1/2)	36
Figure 12 : Principaux enjeux environnementaux (2/2)	37

TABLEAUX

Tableau 1 : Historique du document d'urbanisme opposable.....	17
Tableau 2 : Proportion de l'emplacement réservé sur les zones traversées	18
Tableau 3 : Proportion de l'emplacement réservé par zonage du PLU	38
Tableau 4 : Exemple de tableau de suivi	41
Tableau 5 : Surfaces concernées par l'emplacement réservé par zonage du PLU.....	43
Tableau 6 : Exemple de tableau de suivi	45

1. GENERALITES SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

1.1. MISE EN COMPATIBILITE

1.1.1. Définition

La mise en compatibilité est une procédure régie par le **code de l'urbanisme**.

Lorsqu'un projet d'aménagement nécessite une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), et que ce projet n'est pas compatible avec le document d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune, alors la DUP ne peut intervenir que si l'enquête a porté à la fois sur la DUP et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné.

La procédure de mise en compatibilité s'applique :

- Aux Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) (articles L.143-44 à L.143-50 et R.143-11 à R.143-13) du code de l'urbanisme ;
- Aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) (articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du code de l'urbanisme).

La notion de compatibilité se définit comme « la non-contrariété avec les options fondamentales »¹ du document d'urbanisme. La compatibilité est donc remplie à la double condition que :

- L'opération ne soit pas de nature à compromettre le parti d'aménagement retenu par la commune ;
- L'opération ne méconnaisse pas les dispositions du/des règlement(s) de la (des) zone(s) dans laquelle (lesquelles) sa réalisation est prévue.

1.1.2. Champ d'application

L'article L. 104-1 du code de l'urbanisme modifié par la loi n°2020-1525 du 7 décembre 2020², soumet à évaluation environnementale systématique les plans locaux d'urbanisme lors de leur création.

L'article L. 104-3 du code de l'urbanisme, modifié par la même loi, précise que « *Sauf dans le cas où elles ne prévoient que des changements qui ne sont pas susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/ CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001, les procédures d'évolution des documents mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration.*

Un décret en Conseil d'État détermine les critères en fonction desquels cette nouvelle évaluation environnementale ou cette actualisation doivent être réalisées de manière systématique ou après un examen au cas par cas. »

En l'absence de décret précisant les critères selon lesquels cette mise en compatibilité ferait l'objet d'une évaluation environnementale systématique ou au cas par cas, SNCF Réseau a opté pour l'élaboration d'une évaluation environnementale actualisant chaque document modifié dans le cadre de la mise en compatibilité.

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

- Un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ;
- Un Plan Local d'Urbanisme (PLU) communal ou intercommunal.

Elle ne s'applique pas aux Cartes Communales.

La commune de Florensac s'inscrit dans le SCoT du Biterrois. Le SCoT du Biterrois prend en compte le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) à la suite de l'arrêté n°2012-01-476 du 27 février 2012 portant prise en considération des études d'élaboration de la Ligne nouvelle ferroviaire de Montpellier à Perpignan. **Une mise en compatibilité du SCoT du Biterrois n'est donc pas nécessaire.**

1.2. MISE EN COMPATIBILITE D'UN PLU

Un PLU est un document de gestion et de planification de l'occupation des sols qui s'applique, selon les cas, à un territoire communal ou intercommunal.

Le PLU a principalement pour objet de :

- Définir le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de son territoire d'application ;
- Découper ce territoire en zones d'affectation gérées par un règlement spécifique ;
- Prévoir les futurs équipements publics ;
- Fixer les règles pour les constructions.

La mise en compatibilité d'un PLU a pour objet d'adapter le contenu de ce document afin de permettre, sur son périmètre d'application, la réalisation et l'exploitation de l'opération dont la Déclaration d'Utilité Publique est envisagée.

Pour le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, la mise en compatibilité du PLU se traduira principalement par :

- L'ajout du nom du projet dans les différentes pièces rédactionnelles ;
- La mise en compatibilité des règlements des zones concernées par le projet, permettant d'assurer la compatibilité des dispositions d'urbanisme avec le projet déclaré d'utilité publique ;
- La modification de la liste des emplacements réservés avec ajout de l'emplacement réservé au bénéfice de SNCF Réseau pour la réalisation et l'exploitation du projet et suppression éventuelle d'emplacements réservés préexistants dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet ;
- La mise à jour du plan de zonage (document graphique) :
 - Création d'un emplacement réservé au bénéfice de SNCF Réseau pour la réalisation et l'exploitation du projet et à ses aménagements connexes dont le bénéficiaire sera SNCF Réseau,
 - Suppression des emplacements réservés préexistants recoupés par l'emplacement réservé au projet et dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet,
 - Déclassement des Espaces Boisés Classés (EBC) inclus dans l'emplacement réservé.

¹ extrait de l'avis rendu le 1er avril 2010 au nom de la Commission des affaires économiques du Sénat sur le projet de loi portant engagement national pour l'environnement

² Loi n°2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique (dite loi « ASAP »), publiée au Journal Officiel du 8 décembre 2020.

1.3. OBJET DU PRESENT DOSSIER

Le présent dossier, établi conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du code de l'urbanisme, traite de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Florensac, dans le département de l'Hérault, dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de la phase 1 du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

La mise en compatibilité des PLU doit permettre la réalisation de l'opération avec :

- La section courante de ligne ferroviaire proprement dite (incluant les ouvrages en terre et les ouvrages d'art, les équipements ferroviaires : voies, caténaires, signalisation, télécommunications, commandes, etc.) ;
- Les aménagements permettant l'insertion de la Ligne Nouvelle dans son environnement, ainsi que les rétablissements de voirie ;
- Pour les communes concernées, les autres installations directement nécessaires à l'infrastructure (raccordements au réseau ferroviaire, bases travaux, bases maintenance, voies d'accès aux ouvrages et équipements, sous-stations électriques...). À noter que la commune de Florensac est concernée par un de ces aménagements (sous-station électrique).

1.4. REGLEMENTATION DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU ET DESCRIPTION DE LA PROCEDURE

1.4.1. Procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

La procédure de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Florensac s'organise en même temps que la procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

Le schéma ci-après synthétise les 4 étapes de la procédure de mise en compatibilité, et son articulation dans le temps avec la procédure d'enquête publique. Les 4 étapes sont également explicitées ci-après.

 *Le descriptif de l'insertion de l'enquête publique dans la procédure administrative (y compris la mise en compatibilité des documents d'urbanisme) figure dans le §2 de la pièce B relative aux « objets de l'enquête, informations juridiques et administratives ».*

Les études préalables de mise en compatibilité comportent une évaluation environnementale de l'incidence de la mise en compatibilité sur le document d'urbanisme. La description des objectifs et réglementations applicables à cette évaluation environnementale figure au chapitre 5 du présent dossier.



Nota : EPCI : établissement public de coopération intercommunale / DUP : déclaration d'utilité publique.

Figure 1: étapes de la procédure de mise en compatibilité

① Avis de l'autorité environnementale :

L'article R. 104-21 du code de l'Urbanisme désigne la mission régionale de l'autorité environnementale (Occitanie) comme compétente pour rendre un avis sur l'évaluation environnementale d'un plan local d'urbanisme (création / évolution).

Toutefois, le texte précise également que « *Le ministre chargé de l'environnement peut, par décision motivée au regard de la complexité et des enjeux environnementaux du dossier, confier à la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable [Ae-CGEDD] la charge de se prononcer en lieu et place de la mission régionale d'autorité environnementale territorialement compétente.* »

Le projet LNMP, compte tenu de la complexité du dossier et des enjeux environnementaux, pourrait donc faire l'objet d'une décision du ministre confiant à l'Ae-CGEDD, qui deviendrait alors compétente pour se prononcer sur la qualité des évaluations environnementales des mises en compatibilité des documents d'urbanisme.

 *Cet avis de l'autorité environnementale, rendu dans un délai de 3 mois à compter de la réception d'un dossier complet, figure, pour le présent dossier de mise en compatibilité du PLU de la commune de Florensac à la Pièce I – Avis obligatoires avant ouverture de l'enquête publique.*

② L'examen conjoint des « personnes publiques associées » (PPA) :

Préalablement à l'enquête publique, une réunion « d'examen conjoint » des personnes publiques compétentes et/ou pouvant être concernées par les modalités proposées dans le cadre de la mise en compatibilité est organisée.

La réunion d'examen conjoint se déroule en présence de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune compétent, du maire de la commune également invité, et des personnes publiques associées prévues au code de l'urbanisme, parmi lesquelles notamment :

- La région Occitanie ;
- Le département de l'Hérault ;
- Les autorités organisatrices des transports notamment la région compétente en matière de gestion des transports régionaux de voyageurs, notamment ferroviaires (réseau des trains express régionaux, TER) ;
- Les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de programme local de l'habitat ;
- des organismes de gestion des parcs naturels régionaux³ et des parcs nationaux ;
- Des chambres de commerce et d'industrie territoriales ; des chambres de métiers ; des chambres d'agriculture ;
- Dans les communes littorales, des sections régionales de la conchyliculture ;
- De l'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale lorsque le territoire objet du plan est situé dans le périmètre de ce schéma ;

³ Le projet LNMP est concerné par le périmètre du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise sur la phase 2. La mise en compatibilité liée à la DUP de la phase 1 n'est donc pas concernée par cet organisme.

- Des établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes du territoire objet du plan, lorsque ce territoire n'est pas couvert par un schéma de cohérence territoriale.

À l'issue de la réunion d'examen conjoint, un procès-verbal est rédigé et joint au dossier de mise en compatibilité.

 Cet avis est joint en pièce I, relative aux avis obligatoires avant enquête publique.

À compter de la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête, et jusqu'à la déclaration d'utilité publique, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité.

La présente enquête publique porte donc à la fois sur la déclaration d'utilité publique de la phase 1 du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, entre Montpellier et Béziers, ainsi que sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Florensac.

③ Le rapport de la commission d'enquête :

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête précisent les échanges et observations émises, durant la procédure d'enquête publique, sur la mise en compatibilité.

La commission d'enquête donne également son avis sur les modalités proposées pour la mise en compatibilité.

④ Avis des communes / EPCI concernés :

Lorsqu'il reçoit les conclusions de la commission d'enquête, le préfet chargé de l'organisation de l'enquête publique transmet, pour avis, à la commune ou à l'EPCI compétent :

- Le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme,
- Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint,
- Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête,

La commune ou l'établissement consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre cet avis. À défaut, ce dernier sera réputé favorable.

La mise en compatibilité du document d'urbanisme devient exécutoire dès lors que la déclaration d'utilité publique est publiée, conformément aux dispositions des articles R.153-20 et R.153-21 du code de l'urbanisme.

La déclaration d'utilité publique (valant déclaration de projet) du projet LNMP étant prononcé par décret ministériel après avis du Conseil d'État, le ministre chargé de l'urbanisme contresignera ou cosignera la décision emportant approbation des nouvelles dispositions du PLU.

1.4.2. Rappel des textes réglementaires

La procédure de mise en compatibilité des PLU est mise en œuvre conformément aux articles suivants du code de l'urbanisme, dont des extraits sont rappelés ci-après :

Article L.153-54 du code de l'urbanisme

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

Article L.153-55 du code de l'urbanisme

« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'État :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise;

[...]

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes. »

Article L.153-56 du code de l'urbanisme

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité. »

Article L.153-57 du code de l'urbanisme

« A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Émet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'État ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

[...]

Article L.153-58 du code de l'urbanisme

« La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

[...]

Article L.153-59 du code de l'urbanisme

« L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L. 153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma. »

Article R.153-13 du code de l'urbanisme

« Lorsqu'il y a lieu de procéder à l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L. 153-49 et L. 153-54, cet examen conjoint a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure.

Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique. »

Article R.153-14 du code de l'urbanisme

« Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable. »

Article R.153-20 du code de l'urbanisme

« Font l'objet des mesures de publicité et d'information prévues à l'article R. 153-21 :

[...]

3° Le décret ou l'arrêté prononçant la déclaration d'utilité publique prévue à l'article L. 153-58 ;

[...] »

Article R.153-21 du code de l'urbanisme

« Tout acte mentionné à l'article R. 153-20 est affiché pendant un mois au siège de l'établissement public de coopération intercommunale compétent et dans les mairies des communes membres concernées, ou en mairie. Mention de cet affichage est insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département.

Il est en outre publié :

1° Au Recueil des actes administratifs mentionné à l'article R. 2121-10 du code général des collectivités territoriales, lorsqu'il s'agit d'une délibération du conseil municipal d'une commune de 3 500 habitants et plus ;

2° Au Recueil des actes administratifs mentionné à l'article R. 5211-41 du code général des collectivités territoriales, s'il existe, lorsqu'il s'agit d'une délibération de l'organe délibérant d'un établissement public de coopération intercommunale comportant au moins une commune de 3 500 habitants et plus ;

3° Au Recueil des actes administratifs de l'État dans le département, lorsqu'il s'agit d'un arrêté préfectoral ;

4° Au Journal officiel de la République française, lorsqu'il s'agit d'un décret en Conseil d'État.

Chacune de ces formalités de publicité mentionne le ou les lieux où le dossier peut être consulté.

L'arrêté ou la délibération produit ses effets juridiques dès l'exécution de l'ensemble des formalités prévues au premier alinéa, la date à prendre en compte pour l'affichage étant celle du premier jour où il est effectué. »

1.4.3. Le cas particulier des communes « Littoral »

Le projet LNMP concerne des communes visées par la loi n°86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, dite « Loi Littoral ». Cette loi est depuis le 1^{er} janvier 2016, intégrée aux articles L.121-1 et suivants et R.121-1 et suivants du code de l'urbanisme.

Remarque : le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme portant sur le plan local d'urbanisme en vigueur au moment de l'enquête publique, les références à la loi Littoral peuvent être antérieures à l'évolution du 1^{er} janvier 2016. Les deux références pourront donc être utilisées dans le cadre du présent dossier.

L'objectif poursuivi est l'équilibre entre la préservation et le développement des activités économiques liées à la proximité de l'eau, la maîtrise de l'urbanisation, la protection des équilibres biologiques et écologiques et la préservation des sites, des paysages et du patrimoine naturel et culturel du littoral.

La loi « Littoral » s'impose aux documents d'urbanisme (schémas de cohérence territoriale, plans locaux d'urbanisme).

La loi « Littoral » s'applique notamment aux communes riveraines des mers et océans, des étangs salés, des plans d'eau intérieurs d'une superficie supérieure à 1 000 hectares. La liste des communes dites « Littoral » est fixée par décret⁴.

La commune de Florensac, dont le plan local d'urbanisme fait l'objet d'une mise en compatibilité dans le cadre de la présente enquête publique du projet LNMP, n'est pas une commune littorale.

1.4.4. Contenu du dossier de mise en compatibilité

Le présent dossier décrit les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des pièces écrites et des pièces graphiques du PLU de la commune.

Il comprend les pièces suivantes :

- Une **présentation du projet soumis à enquête** (présentation générale et caractéristiques du projet sur la commune) ;

- Une **analyse de la compatibilité du PLU** de la commune concernée, notamment au regard :
 - Des incidences du projet sur le rapport de présentation ;
 - Des incidences du projet sur le projet d'Aménagement et de Développement Durable ;
 - Des orientations d'aménagement et de programmation ;
 - Des dispositions applicables aux différentes zones ;
 - Des emplacements réservés ;
 - Des espaces boisés classés (EBC)
 - Des éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du Code de l'urbanisme;
- Les **dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité** du PLU de la commune, au regard notamment :
 - Du **plan de zonage**, avec la mise en vis-à-vis de deux extraits de plan de zonage concerné par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version mise à jour pour faire figurer l'emplacement réservé pour le projet.

Cette dernière fait notamment apparaître, selon les besoins du projet sur la commune, les réservations (emplacement réservé) utiles à la création de la plate-forme ferroviaire, à la réalisation d'ouvrages d'art, d'ouvrages hydrauliques et d'éventuels bassins de rétention, à la réalisation des éventuels rétablissements de voies existantes et d'autres réseaux, ou des terrains nécessaires aux ouvrages de superstructure (sous-stations d'alimentation électrique, tous bâtiments d'exploitation).

Elle fait également apparaître les éventuels espaces boisés classés modifiés ou supprimés pour les besoins du projet.
 - Du **règlement d'urbanisme** avec la mise en vis-à-vis de deux extraits du règlement d'urbanisme portant sur les zones traversées par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière introduit, selon les besoins du projet sur la commune, les modifications de textes nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation,
 - De la liste des **emplacements réservés** par la mise en vis-à-vis de deux listes des emplacements réservés : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Celle-ci fait apparaître tous les emplacements réservés nécessaires à l'opération et aux travaux connexes ainsi que leur bénéficiaire et leur superficie.
- **L'évaluation environnementale** de la mise en compatibilité comprenant notamment une **analyse des incidences** de la mise en compatibilité **sur le réseau Natura 2000**.

⁴ Décret n°2004-311 du 29 mars 2004 fixant la liste des communes riveraines des estuaires et des deltas considérées comme littorales en application de l'article

L.321-2 du code de l'environnement et la liste des estuaires les plus importants au sens du IV de l'article L.121 du code de l'urbanisme.

2. LA PRESENTATION DU PROJET

2.1. CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET

 Pour la description détaillée du projet, il convient de se reporter à la pièce F-2 de l'étude d'impact « Description du projet »

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan consiste à créer une liaison ferroviaire moderne (haute capacité, haute qualité, haute vitesse) pour répondre durablement à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion à moyen et long terme de l'unique axe ferroviaire de la façade méditerranéenne du Languedoc-Roussillon.

Le Maître d'ouvrage de ce projet LNMP est SNCF Réseau, Société Anonyme à capitaux publics.

Le tracé retenu a été validé par décision ministérielle n°3 le 29 janvier 2016, après 10 ans d'études et de concertations. Conformément à la décision ministérielle n°4 du 1^{er} février 2017, la Ligne Nouvelle sera réalisée en deux phases :

- Une première phase entre Montpellier et l'est de Béziers à l'horizon 2030 – cette phase correspond aux sections du réseau ferroviaire actuellement les plus chargées ;
- Une seconde phase entre Béziers et Perpignan (y compris la réalisation des gares nouvelles desservant l'ouest héraultais et l'est audois).

Le projet a pour objet la création d'un doublet de lignes destiné à répondre aux besoins de capacité, de robustesse et de qualité de services ferroviaires sur l'arc méditerranéen :

- Libérer de la capacité sur la ligne classique pour :
 - Développer les transports de proximité / du quotidien (création d'un « RER littoral »),
 - Renforcer la desserte ferroviaire des ports régionaux (Sète et Port la Nouvelle),
- Offrir des horaires fiables et compétitifs pour le transport de marchandise, gage de report modal,
- Finaliser l'itinéraire européen à grande vitesse entre la France et l'Espagne, et contribuer à l'amélioration des services sur la Transversale sud (Bordeaux - Nice).



Figure 2 : L'arc Méditerranéen et l'axe Grand Sud

Le projet s'inscrit au sein de la nouvelle région Occitanie sur trois départements, avec 54 communes concernées par la zone d'étude : 27 communes dans l'Hérault, 16 communes dans l'Aude, et 11 dans les Pyrénées-Orientales.

La Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan prévoit la création de 150 km de ligne ferroviaire à grande vitesse à double voie, dont 64 km de Ligne Nouvelle mixte (pour les TAGV et le fret), et de 30 km de raccordements ferroviaires aux lignes existantes.

Au nord, la LNMP se raccorde au Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM), mis en service fin 2017 pour le fret et mi-2018 pour les voyageurs, et, au sud, à la section internationale Perpignan-Figueras et son prolongement vers Barcelone et Madrid (cette section internationale accueille depuis 2010 des trains de voyageurs à grande vitesse et des trains de marchandises).

Le projet permet également l'irrigation du territoire vers l'ouest, au droit de l'agglomération narbonnaise, en se connectant à la voie ferrée reliant Narbonne, Toulouse et Bordeaux.

La Ligne Nouvelle sera en capacité d'accueillir, outre des trains de voyageurs à grande vitesse (TAGV à 320 km/h), des trains de marchandises (100/120 km/h) sur la section entre Montpellier et Béziers, ainsi qu'au droit de la plaine du Roussillon dans la continuité de la section internationale. Le projet se compose ainsi de 64 km de Ligne Nouvelle mixte (circulations voyageur et fret) et de 86 km de Ligne Nouvelle dédiée exclusivement aux circulations voyageurs.

Les portions de ligne mixte (voyageur + fret) correspondent aux sections du réseau ferroviaire les plus circulées : la section Montpellier – Sète, prolongée jusqu'à la jonction avec le réseau existant à l'est de Béziers et à la section Le Soler – Rivesaltes permettant ainsi au fret venant d'Espagne de ne pas traverser l'agglomération de Perpignan. Ces territoires présentent des contraintes topographiques et hydrauliques compatibles avec les contraintes techniques d'une ligne mixte. Le choix des zones de mixité est exposé dans la pièce F4 de l'étude d'impact et explicité en détails dans la pièce J (décision ministérielle n°2 « Mixité ») du présent dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Entre Montpellier et Perpignan, la desserte à grande vitesse du territoire sera assurée par deux gares nouvelles, à l'est de Béziers pour l'Ouest Héraultais et à l'ouest de Narbonne pour l'Est Audois. La desserte des Pyrénées-Orientales s'effectuera par la gare existante de Perpignan. Le bassin de Thau conservera une desserte grande ligne vers Sète et Agde : l'offre de service pouvant même être renforcée et fiabilisée en haute saison touristique grâce à l'augmentation de capacité permise par le futur doublet de lignes.

2.1.1. Les enjeux et les apports du projet

La création de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan répond à la fois à des enjeux de déplacements régionaux, nationaux et européens et vise à :

- Faciliter et sécuriser les déplacements quotidiens grâce au train :
 - Avec des trains plus fréquents, plus fiables, plus rapides, pour les trajets quotidiens comme pour les voyages longues distances ;
 - Avec des liaisons directes entre les agglomérations de la région, des temps de parcours réduits et un mode de transport plus sûr que le mode routier ;
 - Avec un accès facilité aux liaisons à grande vitesse avec le territoire national et européen.
- Préserver l'environnement par le rail : plus de voyageurs et de marchandises sur les rails signifie moins de voitures et de camions sur les routes, donc moins d'émissions de CO₂ ;
- Développer la région par le rail : la Ligne Nouvelle représente un véritable levier d'aménagement, de développement et d'attractivité pour le territoire, notamment parce qu'elle permet de répondre durablement à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion à moyen terme sur l'axe languedocien.

La Ligne Nouvelle permettra à la fois de faire circuler :

- De nouveaux trains rapides (sans arrêts) ;
- De nouveaux trains à desserte omnibus sur la voie ferrée existante grâce au report de certains trains sur la Ligne Nouvelle.

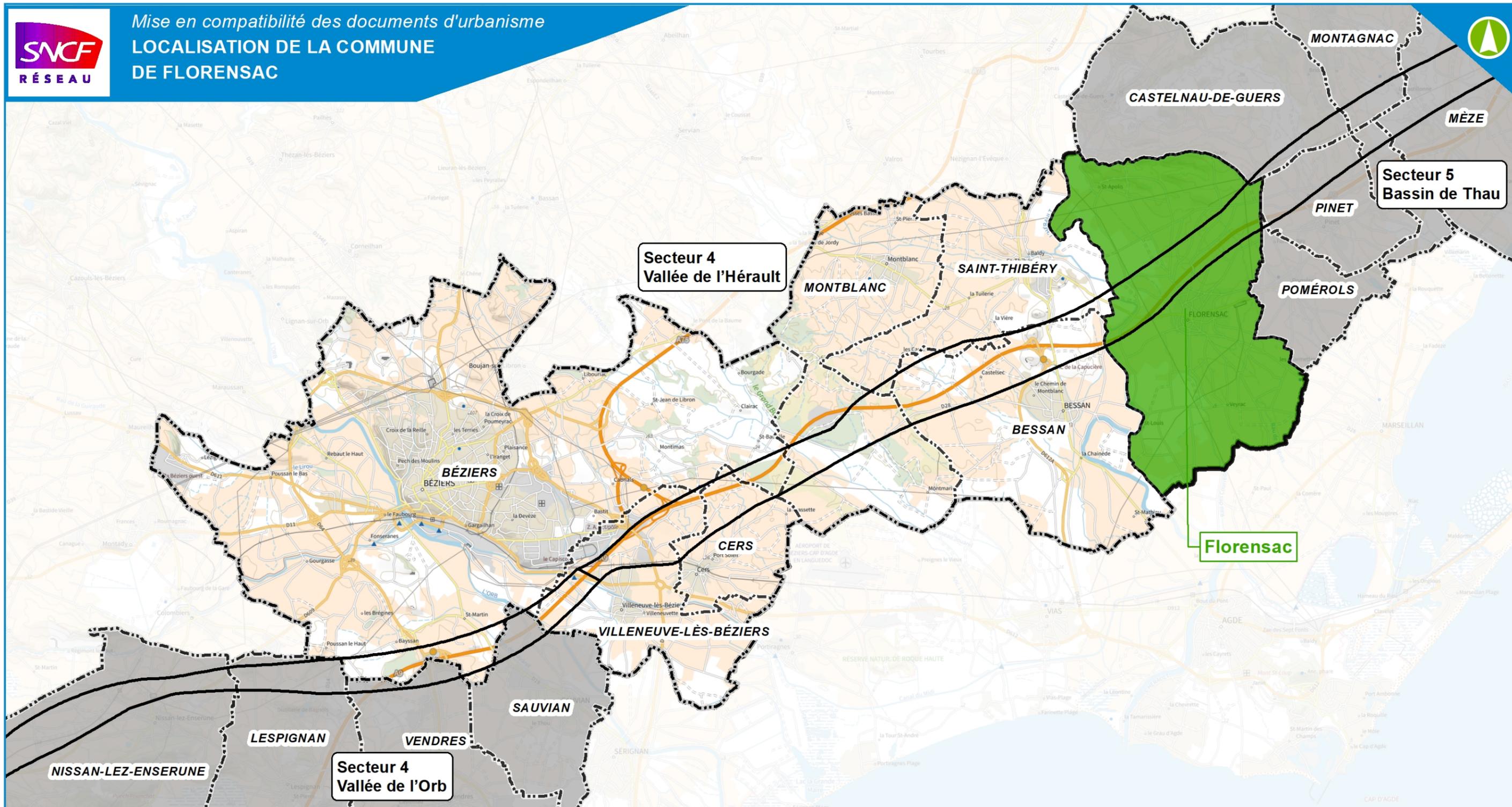
En complément de la voie ferrée existante modernisée, la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan permet de renforcer l'offre ferroviaire pour les voyageurs : plus de TGV, plus de TER sur la voie ferrée existante et de renforcer l'offre pour le transport de marchandises, créant ainsi les conditions d'un report modal plus important.

2.1.2. Les objectifs du projet

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan répond à plusieurs objectifs :

- Des objectifs de **transport** :
 - Pour les voyageurs grande distance : réduire les temps de parcours ;
 - Pour les voyageurs quotidiens : améliorer les services régionaux ferroviaires, et notamment les fréquences des TER ;
 - pour le fret, offrir des sillons⁵ de qualité sur l'infrastructure nouvelle et grâce aux capacités libérées sur les voies ferrées existantes par report des circulations rapides sur la Ligne Nouvelle ;
- Des objectifs **de maillage** du réseau ferroviaire offrant ainsi aux voyageurs une continuité du transport à grande vitesse sur des relations à grande distance (Paris – Barcelone, Marseille – Toulouse.) :
 - Se raccorder au Contournement de Nîmes et Montpellier, au nord ;
 - Se raccorder à la section internationale Perpignan – Figueras, au sud ;
 - Renforcer les liaisons régionales entre les trois principales aires urbaines de la région Occitanie (Toulouse, Montpellier et Perpignan) et permettre le raccordement ultérieur de la liaison Toulouse – Narbonne ;
- Des objectifs **de desserte** :
 - Mieux desservir les pôles du littoral par leurs gares existantes : Sète, Béziers, Agde, Narbonne, Perpignan, etc. grâce à une augmentation de la capacité disponible pour les TER ;
 - Desservir à terme l'Ouest Héraultais par une gare nouvelle à proximité de Béziers en complément de sa gare actuelle (phases ultérieures) ;
 - Desservir à terme l'Est Audois par une gare nouvelle à proximité de Narbonne en complément de sa gare actuelle (phases ultérieures).
- Des objectifs de développement durable des territoires :
 - Respecter la qualité de vie et le patrimoine de la région (bruit, paysages, activités agricoles et notamment viticoles) ;
 - Maîtriser les risques environnementaux, en particulier dans les zones sensibles au risque d'inondation ;
 - Préserver la biodiversité exceptionnelle de la région en inscrivant harmonieusement le projet dans son environnement, en évitant ou en rétablissant les corridors écologiques.

⁵ Période durant laquelle une infrastructure donnée est affectée à la circulation d'un train entre deux points du réseau ferré



LÉGENDE

- Zone de Passage Préférentielle
- Commune concernée
- Limite communale

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN



0 1 2
 Km

Date : 27/01/2021
 Échelle : 1/100000

Sources : BD Topo © IGN - 2020
 Fond de plan : Flux wmts - © IGN

2.2. LES CARACTERISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE DE FLORENSAC

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan a été découpé en 6 géographiques (dont 2 secteurs 4) :

- Secteur 1 - Plaine du Roussillon,
- Secteur 2 - Piémont des Corbières,
- Secteur 3 - Plaine de l'Aude,
- Secteur 4 - Vallée de l'Orb,
- Secteur 4 - Vallée de l'Hérault,
- Secteur 5 - Bassin de Thau,
- Secteur 6 - Gardiole et Mosson.

La phase 1 concerne exclusivement les secteurs 4 Vallée de l'Hérault, 5 Bassin de Thau et 6 Gardiole et Mosson

La commune de Florensac est incluse dans le secteur 4 – Vallée de l'Hérault (voir la Figure 3 ci-avant « : Localisation de la commune de Florensac au regard du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan »).

 Pour l'analyse territoriale à l'échelle du secteur géographique dans son ensemble, le lecteur est invité à se référer à l'étude d'impact du projet LNMP (pièces F3 et F5 notamment) et le détail de la phase 1 (pièces F7A1 et F7A2).

Les caractéristiques du projet sont susceptibles d'ajustements lors de la mise au point finale du projet dans les étapes ultérieures de la conception du projet (études préalables à la réalisation des travaux, autorisations environnementales...).

2.2.1. Le territoire communal

La commune de Florensac se situe dans le département de l'Hérault à 20 km à l'est de Béziers et 8 km au nord d'Agde.

Elle appartient à la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée qui regroupe 20 communes.

La superficie de Florensac est de 3 571 hectares et elle compte 5 014 habitants en 2017 (source INSEE, RP2017, 01/01/2020).

2.2.2. Le projet sur le territoire communal

 Pour la définition des termes techniques, il convient de se reporter à la pièce A-2 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le projet de Ligne Nouvelle concerne la partie centre et nord-est de la commune.

Les cartes ci-après, situent le projet sur le territoire communal.

L'infrastructure ferroviaire

Le projet traverse le territoire communal sur environ 5 070 m, principalement en remblai dans ce secteur composé essentiellement de vignobles.

Cette section de la Ligne Nouvelle entre sur la commune de Florensac (en limite avec Bessan) par l'intermédiaire d'un ouvrage de franchissement hydraulique sur l'Hérault. Elle longe ensuite l'autoroute A9, majoritairement en remblai et atteignant au maximum 16 m au franchissement de l'Hérault.

Sept ouvrages de franchissement sont implantés sur la commune pour permettre le passage de la ligne LGV.

Elle atteint la limite communale avec Pinet dans une section en déblai au droit du lieu-dit « la pointe de Bourrel » atteignant une profondeur maximale de 8 m.

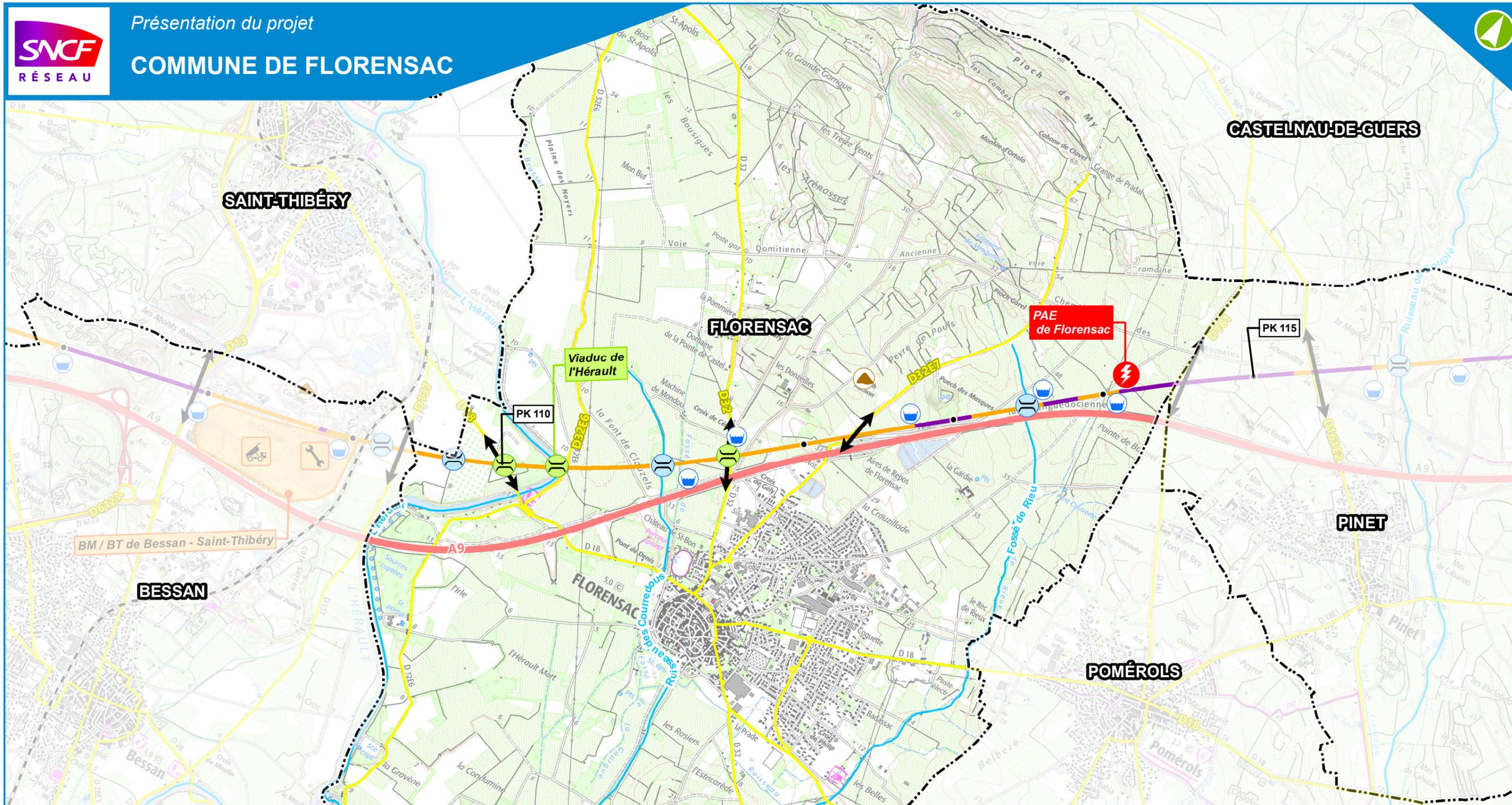
Les rétablissements de voirie

Deux routes départementales sont impactées (RD 32 et RD 32E6) une route communale (chemin du Picalariès) et un chemin agricole (Chemin La font de clauzels). Ces cinq voies feront l'objet de rétablissements dans le cadre du projet. Par ailleurs la RD 151 en limite communale avec Pinet fait également l'objet d'un rétablissement.

Aucun chemin de randonnée n'est concerné.

Les installations connexes

À ce stade des études, une installation d'équipement ferroviaire est prévue sur la commune : il s'agit d'une sous-station électrique (PAE de Florensac).



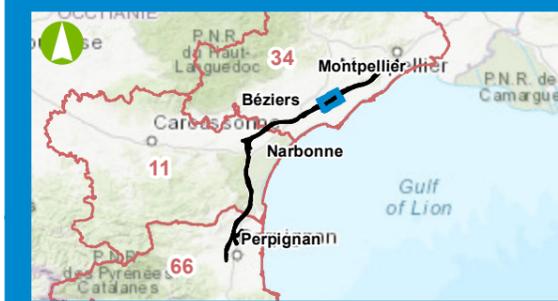
LÉGENDE

- Limite départementale
- Limite communale
- Réseau ferré existant
- Réseau routier :**
- Autoroute
- Départementale

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

- Base de maintenance ferroviaire (BM)
- Base travaux (BT)
- Raccordement au réseau ferroviaire existant
- Poste d'alimentation électrique (PAE)
- Bassin hydraulique
- Zone potentielle de dépôt de matériaux

- ### LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN
- Gare nouvelle
 - Passage spécifique pour la grande faune
 - Principaux ouvrages d'art :**
 - Franchissement hydraulique
 - Viaduc / Pont
 - Ouvrage souterrain (tunnel, tranchée couverte)



0 250 500 Mètres
Date : 28/07/2021

Source : BD Topo © IGN - 2020
Fond de plan : Scan 25 © IGN

3. L'ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE FLORENSAC

3.1. CARACTERISTIQUES DU DOCUMENT D'URBANISME CONCERNE PAR LA MISE EN COMPATIBILITE

Le document d'urbanisme en vigueur de la commune de Florensac est son **PLU approuvé le 20 septembre 2017** et la dernière modification en date est la modification simplifiée n°1 du 28 août 2019

Les objectifs du PLU sont définis notamment au travers des orientations prises dans le projet d'aménagement et de développement durable, exposées au paragraphe 3.3. Ces orientations ont permis d'élaborer un PLU qui se compose des documents réglementaires suivants :

- Le rapport de présentation ;
- Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) ;
- Les orientations d'aménagements et de programmation (OAP) ;
- Le règlement (plan de zonage et règlement écrit) ;
- Les annexes (annexes sanitaires, servitudes et contraintes).

Le PLU est notamment compatible avec les documents supra-communaux suivants :

- SCoT ;
- Schéma de mise en valeur de la mer ;
- Plan de déplacements urbains ;
- Programme local de l'habitat ;
- Zone de bruit des aéroports ;
- Plan climat énergie.

Le tableau ci-dessous rappelle les principales étapes d'avancement du document en vigueur.

Tableau 1 : Historique du document d'urbanisme opposable

PLU de Florensac		
Approbation du document d'urbanisme	Approbation des révisions et révisions simplifiées	Approbation des modifications et modification simplifiées
Approbation PLU le 20/09/2017	-	Modification simplifiée n°1 28/08/2019

Suite à la déclaration d'utilité publique, qui emportera mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées, le projet LNMP sera assortie d'une servitude T1 relative aux chemins de fer, qui sera instituée par les services préfectoraux (loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer et décret du 30 octobre 1935 modifié portant création de servitudes de visibilité sur les voies publiques), tout comme le classement sonore de l'infrastructure qui sera institué par la préfecture de l'Hérault après la mise en service de la LNMP.

 L'annexe technique de la servitude T1 est présentée en annexe 6.1.

3.2. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE RAPPORT DE PRESENTATION

Le rapport de présentation définit les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement d'urbanisme. Il permet également l'évaluation des incidences des orientations urbanistiques du PLU sur l'environnement.

Cette pièce du PLU s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services.

Le rapport de présentation mentionne, dans son chapitre VIII.5 Transport en commun, la « Future ligne LGV » qui « impacte le territoire communal au nord et qui vise à assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne sur la façade méditerranéenne ».

Ainsi, le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne remet pas en cause le rapport de présentation et est compatible.

L'évaluation environnementale réalisée dans le cadre de la mise en compatibilité du document d'urbanisme viendra compléter le rapport de présentation. Elle fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale, avis qui est joint au dossier d'enquête en vue d'éclairer le public.

3.3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) est une pièce exposant les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle de la commune, avec lesquelles les autres pièces du PLU devront être cohérentes.

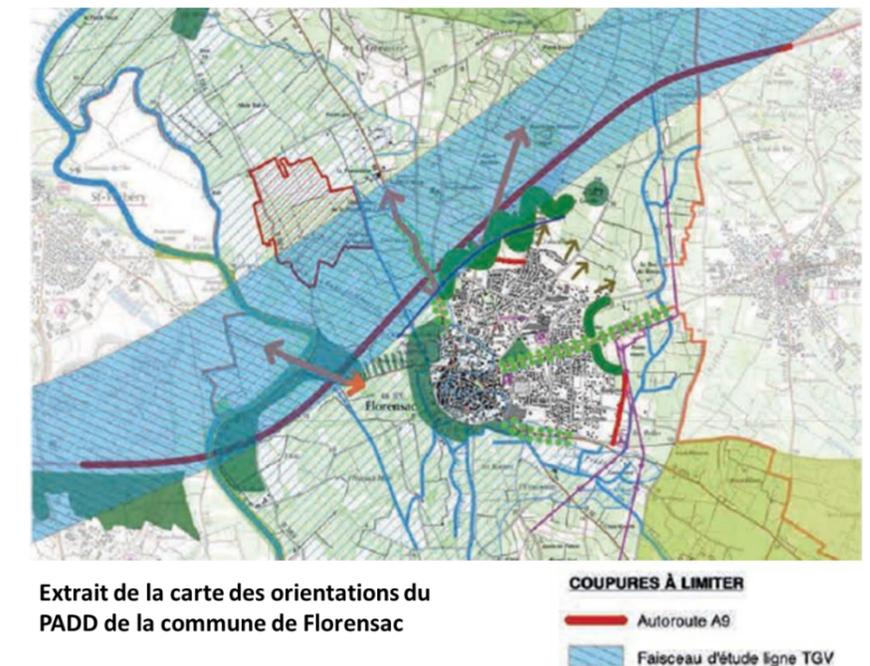
Le PADD de Florensac s'articule autour de 5 grandes orientations :

- Préserver les espaces naturels, la biodiversité, les continuités écologiques et limiter la consommation d'espaces agricoles

- Assurer la diversité des fonctions urbaines, la vie sociale et culturelle du village
- Maîtriser l'énergie et favoriser les énergies renouvelables et la réduction des gaz à effet de serre : tendre vers Florensac une commune à énergie positive
- Favoriser des activités locales qui apportent de la plus-value au territoire
- Se prémunir des risques et des nuisances

Le PADD de la commune de Florensac prend en compte le projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan dans la représentation graphique de ses orientations. Le projet est par ailleurs cité dès l'introduction comme élément supra-communal à prendre en compte : « l'évolution des schémas régionaux et nationaux de déplacements, dont la future LGV ».

Le projet est donc compatible avec les orientations du PADD.



Extrait de la carte des orientations du PADD de la commune de Florensac

Figure 5 : extrait PADD (source : PLU de Florensac)

3.4. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les PLU peuvent comporter une pièce opposable relative aux orientations d'aménagement.

Le PLU de la commune possède deux orientations d'aménagement concernant des secteurs situés au sud-est et au nord du territoire. L'emplacement réservé du projet de Ligne Nouvelle n'interceptent pas ces secteurs faisant l'objet de ces orientations et ne compromettent donc pas leur réalisation.

Le projet est donc compatible avec cette orientation d'aménagement.

3.5. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE REGLEMENT

3.5.1. Les zones traversées

Le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan dans ce dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme concerne les zones :

Tableau 2 : Proportion de l'emplacement réservé sur les zones traversées

Zone concernée	Proportion de l'emplacement réservé sur la zone
Zone N (zone naturelle)	19,5 %
Zone AC (zone agricole)	72,9 %
Zone A0 (zone agricole à valeur paysagère)	7,6 %

3.5.2. Les dispositions générales du règlement

Les dispositions générales s'appliquent à l'ensemble du territoire de la commune de Florensac. Ces dispositions générales sont compatibles avec le projet.

3.5.3. Analyse de la compatibilité du projet avec les dispositions applicables aux différentes zones traversées

Selon l'article L.151-8 du code de l'urbanisme, « Le règlement fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés aux articles L. 101-1 à L. 101-3 ».

Le dossier présente les extraits du règlement d'urbanisme portant sur les zones traversées par le projet, avec la version initiale du document d'urbanisme et en vis-à-vis la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet.

Sont particulièrement analysés les libellés des articles suivants, pour toutes les zones traversées par le projet :

- Article 1 : Occupations et utilisation du sol interdites ;
- Article 2 : Occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières.

Ainsi, la mise en compatibilité porte sur les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan et les outillages, équipements et installations techniques directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires.

3.5.3.1. REGLEMENT DES ZONES AC ET A0

La zone A (zone agricole) est d'une zone à protéger en raison de son potentiel agricole. Elle comprend des secteurs :

- AC, à vocation agricole où les constructions à vocation agricole sont autorisées, et où certaines constructions sont parfois déjà existantes,
- A0 où toute construction est interdite en raison de l'intérêt paysager particulier lié à l'utilisation agricole.

L'article A1 précise que les habitations, commerces et activités de services et autres activités des secteurs secondaire et tertiaire y sont interdites. Cet article précise également que les affouillements et exhaussements du sol d'une superficie de plus de cinquante mètres carrés et/ou d'une profondeur de plus de deux mètres y sont interdites.

L'article A2 autorise, sous réserve de respect des prescriptions du PPRi en vigueur :

- En zone AC : les constructions et installations techniques liées ou nécessaires au fonctionnement des services publics et des infrastructures (tels relais, pylône, poste EDF...), mais pas les éoliennes et les champs photovoltaïques
- En zone A0 : les constructions et installations techniques liées ou nécessaires au fonctionnement des services publics et des infrastructures (tels relais, pylône, poste EDF...) seulement s'ils ne peuvent pas être implantés dans une autre zone.

En l'état le projet n'est pas compatible avec le règlement, les affouillements et exhaussements n'y étant pas explicitement autorisés.

Le règlement de la zone A sera modifié afin d'ajouter explicitement la mention du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan et des travaux connexes.

3.5.3.2. REGLEMENT DE LA ZONE N

La Zone N (zone naturelle) correspond à une zone naturelle, N, à protéger de toute urbanisation pour des raisons de qualité de site et de paysages.

L'article N1 précise que les exploitations agricoles et forestières, les habitations, les commerces et activités de services et autres activités des secteurs secondaire et tertiaire y sont interdites. Cet article précise également que les affouillements et exhaussements du sol d'une superficie de plus de cinquante mètres carrés et/ou d'une profondeur de plus de deux mètres y sont interdites.

L'article N2, indique que les constructions et installations techniques liées ou nécessaires au fonctionnement des services publics et des infrastructures (tels relais, pylône, poste EDF...) sont autorisées, mais pas les éoliennes et les champs photovoltaïques.

En l'état le projet n'est pas compatible avec le règlement, les affouillements et exhaussements y étant interdits.

Le règlement de la zone N sera modifié afin d'ajouter explicitement la mention du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan et des travaux connexes.

3.5.4. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement graphique (plan de zonage)

Au regard des éléments analysés précédemment, le plan de zonage est compatible avec le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

3.6. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES EMPLACEMENTS RESERVES

Neuf emplacements réservés sont inscrits au PLU de Florensac selon le règlement graphique (on notera que le rapport de présentation en propose 11). L'emplacement réservé n°9 (n°11 dans le rapport de présentation) concerne la « Réalisation de la Ligne LGV » pour le bénéficiaire « SNCF Réseau » d'une superficie de 75 ha.

Le futur emplacement réservé de la LNMP ne se superpose avec aucun autre emplacement réservé existant.

Le projet est compatible avec la liste des emplacements réservés.

3.7. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES ESPACES BOISES CLASSES

Aucun Espace Boisé Classé n'est concerné par le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan sur le territoire de la commune. **Le projet est compatible avec ces derniers.**

3.8. LES ELEMENTS DE VALEUR A PROTEGER AU TITRE DES ARTICLES L. 151-19 ET L. 151-23 DU CODE DE L'URBANISME (ANCIEN ARTICLE L. 123-1-5 ALINEA III - 2)

Le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan recoupe deux éléments du patrimoine à protéger au titre des articles L.151-19 du code de l'urbanisme. Ces éléments, correspondent à un mazet et une croix (cf photo ci-après) en bord de route d'après le rapport de présentation.



Figure 6 : croix en bordure de route

Ainsi le projet n'est pas compatible avec cet élément du PLU.

S'ils ne peuvent pas être déplacés (cf. chapitre 5.5.5), ces éléments devront faire l'objet de permis de démolir.

Lors de la visite du site, le mazet n'a pas été identifié ni localisé.

4. LES DISPOSITIONS PROPOSEES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

4.1. MODIFICATIONS DU REGLEMENT D'URBANISME

Le règlement du zonage A et N est concerné par la mise en compatibilité.

Seuls les extraits nécessitant d'être modifiés sont présentés dans les planches ci-après. Ils sont disposés en vis-à-vis dans leurs versions en vigueur (avant mise en compatibilité) et après mise en compatibilité.

 Les modifications proposées pour la mise en compatibilité sont rédigées en rouge.

Zone A : Avant mise en compatibilité
ARTICLE A 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES A CONDITIONS PARTICULIÈRES

Ce secteur est partiellement soumis au risque inondation.

Dans ces zones, tout projet devra respecter le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) en vigueur.

En AC, les constructions et installations techniques liées ou nécessaires au fonctionnement des services publics et des infrastructures (tels relais, pylône, poste EDF,...) sont autorisées, mais pas les éoliennes et les

champs photovoltaïques.

En A0 :

- les constructions et installations techniques liées ou nécessaires au fonctionnement des services publics et des infrastructures (tels relais, pylône, poste EDF,...) sont autorisés uniquement s'ils ne peuvent pas être implantés dans une autre zone.
- l'extension des exploitations existantes est autorisée dans la limite de 30% de l'emprise au sol existante à la date d'approbation du présent PLU, en une ou plusieurs fois sans jamais dépasser ces 30%.

En AC :

- Les bâtiments agricoles ne sont autorisés que s'ils sont liés et nécessaires à l'activité agricole.
- Les constructions à usage d'habitation sont autorisées à condition que soit établi un lien de nécessité fonctionnelle et géographique avec l'activité agricole et uniquement :

>> si elles sont intégrées dans la volumétrie des bâtiments d'activités.

>> si l'emprise n'excède pas 30 % de l'emprise du local réservé à l'activité avec un maximum de 120m²,

>> si elles sont réalisées simultanément ou postérieurement aux établissements qui y sont liés.

>> il ne peut être autorisé qu'un seul logement par activité (considéré en unité foncière de l'entreprise).

- L'hébergement est autorisé s'il est complémentaire et annexe à une activité agricole ou forestière sous réserve qu'il soit implanté sur la même unité foncière qu'une construction d'habitation et uniquement s'il est intégré dans la volumétrie des bâtiments d'activités.

En tout secteur A, l'extension limitée de bâtiments agricoles est autorisée sous réserve de l'existence de l'exploitation agricole à la date d'approbation du PLU, et dans la limite de 30 % de l'emprise existante à la date d'approbation du PLU.

En tout secteur A, les bâtiments d'habitation déjà existants à la date d'approbation du PLU peuvent avoir une extension limitée de 20 % de l'emprise existante à la date d'approbation du PLU, en une ou plusieurs fois, sans jamais dépasser ces 20 %, et dès lors que cette extension ne compromet pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site.

En outre, pour les bâtiments identifiés et repérés sur le plan de zonage (dont les détails sont annexés au présent règlement) :

- la réfection et l'extension de bâtiments existants sont autorisées (à condition que l'agrandissement n'excède pas 20 % de l'emprise existante au moment de l'approbation du

Zone A : Après mise en compatibilité
ARTICLE A 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES A CONDITIONS PARTICULIÈRES

Ce secteur est partiellement soumis au risque inondation.

Dans ces zones, tout projet devra respecter le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) en vigueur.

Dans ces zones, les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet LNMP ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que leur ne soient applicables les dispositions des articles 3 à 15 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires sont autorisés.

En AC, les constructions et installations techniques liées ou nécessaires au fonctionnement des services publics et des infrastructures (tels relais, pylône, poste EDF,...) sont autorisées, mais pas les éoliennes et les champs photovoltaïques.

En A0 :

- les constructions et installations techniques liées ou nécessaires au fonctionnement des services publics et des infrastructures (tels relais, pylône, poste EDF,...) sont autorisés uniquement s'ils ne peuvent pas être implantés dans une autre zone.
- l'extension des exploitations existantes est autorisée dans la limite de 30% de l'emprise au sol existante à la date d'approbation du présent PLU, en une ou plusieurs fois sans jamais dépasser ces 30%.

En AC :

- Les bâtiments agricoles ne sont autorisés que s'ils sont liés et nécessaires à l'activité agricole.
- Les constructions à usage d'habitation sont autorisées à condition que soit établi un lien de nécessité fonctionnelle et géographique avec l'activité agricole et uniquement :

>> si elles sont intégrées dans la volumétrie des bâtiments d'activités.

>> si l'emprise n'excède pas 30 % de l'emprise du local réservé à l'activité avec un maximum de 120m²,

>> si elles sont réalisées simultanément ou postérieurement aux établissements qui y sont liés.

>> il ne peut être autorisé qu'un seul logement par activité (considéré en unité foncière de l'entreprise).

- L'hébergement est autorisé s'il est complémentaire et annexe à une activité agricole ou forestière sous réserve qu'il soit implanté sur la même unité foncière qu'une construction d'habitation et uniquement s'il est intégré dans la volumétrie des bâtiments d'activités.

En tout secteur A, l'extension limitée de bâtiments agricoles est autorisée sous réserve de l'existence de l'exploitation agricole à la date d'approbation du PLU, et dans la limite de 30 % de l'emprise existante à la date d'approbation du PLU.

En tout secteur A, les bâtiments d'habitation déjà existants à la date d'approbation du PLU peuvent avoir une extension limitée de 20 % de l'emprise existante à la date d'approbation du PLU, en une ou plusieurs fois, sans jamais dépasser ces 20 %, et dès lors que cette extension ne compromet pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site.

En outre, pour les bâtiments identifiés et repérés sur le plan de zonage (dont les détails sont annexés au présent règlement) :

-la réfection et l'extension de bâtiments existants sont autorisées (à condition que l'agrandissement n'excède pas 20 % de l'emprise existante au moment de l'approbation du PLU, et uniquement si l'adaptation ne compromet pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site).

-le changement de destination est possible aux fins d'habitation, d'hébergement. Y sont admis les annexes des bâtiments existants et les piscines à condition qu'elles soient implantées sur la même unité foncière qu'une construction d'habitation existante.

Zone A : Avant mise en compatibilité
Zone A : Après mise en compatibilité

PLU, et uniquement si l'adaptation ne compromet pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site).

- le changement de destination est possible aux fins d'habitation, d'hébergement. Y sont admis les annexes des bâtiments existants et les piscines à condition qu'elles soient implantées sur la même unité foncière qu'une construction d'habitation existante.

Zone N : Avant mise en compatibilité
Zone N : Après mise en compatibilité
ARTICLE N2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES A CONDITIONS PARTICULIÈRES

En zone N, les constructions et installations techniques liées ou nécessaires au fonctionnement des services publics et des infrastructures (tels relais, pylône, poste EDF,...) sont autorisés uniquement s'ils ne peuvent pas être implantés dans une autre zone.

L'extension limitée de bâtiments agricoles est autorisée sous réserve de l'existence de l'exploitation agricole à la date d'approbation du PLU, et dans la limite de 30 % de l'emprise existante à la date d'approbation du PLU.

En tout secteur N, les bâtiments d'habitation déjà existants à la date d'approbation du PLU peuvent avoir une extension limitée de 20 % de l'emprise existante à la date d'approbation du PLU, en une ou plusieurs fois, sans jamais dépasser ces 20 %, et dès lors que cette extension ne compromet pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site.

En outre, pour les bâtiments identifiés et repérés sur le plan de zonage (dont les détails sont annexés au présent règlement) :

-la réfection et l'extension de bâtiments existants sont autorisées, à condition que l'agrandissement n'excède pas 20 % de l'emprise existante au moment de l'approbation du PLU, et uniquement si l'adaptation ne compromet pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site.

-le changement de destination est possible aux fins d'habitation et d'hébergement. Y sont admis les annexes des bâtiments existants et les piscines à condition qu'elles soient implantées sur la même unité foncière qu'une construction d'habitation existante.

En secteur Nc, les campings, installations légères de loisirs, caravanes, mobil-homes sont autorisés dans le cadre d'une aire de camping organisée.

En secteur Nj, les abris / cabanes de jardins sont autorisés dans la limite de 10m2, hors zone de risque inondation.

ARTICLE N2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES A CONDITIONS PARTICULIÈRES

En zone N, les constructions et installations techniques liées ou nécessaires au fonctionnement des services publics et des infrastructures (tels relais, pylône, poste EDF,...) sont autorisés uniquement s'ils ne peuvent pas être implantés dans une autre zone.

Les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet LNMP ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que ne leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 15 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires sont autorisés.

L'extension limitée de bâtiments agricoles est autorisée sous réserve de l'existence de l'exploitation agricole à la date d'approbation du PLU, et dans la limite de 30 % de l'emprise existante à la date d'approbation du PLU.

En tout secteur N, les bâtiments d'habitation déjà existants à la date d'approbation du PLU peuvent avoir une extension limitée de 20 % de l'emprise existante à la date d'approbation du PLU, en une ou plusieurs fois, sans jamais dépasser ces 20 %, et dès lors que cette extension ne compromet pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site.

En outre, pour les bâtiments identifiés et repérés sur le plan de zonage (dont les détails sont annexés au présent règlement) :

-la réfection et l'extension de bâtiments existants sont autorisées, à condition que l'agrandissement n'excède pas 20 % de l'emprise existante au moment de l'approbation du PLU, et uniquement si l'adaptation ne compromet pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site.

-le changement de destination est possible aux fins d'habitation et d'hébergement. Y sont admis les annexes des bâtiments existants et les piscines à condition qu'elles soient implantées sur la même unité foncière qu'une construction d'habitation existante.

En secteur Nc, les campings, installations légères de loisirs, caravanes, mobil-homes sont autorisés dans le cadre d'une aire de camping organisée.

En secteur Nj, les abris / cabanes de jardins sont autorisés dans la limite de 10m2, hors zone de risque inondation.

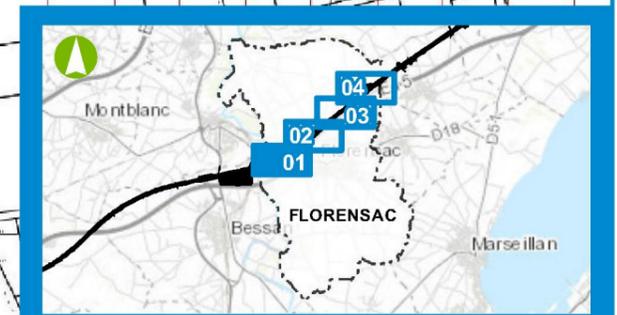
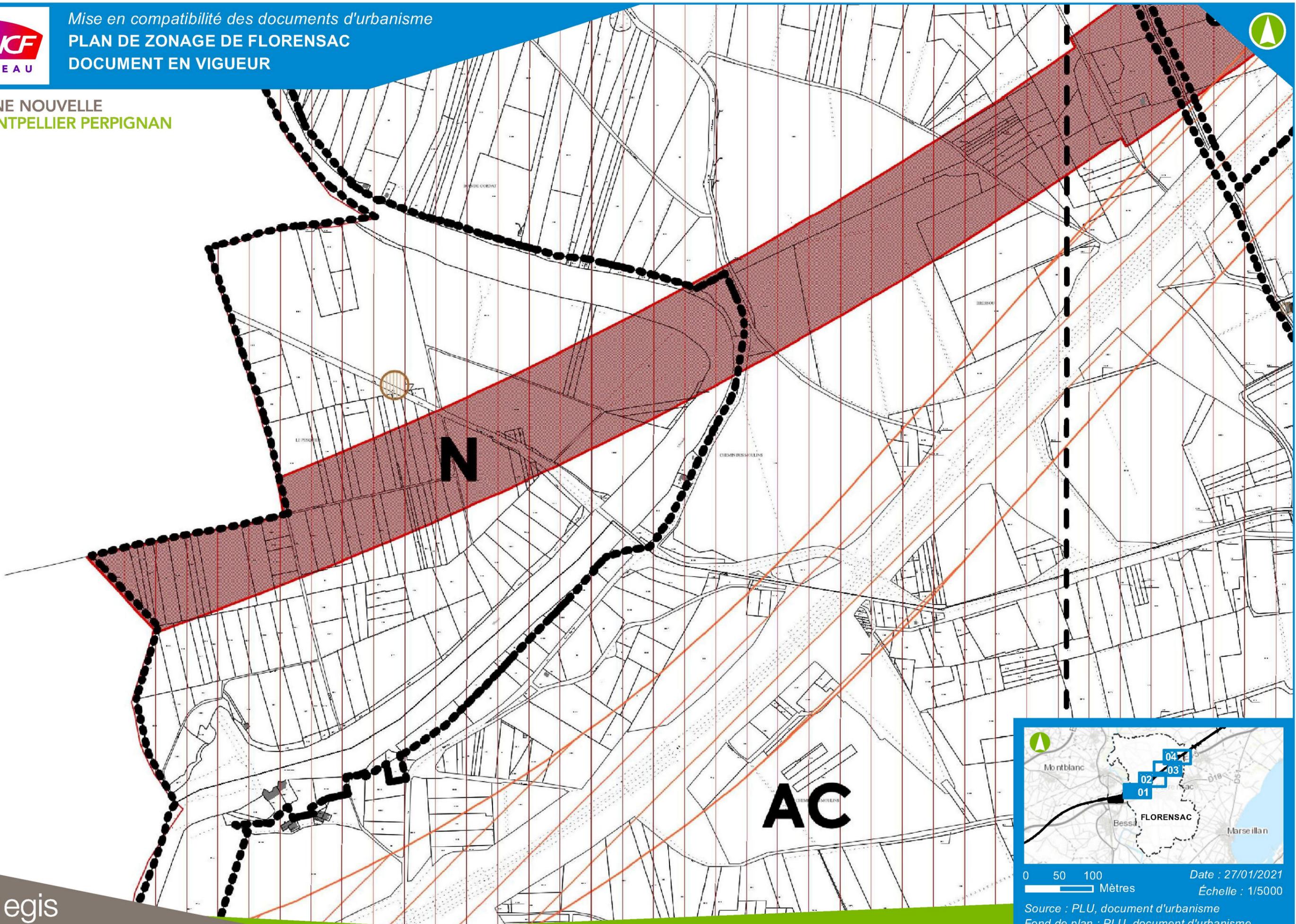
4.2. MODIFICATIONS APPORTEES AU PLAN DE ZONAGE

Le plan de zonage ne nécessite aucune modification comme détaillé au chapitre 3.5.4.

À titre indicatif, la figure ci-après présente le plan de zonage en vigueur.



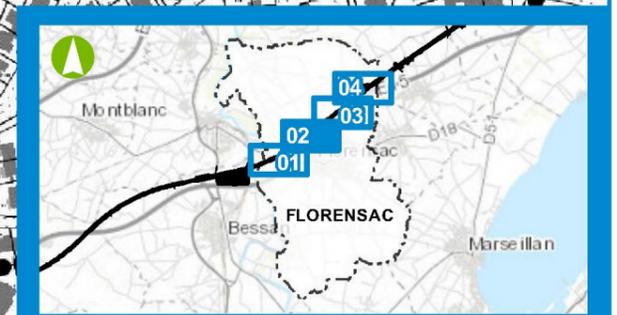
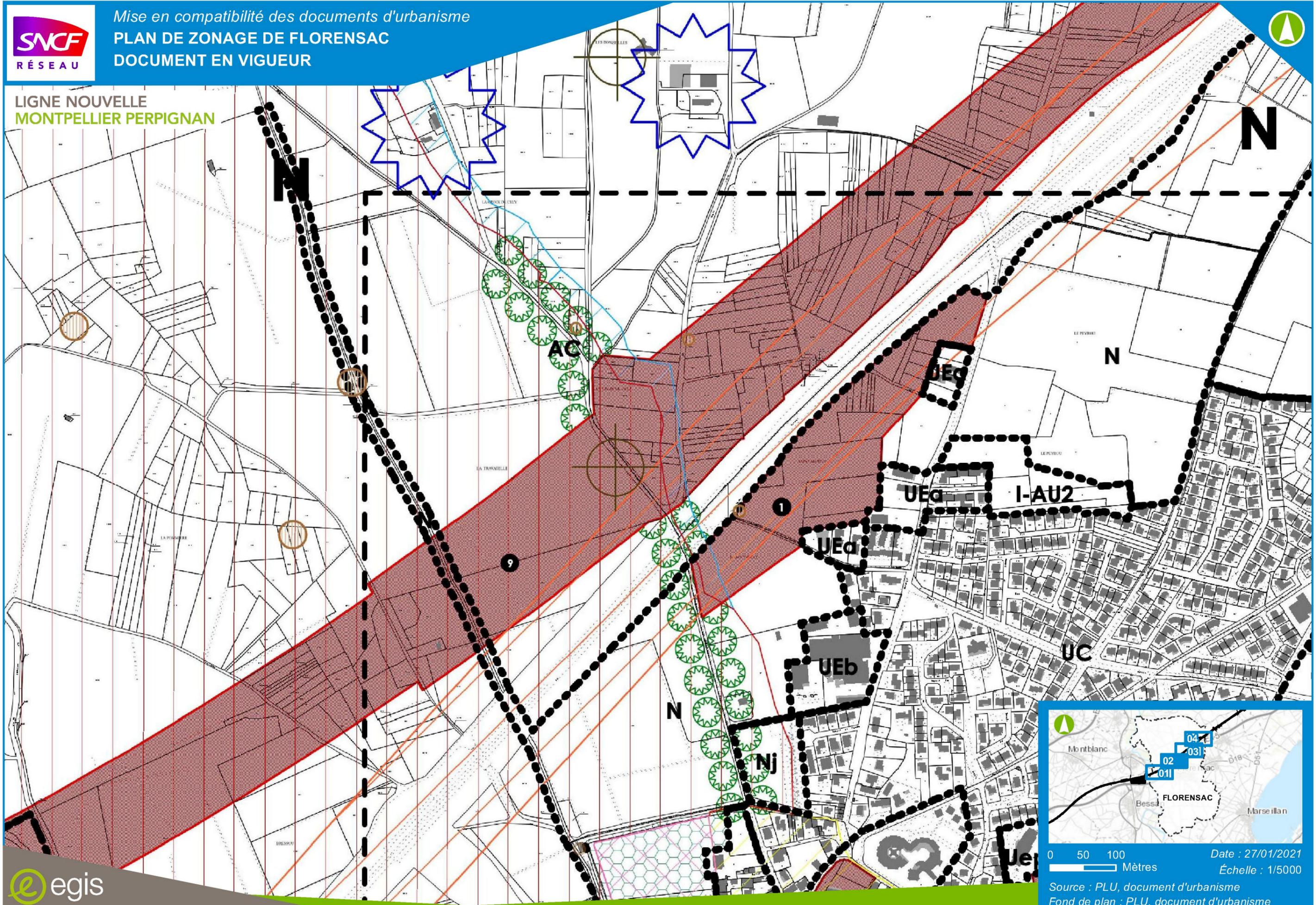
LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN



0 50 100 Mètres
Date : 27/01/2021
Échelle : 1/5000

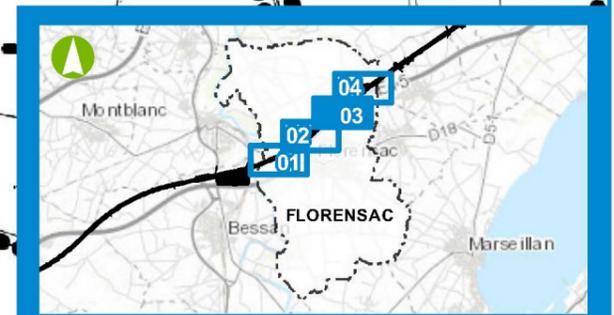
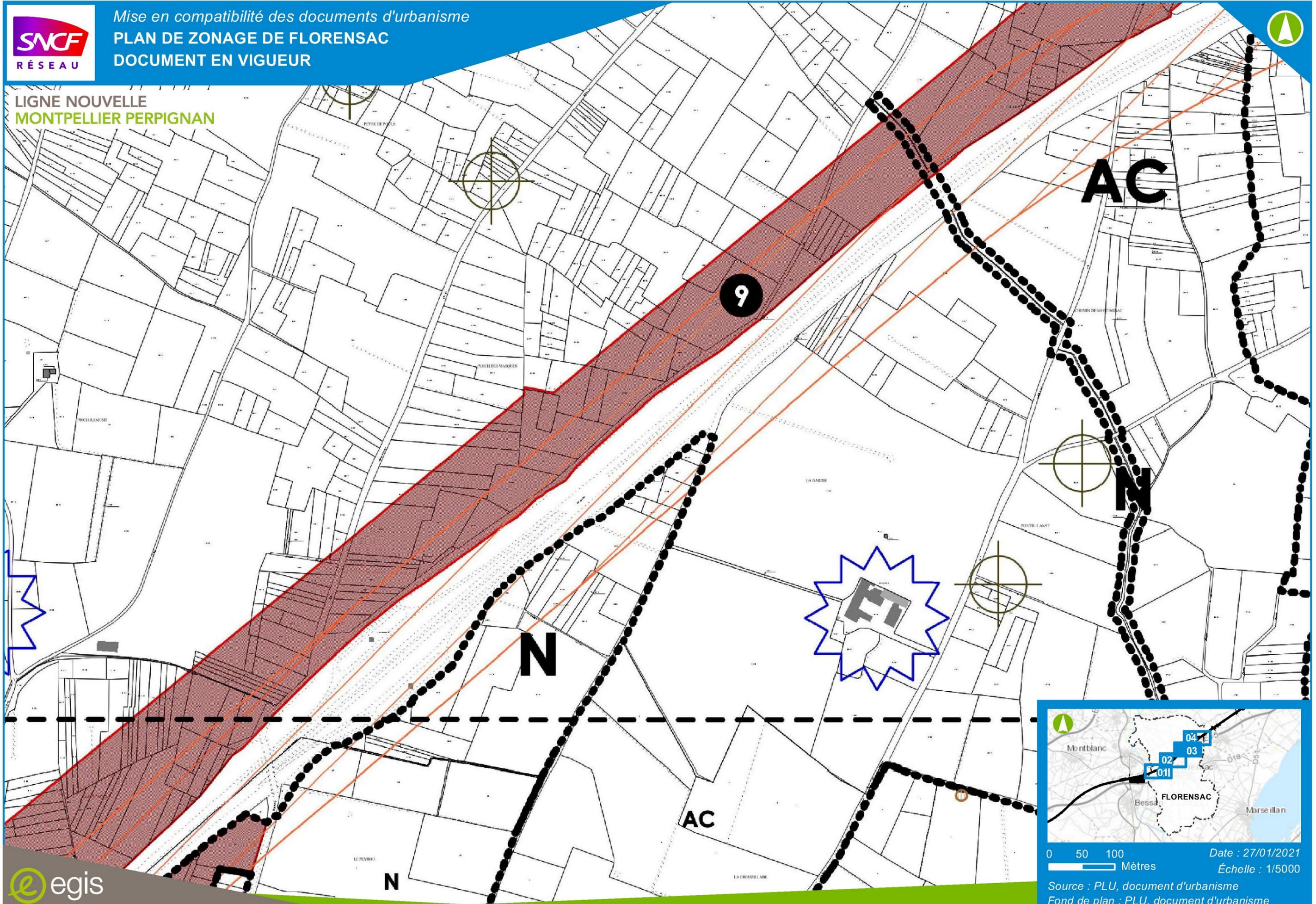
Source : PLU, document d'urbanisme
Fond de plan : PLU, document d'urbanisme

LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN





LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN

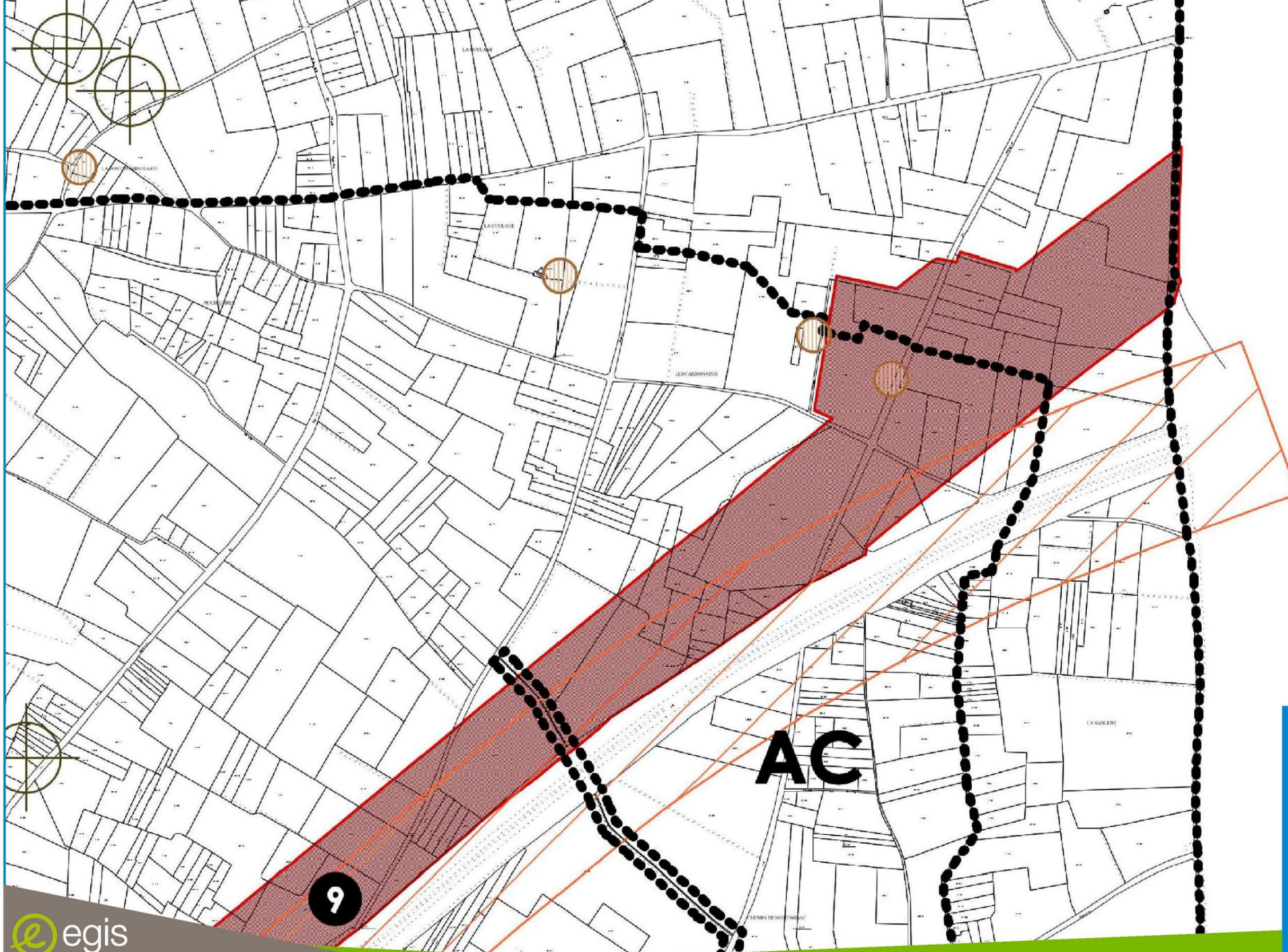


0 50 100 Mètres
Date : 27/01/2021
Échelle : 1/5000

Source : PLU, document d'urbanisme
Fond de plan : PLU, document d'urbanisme

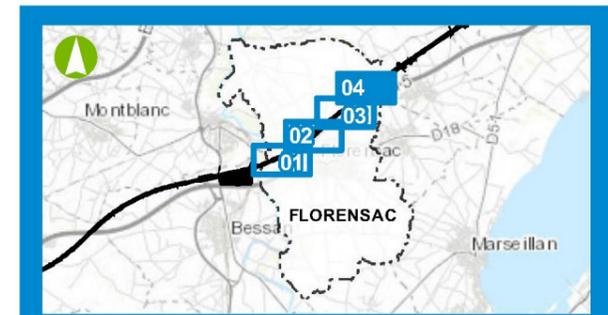


LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN



AC

9



0 50 100 Mètres
Date : 27/01/2021
Échelle : 1/5000

Source : PLU, document d'urbanisme
Fond de plan : PLU, document d'urbanisme

5. L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

5.1. CADRE RÉGLEMENTAIRE, OBJECTIF DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET DÉMARCHÉ MISE EN ŒUVRE DANS LE CADRE DU PROJET LNMP

5.1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale

L'article L. 104-1 du code de l'urbanisme modifié par la loi n°2020-1525 du 7 décembre 2020⁶, soumet à évaluation environnementale systématique les plans locaux d'urbanisme lors de leur création. L'article L. 104-3 du code de l'urbanisme, modifié par la même loi, précise que « *Sauf dans le cas où elles ne prévoient que des changements qui ne sont pas susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001, les procédures d'évolution des documents mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration.* »

Un décret en Conseil d'État détermine les critères en fonction desquels cette nouvelle évaluation environnementale ou cette actualisation doivent être réalisées de manière systématique ou après un examen au cas par cas. »

En l'absence de décret précisant les critères selon lesquels cette mise en compatibilité ferait l'objet d'une évaluation environnementale systématique ou au cas par cas, SNCF Réseau a opté pour l'élaboration d'une évaluation environnementale actualisant chaque document modifié dans le cadre de la mise en compatibilité.

5.1.2. Objectifs de l'évaluation et démarche mise en œuvre pour le projet LNMP

La directive n°2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement impose que certains plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement (parmi lesquels notamment les documents d'urbanisme) soient soumis à une évaluation environnementale. Cette évaluation permet notamment d'intégrer les considérations environnementales dans l'élaboration et l'adoption de ces plans et programmes. Elle contribue ainsi au développement durable.

Transposée en droit national, l'évaluation environnementale permet d'interroger l'opportunité des décisions d'aménagement en amont de la réalisation des projets s'inscrivant dans un objectif de prévention des impacts environnementaux et de cohérence des choix. À l'échelle d'un Schéma de Cohérence Territoriale ou d'un Plan Local d'Urbanisme, l'évaluation environnementale s'intéresse à l'ensemble des potentialités ou décisions d'aménagement concernant le territoire, et donc à la somme de leurs incidences environnementales, contrairement à l'étude d'impact qui analysera ensuite chaque projet individuellement.

Dans le cadre d'une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme avec un projet déclaré d'utilité publique, l'évaluation environnementale consiste :

- Soit à actualiser l'évaluation environnementale existante du document en vigueur, afin d'analyser l'effet de la mise en compatibilité sur les incidences environnementales évaluées pour le document concerné ;
- Soit à élaborer, lorsqu'une évaluation environnementale n'a pas encore été réalisée, une analyse ciblée des effets de la mise en compatibilité sur les perspectives d'aménagement et les incidences environnementales du territoire.

Les documents d'urbanisme actuellement en vigueur, et qui font l'objet d'une mise en compatibilité avec le projet LNMP, ne comprennent pas systématiquement des évaluations environnementales ayant donné lieu à une procédure d'instruction telle que définie au code de l'urbanisme.

Les évaluations environnementales réalisées pour le projet LNMP feront l'objet d'un avis de l'Ae compétente.

5.2. CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L'article R.104-18 du code de l'urbanisme précise le contenu du rapport environnemental, qui doit comprendre :

1° **Une présentation résumée des objectifs du document**, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte (§1;3, 5.1 à 5.3 de la présente pièce) ;

2° **Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution** en exposant notamment les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document (§5.4 de la présente pièce) ;

3° **Une analyse exposant :**

a) **Les incidences** notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement (§5.5 de la présente pièce) ;

b) Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement (§5.6 de la présente pièce) ;

4° **L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu** au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document (§ 5.7 de la présente pièce) ;

5° **La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser** s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement (*inclus dans le §5.5 de la présente pièce*) ;

6° **La définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement** afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées (§5.8 de la présente pièce) ;

7° Un **résumé non technique** des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée (§5.9 de la présente pièce).

⁶ Loi n°2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique (dite loi « ASAP »), publiée au Journal Officiel du 8 décembre 2020.

5.3. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

L'article R. 104-21 du code de l'urbanisme désigne la mission régionale de l'autorité environnementale (Occitanie) comme compétente pour rendre un avis sur l'évaluation environnementale d'un plan local d'urbanisme (création / évolution). Toutefois, le texte précise également que « *Le ministre chargé de l'environnement peut, par décision motivée au regard de la complexité et des enjeux environnementaux du dossier, confier à la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable la charge de se prononcer en lieu et place de la mission régionale d'autorité environnementale territorialement compétente.* »

Le projet LNMP, compte tenu de la complexité du dossier et des enjeux environnementaux, pourrait donc faire l'objet d'une décision du ministre confiant à l'Ae-CGEDD, qui deviendrait alors compétente pour se prononcer sur la qualité des évaluations environnementales des mises en compatibilité des documents d'urbanisme.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du présent document d'urbanisme a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale en date du 22 septembre 2021, auquel le maître d'ouvrage a répondu dans le cadre d'un mémoire complémentaire.

 Cet avis est joint en pièce 1, relative aux avis obligatoires avant enquête publique.

5.4. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Les sources d'information de l'état initial du territoire communal de Florensac sont :

- Le rapport de présentation du PLU ;
- L'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (pièce F du présent dossier).

Cet état initial est réalisé à deux niveaux :

- À l'échelle communale pour être cohérent avec l'aire d'influence de la mise en compatibilité ;
- À l'échelle de la zone d'étude, correspondant à la zone de passage préférentielle (ZPP) dans laquelle l'état initial de l'étude d'impact a été réalisé. Cette zone correspond aux enjeux concernés ou à proximité du périmètre de la mise en compatibilité.

Sont étudiées les thématiques sur lesquelles la mise en compatibilité est susceptible d'avoir des incidences : l'environnement physique, (topographie, eaux souterraines et superficielles...), le patrimoine naturel et biologique, les activités agricoles, viticoles et sylvicoles, l'environnement humain (population, habitat, emploi...), ainsi que le patrimoine et le paysage.



Avertissement

L'attention du lecteur est attirée sur le fait que les éléments de contexte identifiés dans le rapport de présentation sont plus anciens que ceux figurant dans l'étude d'impact du projet (dernières données actualisées en 2017).

Lorsque les données d'ensemble sur le territoire communal ne sont disponibles que dans le rapport de présentation du PLU, ce sont ces données qui ont été retenues pour l'analyse. Lorsque des éléments plus récents ont été recueillis dans l'étude d'impact, ils peuvent être mis en perspective en tant que de besoin.

Les données issues du rapport de présentation (plus anciennes) figurent **en bleu** dans le présent chapitre, relatif à l'état initial.

Il convient également de noter que la zone d'étude rapprochée du projet de la Ligne Nouvelle telle que présentée au stade de l'étude d'impact couvre 15,1 % du territoire communal soit 5,4 km².

5.4.1. L'environnement physique

 Pour le détail de l'état initial de l'environnement physique, il convient de se reporter au chapitre 2 de la pièce F-3 et au chapitre 3.1 de la pièce F-7A.1.

5.4.1.1. LA GEOGRAPHIE

Florensac couvre une superficie de 35,7 km² et se situe dans le département de l'Hérault à 20 km à l'est de Béziers et 8 km au nord d'Agde.

Sur la rive gauche de l'Hérault, en plein cœur du vignoble bas-languedocien, la commune se situe à une dizaine de kilomètres du littoral méditerranéen et de ses plages réputées.

La zone d'étude traverse le territoire communal composé essentiellement de vignobles. Des mas et une coopérative vinicole (vignoble Caudy) sont situés dans cette zone : Machine de Mondou, Les Donzeilles. Un réservoir (Puech des Masques) ainsi qu'une station d'épuration y sont également présents. La zone d'étude longe l'A9 et franchit les RD18 et RD32 ainsi que l'aire de repos de Florensac. Elle franchit aussi le fleuve de l'Hérault.

La zone d'étude couvre 5,4 km² du territoire communal, soit 15,1 %.

5.4.1.2. LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

Florensac s'inscrit au sein de la vallée alluviale de l'Hérault.

Le territoire communal est marqué par des altitudes évoluant de 10 à 50 mètres NGF environ.

Au plan géologique, le territoire de la commune de Florensac repose sur :

- Des formations du Quaternaire : épaisse couche de sables, graviers et galets, peu compacte, recouverte par quelques mètres de limons dans le lit majeur de l'Hérault ;
- Des formations Tertiaires : argile rouge, sables marins et calcaire lacustre au nord de Florensac.

La zone d'étude s'inscrit dans la vallée alluviale de l'Hérault à une altitude variant d'une dizaine à une quarantaine de mètres.

Les alluvions modernes rencontrées en fond de vallée de l'Hérault présentent fréquemment des caractéristiques mécaniques très faibles et sont l'objet de déformations importantes (sols compressibles).

5.4.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

Le sous-sol de Florensac abrite 4 masses d'eaux souterraines :

- Les Calcaires jurassiques pli ouest de Montpellier, unité Plaisan-Villeveyrac (FRDG159) ;
- Les Sables astiens de Valras-Agde (FRDG224) ;
- Les Alluvions de l'Hérault (FRDG311) ;
- Les Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers-Pézenas (FRDG510).

Usages

Trois captages publics destinés à l'alimentation en eau potable sont recensés sur la commune de Florensac :

- Puits Filliol de F01 à F12 (arrêté n°92-II-825) :

Les captages F1 à F5 sont dans la zone d'étude et les PPI, PPR et PPE de tous les captages interceptent la zone d'étude.

- Forage Pesquier F1 Est et F2 :

Les captages et les PPI, PPR et PPE se situent dans la zone d'étude.

- Pommières (arrêté n°95-II-877)

Le captage et les PPR et PPE se situent dans la zone d'étude.

Par ailleurs, au droit de la zone d'étude, l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse signale la présence de :

- La zone de sauvegarde des sables de l'Astien, avec un SAGE approuvé en Août 2018 ;
- La zone de sauvegarde du champ captant de Florensac.

Aucun autre puits (à usage agricole, industriel ou domestique) n'est recensé sur la commune de Florensac.

Enjeux de la ressource en eaux souterraines

La zone d'étude est concernée par deux enjeux hydrogéologiques importants :

- Les alluvions de l'Hérault sont très vulnérables. La zone d'enjeux se situe en amont du champ captant AEP de Filliol et de plusieurs captages privés de la commune de Florensac. Il y a de nombreux périmètres de protection rapprochée et immédiate sur cette zone, ce qui en fait une zone d'enjeu important ;
- Au niveau de la nappe astienne à Florensac, les reconnaissances hydrogéologiques réalisées ont mis en évidence, la présence de limons argileux avec des perméabilités assez faibles. Il existe un risque de pollution saline par intrusion marine (biseau salé) ou par drainance de l'horizon superficiel saumâtre.

Un risque de pollution de la nappe de l'astien vient également des forages récents ou anciens défectueux risquant de conduire à une mise en communication entre l'aquifère naturellement d'excellente qualité et les niveaux supérieurs localement saumâtres ou pollués.

La zone d'enjeux se situe à proximité du captage AEP « Pommières » de la commune, en rive gauche de l'Hérault. La zone d'étude passe sur les périmètres de protection rapprochée et immédiate. À ce niveau, la nappe alluviale de l'Hérault est en contact direct avec la nappe astienne située à 15 mètres de profondeur (zone de vulnérabilité).

5.4.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

La commune de Florensac est située sur le bassin versant de l'Hérault. On recense sur la commune les cours d'eau et canaux suivants :

- Le ruisseau de Courredous (ou fossé de la Pissine) ;
- Le fossé de Rieu ;
- L'Hérault.

Ces trois cours d'eau sont concernés par la zone d'étude.

Usages et documents de planification

La commune est au niveau de la zone d'étude concernée par plusieurs documents cadres :

- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée (2016-2021) ;
- Les SAGE Hérault, Nappe Astienne et Thau ;
- Le contrat de Nappe Astien ;
- Le contrat d'Étang de Thau.

Enjeux de la ressource en eaux superficielles

Les enjeux portent sur les cours d'eau suivants :

- l'Hérault (masse d'eau DCE FRDR55), dont le bassin versant présente une superficie de 2 250 km². La zone inondable de l'Hérault s'étend sur 3 km de large environ à hauteur de la zone d'étude rapprochée, sur les communes de Saint-Thibéry, Florensac et Bessan. Les enjeux hydrauliques identifiés au droit de la zone inondable correspondent pour l'essentiel à des terrains agricoles avec quelques bâtis isolés. L'enjeu hydraulique lié au franchissement de la vallée de l'Hérault est évalué comme fort à l'échelle de la zone d'étude. L'Hérault présente, en termes d'enjeux réglementaires, fonctionnels et de conservation, un niveau d'enjeu majeur, lié notamment à la présence avérée de l'Anguille, espèce déterminante et migratrice pour laquelle le cours d'eau est classé en liste 1 et liste 2 au titre de l'alinéa 1 de l'article L.214-17-1 du code de l'environnement ;

- Le Ruisseau de Courredous ou fossé de la Pissine (masse d'eau DCE FRDR11656), cours d'eau temporaire affluent de l'Hérault. L'enjeu hydraulique lié au franchissement du ruisseau de Courredous est évalué comme modéré à l'échelle de la zone d'étude ;
- Le Rieu, cours d'eau temporaire affluent du ruisseau de Courredous. Ce cours d'eau ne correspond à aucune masse d'eau DCE. L'enjeu hydraulique lié au franchissement du fossé de Rieu est évalué comme faible à l'échelle de la zone d'étude.

5.4.1.5. LES RISQUES NATURELS

Risque inondation

La commune de Florensac est soumise au risque inondation et dispose d'un Plan de Prévention des Risques inondation (PPRi) approuvé le 09/04/2001 concernant le bassin de risque de la vallée inondable de l'Hérault.

La zone d'étude concerne les zonages réglementaires du PPRi suivants :

Zones rouges « R » correspondent aux zones inondables naturelles peu ou non urbanisées, d'aléa indifférencié, et dont la hauteur d'eau en crue centennale est supérieure à 0,5 m.

Le zonage réglementaire R a notamment pour objectif de maintenir le libre écoulement et les champs d'expansion des crues. Ainsi, sont notamment interdits tous travaux d'exhaussement (ex. : remblais) modifiant les conditions d'écoulement ou le champ d'expansion des crues et en particulier les endiguements.

Zone bleu « Bn » correspondant aux zones exposées à des risques moindres (champs d'expansion des crues).

Le zonage réglementaire Bn a pour objectif de réduire ou supprimer la vulnérabilité des biens et activités, la mise en sécurité des personnes, d'éviter l'aggravation du phénomène inondation et de maintenir le libre écoulement et la capacité d'expansion des crues. Il interdit donc tous travaux de quelque nature qu'ils soient, et notamment tous remblais modifiant les conditions d'écoulement ou le champ d'expansion des crues et en particulier les endiguements.

Risque feu de forêt

La commune de Florensac est exposée au risque feux de forêts. La zone d'étude présente un aléa faible sur son ensemble et aucune piste de Défense de la Forêt Contre les Incendies (DFCI) n'est recensée à ce niveau.

Risque sismique et mouvement de terrain

La commune est soumise à une sismicité de zone 2 (faible).

La commune n'est pas identifiée comme soumise à un risque particulier en ce qui concerne les mouvements de terrain.

5.4.2. Le patrimoine naturel et biologique

 Pour le détail de l'état initial du patrimoine naturel et biologique, il convient de se reporter au chapitre 3 de la pièce F-3 et au chapitre 3.2 de la pièce F-7A.1.

Les zones d'inventaires ou de protection des milieux naturels

Réseau Natura 2000 :

Le territoire communal et la zone d'étude sont concernés par le site Natura 2000 « Cours inférieur de l'Hérault » (ZSC FR9101486).

 Pour la définition de la zone d'étude, il convient de se reporter au préambule de la pièce F-3.

La zone spéciale de conservation (ZSC) « Cours Inférieur de l'Hérault » est centrée sur le cours inférieur de l'Hérault et comprend également, lorsqu'elle existe, la végétation rivulaire. Cette partie du fleuve Hérault a connu de nombreux aménagements, qu'il s'agisse de seuils pour limiter les inondations dans la plaine agricole et les zones urbanisées riveraines (Bessan, Agde, le Grau d'Agde) ou pour la navigation puisqu'un tronçon du fleuve est emprunté par le canal du Midi. Ce cours d'eau accueille une espèce de poisson migrateur vulnérable, en forte régression depuis la prolifération des ouvrages sur les cours d'eau : l'Alose feinte (*Alosa fallax*) mais aussi le Toxostome (*Chondrostoma toxostoma*), un autre poisson à fort enjeu patrimonial. Le site intègre le cours d'eau, les rives et les quelques bras morts et dérivations qui peuvent constituer des zones de frayères pour les poissons d'intérêt communautaire. C'est également la présence d'un invertébré très localisé, le Gomphe de Graslin (*Gomphus graslini*) qui a justifié la proposition du cours inférieur de l'Hérault comme site d'intérêt communautaire. Le site abrite également d'autres odonates d'intérêt communautaire. Le Document d'Objectif a été approuvé le 03/12/2013.

Les enjeux de ce site Natura 2000 correspondent aux points suivants :

- La qualité de l'eau joue un rôle majeur dans les conditions de conservation des poissons et de leurs habitats : les objectifs d'amélioration de celle-ci fixés par les documents de planification (SDAGE et SAGE) concourent également à atteindre un bon état de conservation pour les espèces visées
- Les aménagements du cours d'eau et de ses rives devront également prendre en compte les objectifs de conservation des habitats des espèces visées.

 Le détail de l'évaluation des incidences au titre des sites Natura 2000 est consultable dans les pièces F8 et F8A du présent dossier d'enquête publique.

Zones Naturelles d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF) :

La commune est concernée par les zonages suivants :

- 1 ZNIEFF de type I : « Rivière de l'Hérault à Bessan » (n°3416-3141) ;
- 2 ZNIEFF de type II : « Cours aval de l'Hérault » (n°3416-0000), « Collines marneuses de Castelnaud-de-Guers » (n°3417-0000).

La zone d'étude concerne les périmètres suivants : « Cours aval de l'Hérault », « Collines marneuses de Castelnaud-de-Guers ».

La ZNIEFF « Collines marneuses de Castelnaud-de-Guers » : les plaines de l'Hérault et de l'Orb ainsi que les collines du Biterrois et de l'Hérault, composées de garrigues, constituent le paysage de cette ZNIEFF. En effet, le sol est principalement occupé par presque 2000 ha de terres de vignobles, de plus de 500 ha de maquis et garrigues ainsi que plus de 500 ha de boisements majoritairement résineux. De nombreux petits ruisseaux sillonnent également son périmètre. Les collines marneuses de Castelnaud-de-Guers abritent ainsi un certain nombre d'espèces remarquables de flore, invertébrés, reptiles et oiseaux. L'enjeu de ce périmètre correspond au maintien des espaces de garrigues.

La ZNIEFF « Cours aval de l'Hérault » est située entre Saint-Thibéry et Agde. Ce fleuve côtier de la plaine méditerranéenne constitue un corridor biologique important et abrite une faune remarquable mais il possède un caractère fortement anthropisé sur sa partie aval. Ce cours d'eau accueillant des poissons, des odonates, des habitats naturels et potentiellement des reptiles d'intérêt communautaire a fait l'objet de nombreux aménagements d'ouvrages bloquant le cheminement des poissons migrateurs. La plaine avale voit la pente du fleuve diminuer très fortement, l'écoulement devient lent et le fleuve a tendance à méandrer dans une vaste plaine caractérisée par une viticulture intense.

Autres sites :

La zone d'étude est également concernée par :

- L'ENS du site départemental du pont de Florensac ;
- Les PNA (Plan National d'Actions) : Loure d'Europe, Emyde lépreuse, Pie grièche et Lézard ocellé.

Les trames vertes et bleues

Sur la commune, la zone d'étude concerne des corridors écologiques et des réservoirs de biodiversités liés à des cours d'eau, à des milieux ouverts/semi-ouverts et à des zones humides.

Par ailleurs, l'Hérault et le ruisseau des Courredous sont identifiés comme trames bleues par le SRCE Languedoc-Roussillon.

Les zones humides

Les zones humides suivantes sont concernées par la zone d'étude :

- La ripisylve et plaines alluviales de l'Hérault (enjeux forts) ;
- La ripisylve et plaines alluviales du ruisseau des Courredous (enjeux forts).

Les sites à enjeux faune, flore, habitats naturels

Les principaux sites à enjeux identifiés au droit de la zone d'étude sur la commune sont :

- La ripisylve et plaines alluviales de l'Hérault ;
- La ripisylve et plaines alluviales du ruisseau des Courredous.

5.4.3. L'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture

 Pour le détail sur l'état initial relatif à l'agriculture, la viticulture et la sylviculture, il convient de se reporter au chapitre 4 de la pièce F-3 et au chapitre 3.3 de la pièce F-7A.1.

5.4.3.1. AGRICULTURE ET VITICULTURE

Sur la commune de Florensac, les enjeux agricoles sont :

- Forts (à très forts) à l'ouest de la zone d'étude, au niveau de la vallée alluviale de l'Hérault ;
- Modérés au centre ;
- Et très forts à l'est, à proximité de Pomérols.

Ces enjeux sont liés à la présence de viticulture sur la zone d'étude.

On note les appellations Picpoul de Pinet (AOP) et Coteaux du Languedoc (AOP) sur la commune, ainsi que la présence de la cave coopérative de Pomerols.

45 exploitations, deux sièges d'exploitations et un bâtiment agricole sont également localisés dans la zone d'étude.

5.4.3.2. LA FORET ET LA SYLVICULTURE

Les enjeux forestiers forts identifiés sur la zone d'étude correspondent à la ripisylve de l'Hérault et à un secteur au niveau du Puech des Masques.

Aucun EBC n'est concerné par la zone d'étude.

5.4.4. L'environnement humain

 Pour le détail de l'état initial de l'environnement humain, il convient de se reporter au chapitre 5 de la pièce F-3 et au chapitre 3.4 de la pièce F-7A.1.

La zone d'étude traverse le territoire communal en son centre-nord et d'est en ouest. Elle est composée, pour l'essentiel, de vignobles. Plusieurs mas et une coopérative vinicole (vignoble Caudy) sont situés dans cette zone : Macine de Mondou, Les Donzeilles.

Un réservoir (Puech des Masques) ainsi qu'une station d'épuration y sont également présents.

La zone d'étude longe l'A9 et traverse les RD18 et RD32 ainsi que l'aire de repos de Florensac.

La zone d'étude couvre 15,1 % du territoire communal soit 5,4 km².

5.4.4.1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

La commune de Florensac fait partie de fait partie de la Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée.

En 2017, la commune comptait 5 014 habitants. La densité de population était faible (140,4 hab./km²) pour la région.

Au sein des actifs, le taux de chômage est élevé (17,8 % en 2017).

Cadre bâti et activités économiques

L'habitat de la commune est caractérisé en 2017 par une grande part de logements individuels (86,5 %) et un nombre de résidences secondaires relativement élevé (13,5 %).

Quelques hameaux y sont répertoriés dans la zone d'étude : les Donzeilles, Macine de Mondou, Domaine de la Pointe de Castel.

Concernant les structures économiques, on note la présence de la zone d'activité mixte « Aumorne » à proximité de la zone d'étude (environ 500 m).

Tourisme et loisirs

Plusieurs sites à caractère touristique ou de loisirs sont situés dans la zone d'étude. Citons notamment l'espace de détente sur la route RD18 avant le pont sur l'Hérault et le sentier GR 78.1.

Les structures touristiques sont essentiellement recensées sur les stations balnéaires telles que le Cap d'Agde, Vias et Marseillan.

5.4.4.2. URBANISME ET SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

La zone d'étude est concernée par les servitudes recensées ci-après :

- AS1 : Point de prélèvement, ouvrages d'adduction à écoulement libre et réservoirs enterrés, d'eau destinée à la consommation humaine ;
- I3: Canalisations de transport et de distribution de gaz ;
- I4 : Conducteurs aériens d'électricité, canalisations souterraines et supports de conducteurs aériens ;
- PM1 : Plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRi Basse Plaine de l'Hérault)

5.4.4.3. LES DEPLACEMENTS, RESEAUX ET EQUIPEMENTS

Concernant les infrastructures de transport, la zone d'étude est marquée par un réseau routier relativement dense.

L'A9 longe la zone d'étude sur toute la partie Est du secteur de la commune et s'en éloigne légèrement au niveau de la limite communale Ouest.

Le tableau ci-dessous présente les 4 principales structures routières situées sur le territoire communal et interceptées par le projet (autoroute et routes départementales).

Voies	Situation par rapport au projet	Trafic (TMJA 2018) + % PL
A9	Le projet longe l'A9	63 800 (Agde Pézenas / Béziers Cabrials) dont 23,4% de PL
D18	Relie Saint Thibéry et la D51 juste après Florensac	6 3230 dont 7,9 % de PL
D32	Relie Castelnaud-de-Gers à la RD51 avant Agde	3 390 dont 2,8 % de PL
D161	Relie Montagnac et Marseillan	-

La zone d'étude est traversée par un réseau composé de plusieurs lignes Haute Tension et Très Haute Tension (de 33 kV à 230 kV), gérées par RTE (Réseau de Transport d'Électricité). Aucun poste électrique n'est impacté par la zone d'étude du projet. Il traverse 2 lignes Haute Tension qui sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Ligne concernée	Tension
FLORENSAC-PEZENAS	63 kV
BALARUC-FLORENSAC FLORENSAC-ST VINCENT	225 kV

Notons également la présence d'un poste électrique à environ 1 km de la zone d'étude.

Une conduite de transport de gaz est présente au droit du projet (SEF-M-51529-51578 gérée par GRDF). Les gazoducs requièrent une attention particulière dans la mesure où des distances de sécurité doivent être respectées tant pour la protection de la Ligne Nouvelle que pour le maintien de l'exploitation du réseau.

Les canalisations sont toutes grevées d'une servitude permettant de protéger les conduites. Celles-ci sont développées dans la partie spécifique à l'application des servitudes.

Enfin, le réseau de télécommunication est également situé à proximité du projet (câble n°181-05 Béziers – Montpellier, câble n°489-03 Capestang – Montpellier).

Les autres équipements croisés à proximité de la zone d'étude (500 mètres maximum) sont les suivants :

- Maison de retraite : Lavandes à Florensac (500 m) ;
- Écoles : Collège Voltaire (500 m) ;
- Aires d'autoroute : aire de repos.

5.4.4.4. LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

À proximité du projet, le risque Transport de Matières Dangereuses (TMD) est présent sur les grands axes du territoire.

En effet, la commune de Florensac est concernée par le risque découlant du "Transport de Matière Dangereuse" du fait de la proximité de l'axe autoroutier, de sa traversée par des routes départementales et de la circulation de gaz via des canalisations souterraines.

La zone d'étude est également concernée par le risque de rupture de barrage. Il est dû à la présence des barrages suivants :

- Le barrage du Salagou ;
- Le barrage des Olivettes situé sur La Peyne.

5.4.5. Le patrimoine et le paysage

 Pour le détail de l'état initial relatif au patrimoine et paysage, il convient de se reporter au chapitre 6 de la pièce F-3 et au chapitre 3.5 de la pièce F-7A.1.

Patrimoine historique et culturel

D'un point de vue réglementaire, la zone d'étude ne traverse pas de site classé ou inscrit dans ce secteur ni de périmètre de protection de monument historique.

De nombreux mas et domaines sont inclus dans la zone d'étude : sur la commune de Florensac, on répertorie les domaines de la Pointe Castel et des Donzeilles ainsi que 10 éléments patrimoniaux protégés dans le PLU correspondant majoritairement à des croix en bord de route.

Le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan recoupe deux de ces éléments du patrimoine à protéger au titre des articles L.151-19 du code de l'urbanisme. Ces éléments correspondent à un mazet et une croix en bord de route.

Patrimoine archéologique

A Florensac, la zone d'étude se rapproche de la voie domitienne. Des sites antiques potentiels sont suspectés. Aux abords de cette dernière : Les Donzelles, Fontaine de Mingaud, Pioch Mary pour la période Antique (sites à forte sensibilité archéologique) et le site de La Travatelle pour le Moyen âge.

Le paysage

Le schéma directeur architectural et paysager (SDAP) de la Ligne Nouvelle a identifié 18 sites sensibles. Ces derniers ont été définis au regard de leur sensibilité paysagère forte.

Florensac est concerné par le site sensible n°14 « Vallée de l'Hérault et Monts Ramus ».

Le village de Florensac est perçu au loin au sud. L'A9 est située entre le projet et le village.

Les enjeux sont liés à l'insertion dans un environnement où sont situés des bâtis isolés (covisibilité, cadre de vie), de la traversée des Monts Ramus au relief accidenté, du risque de coupure de l'entité paysagère de la plaine de l'Hérault.

5.4.6. Synthèse



Avertissement

La carte figurant ci-après est extraite de l'évaluation environnementale de la première phase de l'étude d'impact figurant au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, auquel le lecteur pourra se référer.

L'analyse de l'état initial a permis de faire ressortir les principaux enjeux du territoire concerné par la zone d'étude :

- Les sols compressibles en fond de vallée de l'Hérault ;
- Les périmètres de protection des captages publics AEP ;
- Les zones de sauvegarde des sables de l'Astien et du champ captant de Florensac ;
- La zone d'enjeu concernant la ressource en eau souterraine à proximité du captage AEP « Pommières » et Forages Pesquier ;
- Les sites à caractère touristique ou de loisirs (l'espace de détente sur la route RD18, le sentier GR 78.1) ;
- À proximité du projet, risque Transport de Matières Dangereuses (TMD) est présent (A9) ;
- Le risque de rupture de barrage (barrage du Salagou et barrage des Olivettes) ;
- Le site sensible paysager n°14 « Vallée de l'Hérault et Monts Ramus » ;
- Les enjeux hydrauliques liés au franchissement du ruisseau de Courredous, du fossé de Rieu, de l'Hérault et des zones inondables associées ;
- Les enjeux écologiques (patrimoine naturel, zones humides) ;
- Les enjeux agricoles et forestiers.

Général

- Limite départementale
- Zone de Passage Préférentielle phase 1
- Limite communale
- Zone de Passage Préférentielle phase 2

Milieu physique

- Cours d'eau permanent
- Cours d'eau intermittent
- Zone inondable
- Périmètre de protection de Captage d'alimentation en Eau potable (AEP) immédiate ou rapprochée
- Vulnérabilité de la ressource en eaux souterraines - Forte et Très forte

Milieu naturel

- Zone humide avérée
- Enjeux inventaire Habitats espèces**
- Majeurs
- Très forts
- Forts
- Zone d'inventaire

Milieu humain

Équipement

- Site d'hébergement touristique et site de loisirs
- Equipement divers
- Etablissement sensible
- Parc photovoltaïque
- SEVESO
- Carrières

Réseau

- Poste électrique
- Réseau électrique (HT/THT)
- Gazoduc
- Autoroute
- Nationale
- Départementale
- Réseau ferré existant

Zonage d'urbanisme

- Zone d'activité existante
- Zone d'activité future
- Zone urbanisée
- Zone à urbaniser
- Espace Boisé Classé

Enjeu agricole et viticole

- Enjeu très fort

Patrimoine et paysage

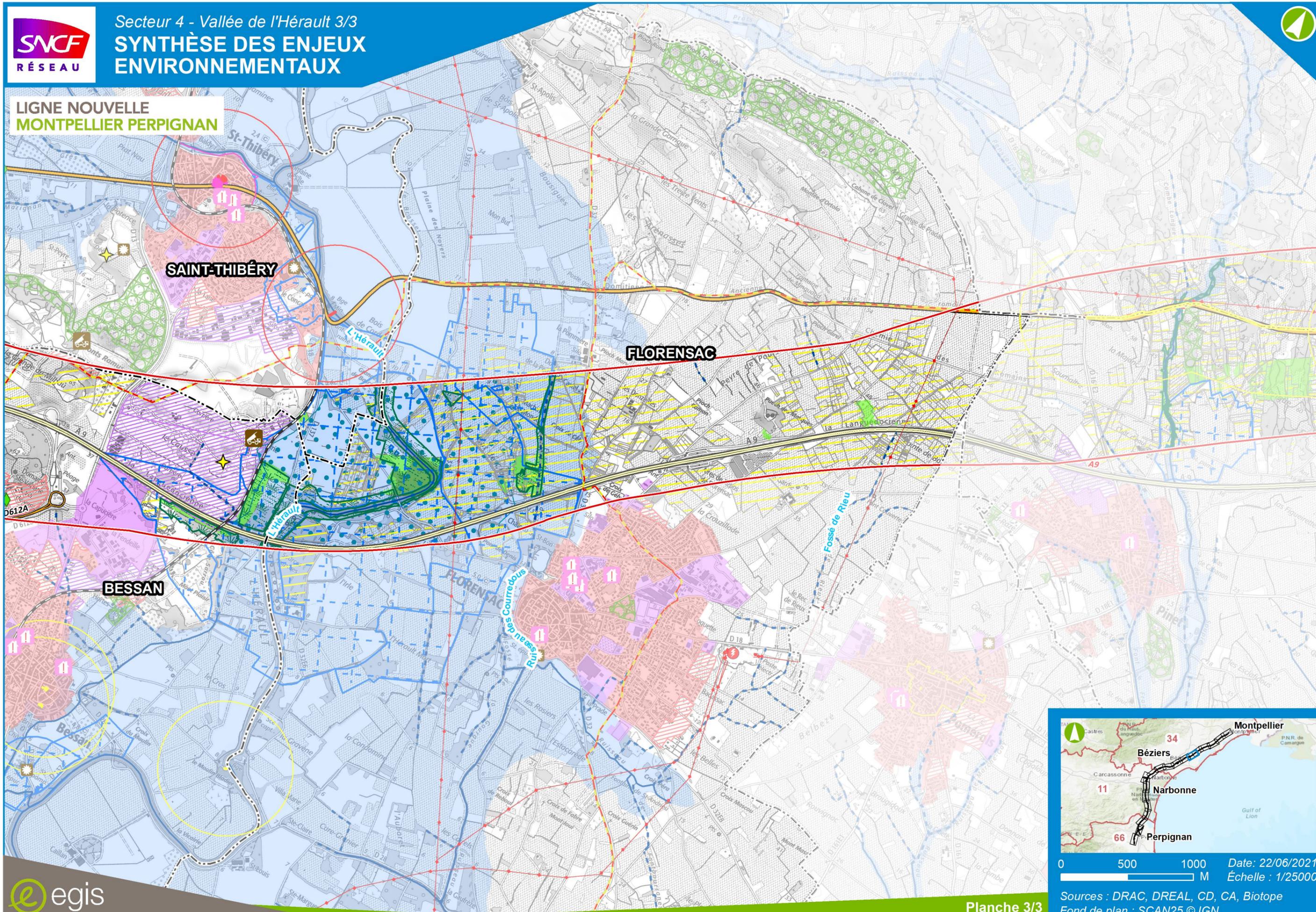
- Patrimoine UNESCO
- Site classé
- Site inscrit
- Site Patrimonial Remarquable
- Voie Domitienne

Monument historique et périmètre de protection :

- Classé / Partiellement Classé
- Inscrit / Partiellement inscrit
- Classé - Inscrit / Partiellement Classé-Inscrit



**LIGNE NOUVELLE
 MONTPELLIER PERPIGNAN**



0 500 1000 M Date: 22/06/2021
 Échelle : 1/25000

Sources : DRAC, DREAL, CD, CA, Biotope
 Fond de plan : SCAN25 © IGN

5.5. LES INCIDENCES NOTABLES PROBABLES DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PROPOSEES

-  Pour les impacts et mesures détaillés, liés au projet, il convient de se reporter aux pièces F-5 et au F-7A.2.
-  Pour les mesures génériques mises en place en phase travaux, il convient de se reporter au chapitre 2 de la pièce F-5.
-  Pour les mesures d'écoconception, il convient de se reporter à la pièce F-4.

Les modifications proposées au PLU de Florensac se limitent strictement à permettre l'ensemble des constructions, installations et aménagements liés à la création et à l'exploitation de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, notamment les affouillements et exhaussements du sol générés par l'opération, avec :

- Modification de l'emplacement réservé existant ;
- Mise en compatibilité des règlements de zonage par des éléments de rédaction spécifiques au projet de la Ligne Nouvelle.

Les effets du projet en lui-même font l'objet d'une analyse spécifique au titre de l'étude d'impact, avec présentation de l'ensemble des mesures envisagées pour les éviter, les réduire ou les compenser.

La présente mise en compatibilité ainsi réalisée ne permet pas la réalisation d'autres projets et n'entraîne donc pas d'autres incidences environnementales que celles de la Ligne Nouvelle. Les mesures de réduction et de compensation des effets négatifs de la mise en compatibilité du PLU correspondent ainsi à celles prévues au titre du projet.

La Ligne Nouvelle traverse le zonage AC et N du document d'urbanisme communal.

Le tableau ci-après rappelle la répartition en hectares de l'emplacement réservé.

Tableau 3 : Proportion de l'emplacement réservé par zonage du PLU

Nom de la zone concernée par la mise en compatibilité	Proportion de l'ER	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la surface de la zone concernée (Source : INSEE)
Zone AC	72,9 %	1,5 %
Zone A0	7,6 %	0,16 %
Zone N	19,5 %	0,41 %

5.5.1. Les incidences sur l'environnement physique

-  Pour les impacts et mesures détaillés, liés au projet sur le milieu physique, il convient de se reporter au chapitre 3 de la pièce F-5 et au chapitre 5.1 de la pièce F-7A.2.

5.5.1.1. LES INCIDENCES SUR LA GEOGRAPHIE

La mise en compatibilité n'a aucun effet.

5.5.1.2. LES INCIDENCES SUR LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

Les effets de la mise en compatibilité

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet sont autorisés dans le périmètre de mise en compatibilité. Ils engendreront une évolution de la topographie. En effet, la Ligne Nouvelle s'insérera dans le territoire en déblais ou en remblais, ce qui impliquera des modifications locales de relief.

Au droit de Florensac, la section courante du projet est principalement en remblais représentant au total un volume d'environ 660 000 m³ sur une longueur de 4 800 m. Sur la partie ouest de la section, les remblais (d'accroche), pouvant dépasser une quinzaine de mètres, alternent avec la présence de viaducs (le viaduc de l'Hérault et les 6 viaducs de décharge de l'Hérault).

Deux déblais ne dépassant pas 10 mètres sont prévus au niveau du Puech des Masques et au niveau du PK114.

Sur la commune de Florensac aucun déblai rocheux ne nécessite des extractions à l'explosif.

Enfin, des zones de dépôts définitifs ou temporaires pourront également influencer sur le relief : 2 zones de dépôts permanents sont envisagées sur la commune de Florensac.

Les mesures envisagées

Les aménagements paysagers et architecturaux accompagnant l'insertion de la Ligne Nouvelle permettront de réduire les effets de la ligne sur la topographie communale.

Concernant les dépôts, dans certains cas, le réaménagement et le traitement de ces dépôts seront réalisés de façon à ce que les terrains gardent leur potentialité agronomique. Ils pourront ainsi être restitués à l'activité agricole ou sylvicole. Des mesures d'aménagement paysager seront également prescrites. Ces excédents de matériaux pourront également être réutilisés dans le cadre du projet proprement dit, notamment pour réaliser certains merlons acoustiques s'ils s'avèrent nécessaires.

Pour éviter les phénomènes de tassement, la traversée des vallées compressibles de l'Hérault nécessitera la réalisation d'ouvrages d'art avec des fondations profondes constituées de pieux descendant entre 15 et 30 m de profondeur. Les remblais seront réalisés avec pré-chargement.

5.5.1.3. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SOUTERRAINES

Les effets de la mise en compatibilité

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet sont autorisés dans le périmètre de mise en compatibilité. Ils pourraient, en l'absence de dispositifs intégrés à la conception du projet technique, avoir un effet sur l'écoulement et la qualité des eaux souterraines.

Les effets quantitatifs et mesures envisagées

Les effets quantitatifs sur les eaux souterraines sont liés au phénomène de rabattement des nappes (baisse du niveau de la nappe).

La réalisation des piles du viaduc de l'Hérault à Florensac dans les niveaux aquifères entrainera localement des effets quantitatifs permanents (qui se prolongeront en phase exploitation) sur la nappe alluviale. Les piles ne seront toutefois pas de nature à modifier le régime des écoulements (l'eau contournera les piles) et l'impact sur le niveau piézométrique restera inférieur à 10 cm.

Un suivi piézométrique sera toutefois mis en place avant et pendant les travaux afin de confirmer le caractère marginal de l'évolution.

En phase exploitation, après mise en œuvre des mesures de réduction précitées, les effets quantitatifs seront nuls.

Les effets qualitatifs et mesures envisagées

Les effets qualitatifs en phase travaux sont liés aux risques de pollution accidentelle. En phase d'exploitation, des pollutions accidentelles liées aux transports de marchandises ou des pollutions chroniques liées à l'usage de produits phytosanitaires pour l'entretien des voies peuvent avoir lieu.

Les mesures de réduction génériques (mise en place d'un assainissement de chantier, stockage de produits polluants sur rétention) ainsi que la démarche de management environnemental des travaux permettront de réduire le risque de pollution accidentelle.

La réalisation des piles des viaducs de l'Hérault constituera un risque de pollution temporaire. Les installations de chantier principales seront situées à l'extérieur de ces zones à risques.

La zone de sauvegarde de la nappe Astienne est traversée sur 2 km en viaduc puis en remblai. Les effets qualitatifs nécessitent la mise en place de mesures de réduction :

- Mise en place d'un schéma d'assainissement permettant la collecte, le traitement des eaux de plateforme et la recharge de l'aquifère en respectant le SAGE.

Concernant les périmètres de protection des captages d'eau potable : au niveau des forages Pesquier et des puits Filliol, du fait de la faible protection de l'aquifère exploité, le risque de pollution accidentelle au moment des travaux du viaduc doit faire l'objet de mesures spécifiques :

- Installations de chantier proscrites ;

- Collecte des eaux de ruissellement et rejet dans le réseau superficiel après décantation et déshuilage durant la phase travaux.

En phase exploitation, l'aménagement comprendra l'ensemble des dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires.

Dans la traversée des PPR les principales mesures de réduction spécifique en phase exploitation consistent à :

- Interdire l'usage de produits phytosanitaires ;
- Mettre en place un 3ème rail (dit de sécurité) ;
- Mettre en place un suivi qualitatif et quantitatif des eaux souterraines avant, pendant et après les travaux.

En phase exploitation, après mise en œuvre des mesures de réduction précitées, les effets qualitatifs seront nuls.

5.5.1.4. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SUPERFICIELLES

Les effets quantitatifs et mesures envisagées

Le projet concerne le fleuve Hérault, le ruisseau de Courredous et le fossé de Rieu.

Les enjeux liés aux aspects quantitatifs du franchissement de l'Hérault ont forts, tandis qu'ils sont modérés au niveau du ruisseau de Courredous, et faibles au droit du fossé de Rieu.

La réalisation d'affouillements, d'exhaussements, ainsi que la construction d'installations, en recoupant des bassins versants, peuvent entraîner une modification des écoulements hydrauliques. Dans les zones en remblais, des ouvrages hydrauliques seront mis en place afin de ne pas aggraver le risque inondation.

L'aménagement comprendra l'ensemble des dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires. Des bassins d'écrêtement sont envisagés pour collecter et tamponner le débit des eaux de ruissellement avant restitution au milieu.

Les ouvrages hydrauliques (en particulier 1 viaduc et 6 ouvrages de décharge pour le franchissement de l'Hérault et du ruisseau de Courredous) ont été dimensionnés afin de permettre une transparence hydraulique et écologique, tout en assurant la pérennité des ouvrages et dans le respect des prescriptions du PPRi.

Les effets qualitatifs et mesures envisagées

Concernant les aspects qualitatifs, les enjeux associés aux cours d'eau sont majeurs pour l'Hérault.

En phase chantier, les effets potentiels en termes de qualité des eaux sont liés à l'introduction de polluants ou de matières en suspension issues des zones de travaux et des matériels circulant à proximité.

Pour limiter les effets du chantier, les travaux au niveau des cours d'eau n'auront pas lieu durant les périodes les plus sensibles pour la faune (reproduction et migration) qui s'étendent d'août à octobre. Par ailleurs, des mesures génériques en matière d'assainissement provisoire et de management de chantier permettront de limiter les nuisances temporaires.

En phase exploitation, les dispositifs de collecte des eaux pluviales mis en œuvre le long de la voie permettront de s'affranchir d'effet qualitatif.

5.5.1.5. LES INCIDENCES SUR LES RISQUES NATURELS

Les effets de la mise en compatibilité

La réalisation du projet est permise dans le périmètre de la mise en compatibilité. Néanmoins, cette mise en compatibilité ne permet pas la réalisation d'autres projets et n'entraîne donc pas d'autres incidences environnementales que celles de la Ligne Nouvelle, notamment concernant les risques naturels.

Les effets et mesures envisagées

Risque inondation :

Le projet est concerné par le zonage réglementaire du PPRi de Florensac :

- Les zones rouges « R » correspondent aux zones inondables naturelles peu ou non urbanisées, d'aléa indifférencié, et dont la hauteur d'eau en crue centennale est supérieure à 0,5 m ;
- Les zones bleues « Bn » correspondent aux zones exposées à des risques moindres correspondant aux champs d'expansion des crues.

Les équipements d'intérêt général sont admis lorsque leur implantation est techniquement irréalisable hors du champ d'inondation. Une étude hydraulique devra en définir les conséquences amont et aval et déterminer leur impact sur l'écoulement des crues, les mesures compensatoires à adopter visant à en annuler les effets et les conditions de leur mise en sécurité. Elle devra en outre faire apparaître les conséquences d'une crue exceptionnelle.

Ainsi, lors de la conception du projet, le dimensionnement des ouvrages hydrauliques retenus permet d'assurer :

- La transparence hydraulique de l'infrastructure ferroviaire pour les crues de référence du PPRi ;
- La sécurité des usagers et de l'aménagement (surverse et rupture) jusqu'à des crues exceptionnelles.

Le projet soumis à enquête est donc compatible avec le règlement du PPRi.

Risque feux de forêt : la phase de travaux est susceptible d'augmenter le risque de mise à feu, du fait de la présence d'engins de chantier, de mégots et de cigarettes. La planification des travaux devra prendre en compte les périodes les plus favorables pour les interventions dans les secteurs sensibles.

5.5.2. Les incidences sur le patrimoine naturel et biologique

 Pour les impacts et mesures détaillés liés au projet sur le patrimoine naturel et biologique, il convient de se reporter au chapitre 4 de la pièce F-5 et au chapitre 5.2 de la pièce F-7A.2.

Les effets de la mise en compatibilité

La réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet LNMP ainsi que les outillages, équipements, installations techniques, affouillements et exhaussements de sols liés au projet sont autorisés dans le périmètre de la mise en compatibilité.

Les effets sur les espaces naturels protégés

Le projet concerne les sites suivants :

- 1 ZNIEFF marginalement : « Cours aval de l'Hérault » ;
- L'ENS du site départemental du pont de Florensac ;
- Des PNA : Pie-grièche, Emyde lépreuse, Loutre d'Europe, Odonates et Lézard ocellé.

 Le détail de l'évaluation des incidences au titre des sites Natura 2000 est consultable dans les pièces F8 et F8A du présent dossier d'enquête publique.

Les effets sur les habitats naturels, la faune et la flore

Le projet entraînera un dérangement lors de la phase travaux et la destruction des milieux situés sous le périmètre de l'ER. Un calendrier des travaux adapté à la phénologie de chaque taxon sera suivi dans les secteurs les plus sensibles, où de forts enjeux sont identifiés.

En phase exploitation, un risque concerne la destruction d'individus par collision avec les trains. Toutes les espèces de faune sont concernées et tout particulièrement les mammifères terrestres.

Les effets sur les fonctionnalités écologiques

Les principaux effets sur les continuités écologiques associées à au périmètre de l'ER pour la Ligne Nouvelle concernent l'interruption de corridors écologiques en particulier :

- Au droit du fleuve Hérault (classé en liste 1 pour l'Anguille et l'Alose feinte, trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon, zone humide associée à la ripisylve, petite faune, grande faune et corridor de déplacement pour les chiroptères) ;
- Au droit du ruisseau de Courredous (trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon, zone humide associée à la ripisylve, petite faune et corridor de déplacement pour les chiroptères).

Les mesures envisagées

Le rétablissement des continuités écologiques est une des mesures les plus importantes pour réduire les impacts du projet. Les ouvrages permettent d'assurer cette continuité et réduisent les risques de collision. Au droit des cours d'eau, ils permettent de maintenir les milieux de vie et la circulation des espèces aquatiques.

Ainsi, la fragmentation sera atténuée par les ouvrages ou aménagements de rétablissement des continuités au droit des principaux corridors écologiques (trame verte et bleue).

À l'échelle de la commune, pour rétablir la transparence écologique, le projet prévoit la mise en œuvre de viaducs et d'ouvrages de décharge pour le franchissement de l'Hérault et du ruisseau de Courredous.

Les mesures associées à l'effet d'emprise sont le balisage ponctuel des stations végétales, le balisage général du chantier pour contenir au maximum les travaux et les mesures d'évitement des pollutions, altération et développement d'espèces invasives en phase chantier. Il faudra également assurer une veille et une lutte éventuelle contre les espèces invasives. L'adaptation du calendrier des travaux permettra d'éviter les destructions d'individus, en particulier les oiseaux et les amphibiens.

Des mesures d'accompagnement comme la réhabilitation des habitats sur les remblais et la transplantation de plantes-hôtes contribueront à l'insertion du projet dans le milieu naturel.

Enfin, la restauration d'habitats constituera la principale mesure pour compenser la perte d'habitats naturels et d'habitats d'espèces.

5.5.3. Les incidences sur l'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture

 Pour les impacts et mesures détaillés, liés au projet sur l'agriculture, la viticulture et la sylviculture, il convient de se reporter au chapitre 5 de la pièce F-5 et au chapitre 5.3 de la pièce F-7A.2.

5.5.3.1. LES INCIDENCES SUR LES ACTIVITES AGRICOLES

Les effets de la mise en compatibilité

La réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet LNMP ainsi que les outillages, équipements, installations techniques, affouillements et exhaussements de sols liés au projet sont autorisés dans le périmètre de la mise en compatibilité.

Les effets sur l'activité agricole

En phase travaux, le projet sera à l'origine d'une consommation temporaire d'espaces agricoles mais également l'interruption ou la modification des axes de cheminement et les coupures temporaires des réseaux d'irrigation et de drainage.

En phase exploitation, les effets sont de deux types :

- Les effets directs du projet sur les exploitations agricoles et viticoles (consommation d'espace, impact sur le bâti, les équipements et les accès...). Sur la commune de Florensac, près de 45 exploitations sont concernées.
- Les effets indirects sur les structures collectives (Cave coopérative de Pomerols) dont les zones d'apport sont localisées sur des parcelles potentiellement impactées (effet sur le potentiel de production notamment).

Les mesures envisagées

Les terrains occupés temporairement seront remis en état et des rétablissements des voiries seront mis en œuvre.

Dans le cas de dépôts effectués à l'extérieur des emprises ferroviaires avec restitution à l'activité agricole, le réaménagement et le traitement de ces dépôts seront réalisés de façon à ce que les terrains gardent leur potentialité agronomique.

Des réseaux de substitution (alimentation en eau), et/ou la mise en place de drains provisoires seront proposés le cas échéant aux exploitants pendant toute la phase de chantier après concertation.

Les mesures proposées face aux effets directs sont :

- La compensation des surfaces perdues ;
- La possibilité d'un aménagement foncier ;
- Le rétablissement des cheminements agricoles concernés.

Concernant les effets indirects, des mesures compensatoires pourront être proposées dans le cadre d'une procédure d'Aménagement Foncier Agricole, Forestier et Environnementale (AFAFE).

 Pour plus de précisions, on se reportera à la pièce F-7A.2 « Évaluation environnementale de la première phase (Montpellier – Béziers) ».

5.5.3.2. LES INCIDENCES SUR LES FORETS ET LES ACTIVITES SYLVICOLES

Les effets de la mise en compatibilité

Aucun EBC n'est à déclasser pour le projet.

Les effets sur les forêts et l'activité sylvicole

Le projet évite la ripisylve de l'Hérault par passage en viaduc et ne concerne aucune autre parcelle forestière à enjeu.

Les mesures envisagées

Les lisières des boisements affectés seront reconstituées et stabilisées.

Pour les boisements impactés, des compensations seront mises en œuvre en fonction des préconisations des services de l'État (dans le cadre du dossier d'Autorisation Environnementale). Ainsi, les zones de forêts impactées pourront faire l'objet des compensations suivantes : travaux de boisement ou reboisement, travaux d'amélioration, versement d'une indemnité.

Le périmètre de l'ER n'impacte pas de zone de forêt sur la commune.

5.5.4. Les incidences sur l'environnement humain

 Pour les impacts et mesures détaillés, liés au projet sur l'environnement humain, il convient de se reporter au chapitre 6 de la pièce F-5 et au chapitre 5.4 de la pièce F-7A.2.

Les effets de la mise en compatibilité

La réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet LNMP ainsi que les outillages, équipements, installations techniques, affouillements et exhaussements de sols liés au projet sont autorisés dans le périmètre de la mise en compatibilité. Il concerne majoritairement des espaces agricoles et naturels.

Le projet n'impacte aucun bâti.

La création de la Ligne Nouvelle impactera plusieurs infrastructures de transport et autres chemins ruraux et d'exploitations qui nécessiteront des aménagements spécifiques pour leur rétablissement. Sur la commune de Florensac le projet impacte 4 infrastructures (l'autoroute A9 et trois routes départementales RD18, RD32, RD161).

2 lignes électriques à Haute Tension (63 kV) sont interceptées par l'emplacement réservé.

Une canalisation de gaz est également impactée par le projet.

La Ligne Nouvelle sera mixte entre Béziers et Florensac, elle accueillera des trains voyageurs et de trains de fret. Les communes traversées seront exposées au risque de Transport de Matières Dangereuses (TMD). La réalisation de la Ligne Nouvelle s'accompagnant d'un report du fret de la ligne classique vers la Ligne Nouvelle s'accompagnera d'un transfert de risque TMD associé dans des zones de moindres densités humaines.

Le projet s'insèrera en limite du village de Florensac. Durant les travaux, le chantier entraînera des nuisances temporaires et indirectes pour les habitants situés à proximité des travaux.

Le secteur géographique n°4 est notamment concerné par la sous-station électrique est présente sur la commune de Florensac. Cette dernière est localisée à 145 m de la première habitation.

En phase exploitation, 4 habitations sont concernées par des nuisances acoustiques dépassant les seuils réglementaires.

Enfin concernant le tourisme et les loisirs, le projet intercepte le sentier de randonnée GR78.1.

Les mesures envisagées

Toutes les voiries et tous les réseaux interceptés seront rétablis.

Concernant les nuisances acoustiques, la conception du projet a particulièrement cherché à éviter les zones bâties. Toutefois, certaines d'entre elles seront soumises à des seuils supérieurs à ce que la réglementation prévoit. Pour pallier cette nuisance un peu plus de 3km de linéaire d'écrans absorbants de merlons acoustiques seront implantés sur les tronçons concernés.

Toutes les structures d'accueil (hébergement et/ou restauration) ont été évitées par l'optimisation des impacts du projet : sur Florensac, le Bistrot d'Alex, l'aire de détente au bord de l'Hérault ne seront pas impactés. Le sentier de GR78.1 sera, quant à lui, franchi via le viaduc de l'Hérault (PK110 et PK111).

5.5.5. Les incidences sur le patrimoine et le paysage

 Pour les impacts et mesures détaillés, liés au projet sur le patrimoine et le paysage, il convient de se reporter au chapitre 7 de la pièce F-5 et au chapitre 5.5 de la pièce F-7A.2.

Les effets de la mise en compatibilité

La Ligne Nouvelle n'intercepte aucun périmètre de protection de monument historique ou site (inscrit ou classé) sur le territoire communal.

De nombreux Mas et domaines sont inclus dans la zone d'étude : Sur la commune de Florensac, on répertorie les domaines de la Pointe Castel et des Donzeilles ainsi que 10 éléments patrimoniaux protégés dans le PLU correspondant majoritairement à des croix en bord de route. Deux d'entre eux sont interceptés par l'emplacement réservé du projet : un maret et une croix de bord de route. Étant donné leur localisation, ils restent néanmoins difficilement évitables lors des travaux et seront donc susceptibles d'être détruits.

Le village de Florensac est perçu au loin au sud. L'autoroute A9 fait écran partiel entre le village et la voie ferrée.

Les mesures envisagées

Concernant le maret et la croix de chemin, dans le cas où la préservation de ces éléments patrimoniaux ne serait pas possible, ce qui sera confirmé lors de la réalisation des études ultérieures de conception et d'organisation des modalités de travaux, ils seront soigneusement retirés et déplacés sur un autre emplacement ou remis à leur place initiale à l'issue des travaux si cela s'avère techniquement réalisable afin d'éviter la destruction de ces éléments.

Une concertation sera menée avec la commune.

À défaut, une demande de permis de démolir sera réalisée conformément à la réglementation en matière d'urbanisme.

Les différentes étapes de l'archéologie préventive seront mises en œuvre dans les étapes ultérieures d'avancement du projet, avec réalisation de diagnostics puis de fouilles localisées, en fonction des prescriptions des services de l'État.

Le projet été optimisé afin d'éviter plusieurs sites à forte sensibilité et fort potentiel archéologique : les Donzelles, la Travatelle, Pioch Mary- les Donzeles, Peyre de Pouls et Grange de Pradal Sud Pot Cassé.

Le parti d'aménagement visera à intégrer la Ligne Nouvelle par la réalisation d'aménagements paysagers, conformément aux principes dégagés dans l'état initial et dans le Schéma Directeur d'Aménagement Passager.

5.5.6. Conclusion

Au regard des incidences de la première phase du projet de la Ligne Nouvelle et considérant les mesures d'insertion environnementales mises en œuvre (démarche ERC), la réalisation du projet ne remet pas en cause la prise en compte de l'environnement communal par le PLU de Florensac.

5.6. L'ANALYSE DES INCIDENCES DE LA MISE EN COMPATIBILITE SUR LE RESEAU NATURA 2000

Le territoire communal est concerné par un site Natura 2000 : la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Cours inférieur de l'Hérault ». Le projet est concerné par ce site.

Selon les conclusions de l'Évaluation appropriée des incidences pour les sites Natura 2000 concernés par le projet de Ligne Nouvelle, au regard des atteintes résiduelles sur les différents éléments évalués, et grâce à l'application de mesures de réduction, le projet présente une incidence résiduelle non notable dommageable sur le site.

Le projet pourra avoir des incidences sur le réseau Natura 2000 au-delà du territoire communal. Des sites distants de plusieurs kilomètres du projet ont ainsi été analysés au regard des liens écologiques fonctionnels qui pourraient exister entre la zone d'étude et les sites Natura 2000 (liens envisagés notamment au regard des déplacements des oiseaux et chauve-souris).

On se reportera à la pièce F-8A « Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – Première phase Montpellier - Béziers » pour avoir une vision de l'ensemble des incidences qui ne relèvent pas de l'échelle communale.

5.7. EXPOSE DES MOTIFS DES CHANGEMENTS APPORTES PAR LA MISE EN COMPATIBILITE

Les adaptations au PLU de la commune de Florensac, en vigueur depuis le 28/08/2019, proposées visent à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet LNMP. La justification du choix du projet retenu figure dans la pièce F-4 « Justification du projet ».

5.8. CRITERES, INDICATEURS ET MODALITES RETENUS POUR SUIVRE LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE SUR L'ENVIRONNEMENT

Cette partie doit permettre de définir des critères de suivi de la mise en compatibilité ; ces critères sont à distinguer des critères de suivi des mesures proposées dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet (cf. §5 de la pièce F-7A2 « Évaluation environnementale de la première phase (Montpellier - Béziers).

L'objectif est de mesurer, postérieurement à la réalisation du projet, les effets réels de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur l'organisation du territoire, afin d'en vérifier a posteriori la cohérence avec les effets attendus au moment de la réalisation de la présente étude.

Le suivi de l'occupation des sols proposé dans le §11 de la pièce F-5 « Analyse globale des effets du projet sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation » peut en donner une première indication ; il convient cependant de pousser l'analyse plus loin, zonage par zonage.

Après représentation des secteurs modifiés par le projet sur le plan de zonage, un calcul des emprises pourra être de nouveau réalisé par zone.

La comparaison des tableaux des impacts par zonages ante projet et post projet permettra alors de réaliser ce suivi des effets.

Tableau 4 : Exemple de tableau de suivi

Analyse par zone	Au stade de mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone AC	72,9 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone A0	7,6 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone N	19,5 % inclus dans l'ER	Y % acquis

5.9. RESUME NON TECHNIQUE

5.9.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP

5.9.1.1. CADRE REGLEMENTAIRE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le code de l'urbanisme prévoit que les documents de planification, et notamment les documents d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme...) doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale, y compris lors d'une procédure de mise en compatibilité avec une déclaration d'utilité publique (le cas échéant après examen au cas par cas). Les conditions de cette évaluation environnementale sont déterminées par les articles L.104-1 et suivants et R.104-1 et suivants du code de l'urbanisme.

Dans le cadre de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, SNCF Réseau a élaboré, en accord avec les services compétents de l'État, une évaluation environnementale pour l'ensemble des documents d'urbanisme devant faire l'objet d'une mise en compatibilité.

5.9.1.2. OBJECTIFS DE L'EVALUATION ET DEMARCHE MISE EN ŒUVRE POUR LE PROJET LNMP

L'évaluation environnementale permet d'interroger l'opportunité des décisions d'aménagement en amont de la réalisation des projets s'inscrit dans un objectif de prévention des impacts environnementaux et de cohérence des choix. À l'échelle d'un Schéma de Cohérence Territoriale ou d'un Plan Local d'Urbanisme, l'évaluation environnementale s'intéresse à l'ensemble des potentialités ou décisions d'aménagement concernant le territoire, et donc à la somme de leurs incidences environnementales, contrairement à l'étude d'impact qui analysera ensuite chaque projet individuellement.

Dans le cadre d'une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme avec un projet déclaré d'utilité publique, l'évaluation environnementale consiste :

- Soit à actualiser l'évaluation environnementale existante du document en vigueur, afin d'analyser l'effet de la mise en compatibilité sur les incidences environnementales évaluées pour le document concerné ;
- Soit à élaborer, lorsqu'une évaluation environnementale n'a pas encore été réalisée, une analyse ciblée des effets de la mise en compatibilité sur les perspectives d'aménagement et les incidences environnementales du territoire.

Les documents d'urbanisme actuellement en vigueur, et qui font l'objet d'une mise en compatibilité avec le projet LNMP, ne comprennent pas systématiquement des évaluations environnementales ayant donné lieu à une procédure d'instruction telle que définie au code de l'urbanisme.

Les évaluations environnementales réalisées pour le projet LNMP feront par contre l'objet d'un avis de l'Ae compétente.

5.9.2. Contenu de l'évaluation environnementale

L'article R.104-18 du code de l'urbanisme précise le contenu du rapport environnemental, qui doit comprendre une présentation résumée des objectifs du document, une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution, une analyse des incidences de la mise en œuvre du document sur l'environnement, l'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu, la présentation des mesures envisagées, la définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement et un résumé non technique.

5.9.3. Analyse de l'état initial de l'environnement

5.9.3.1. L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

La géographie

La zone d'étude traverse le territoire communal composé essentiellement de vignobles. Des mas et une coopérative vinicole sont situés dans cette zone. Un réservoir (Puech des Masques) ainsi qu'une station d'épuration y sont également présents. La zone d'étude longe l'A9 et franchit les RD18 et RD32 ainsi que l'aire de repos de Florensac. Elle franchit aussi le fleuve de l'Hérault.

La zone d'étude couvre 5,4 km² du territoire communal, soit 15,1 %.

Le relief et la géologie

Le projet s'inscrit dans la vallée alluviale de l'Hérault à une altitude variant d'une dizaine à une quarantaine de mètres d'altitude.

Des sols compressibles sont à noter dans la vallée alluviale de l'Hérault.

Les eaux souterraines

4 masses d'eaux souterraines sont présentes :

- Les Calcaires jurassiques pli ouest de Montpellier, unité Plaisan-Villeveyrac (FRDG159) ;
- Les Sables astiens de Valras-Agde (FRDG224) ;
- Les Alluvions de l'Hérault (FRDG311) ;
- Les Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers-Pézenas (FRDG510)

La zone d'étude traverse trois périmètres de protection de captage d'eau potable sur la commune de Florensac :

- Puits Filliol de F01 à F12 (immédiate, rapprochée et éloignées) (arrêté n°92-II-825) ;
- Forage Pesquier F1 Est et F2 Ouest (immédiate, rapprochée et éloignées) ;
- Pommières (immédiate et rapprochée) (arrêté n°95-II-877).

Par ailleurs, au droit de la zone d'étude, l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse signale la présence de :

- La zone de sauvegarde des sables de l'Astien, avec un SAGE en cours d'élaboration ;
- La zone de sauvegarde du champ captant de Florensac.

Eaux superficielles

La zone d'étude concerne les cours d'eau et canaux suivants :

- Le ruisseau de Courredous (ou fossé de la Pissine) ;
- Le fossé de Rieu ;
- L'Hérault.

Des enjeux forts sont liés aux zones inondables de l'Hérault, tandis qu'ils sont modérés pour le ruisseau de Courredous et faibles pour le fossé de Rieu.

Risques naturels

La commune de Florensac est soumise au risque inondation et dispose d'un Plan de Prévention des Risques inondation sur le bassin de risque vallée inondable de l'Hérault. La zone d'étude est concernée par les zonages « R » et « Bn » du PPRi.

La commune est exposée au risque feux de forêts et présente des secteurs à aléa globalement faible. Aucune piste de Défense de la Forêt Contre les Incendies (DFCI) n'est présente au droit de la zone d'étude.

5.9.3.2. LE PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

Les périmètres d'inventaires et de protection suivants sont identifiés sur la zone d'étude :

- 2 ZNIEFF : « Collines marneuses de Castelnaud-de-Guers » et « Cours aval de l'Hérault » ;
- Des PNA : Loutre d'Europe, Emyde lépreuse, Pie grièche et Lézard Ocellé ;
- 1 ENS : site départemental du pont de Florensac.

Les principaux sites à enjeux identifiés sur la zone d'étude sont liés à la ripisylve et à la plaine alluviale de l'Hérault ainsi qu'à la ripisylve du ruisseau des Courredous.

5.9.3.3. L'AGRICULTURE, LA VITICULTURE, LA FORET ET LA SYLVICULTURE

Les enjeux agricoles sont modérés à très forts (forts au niveau de la vallée alluviale de l'Hérault, très forts à l'est de la commune, vers Pomérois).

Les enjeux forestiers forts identifiés sur la zone d'étude correspondent à la ripisylve de l'Hérault et à un secteur au niveau du Puech des Masques.

Aucun EBC n'est concerné par la zone d'étude.

5.9.3.4. L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

La zone d'étude traverse la partie centrale du territoire communal. Elle est essentiellement composée de zones agricoles.

Plusieurs infrastructures de transport (A9, 3 départementales), réseaux de transport d'énergie (2 lignes électriques et une conduite de gaz) et de télécommunication sont interceptés par le projet.

L'activité touristique est peu présente mais certains équipements sont implantés : chemin de randonnée, structure d'accueil (bar) et aire de détente au bord de l'Hérault.

Pour ce qui est de l'aspect urbanistique, la zone d'étude intercepte 4 servitudes.

Enfin, la commune est soumise au risque lié au transport de matières dangereuses (A9) et au risque de rupture de barrage.

5.9.3.5. PATRIMOINE ET PAYSAGE

La zone d'étude ne traverse pas de site classé ou inscrit dans ce secteur ni de périmètre de protection de monument historique.

De nombreux Mas et domaines sont présents dans la zone d'étude. Un mazel et une croix en bord de route, éléments protégés au titre des articles L151-19 du code de l'urbanisme, sont situés au droit de l'emplacement réservé du projet.

Enfin, au droit de Florensac, la zone d'étude est concernée par le site sensible paysager n°14 « Vallée de l'Hérault et Monts Ramus ». Au droit de Florensac, la zone d'étude traverse, en grande majorité, des espaces viticoles.

5.9.4. Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement et mesures proposées

La mise en compatibilité porte sur : le zonage AC et N.

Le tableau ci-après rappelle la répartition en hectares.

Tableau 5 : Surfaces concernées par l'emplacement réservé par zonage du PLU

Nom de la zone concernée par la mise en compatibilité	Surface concernée par l'ER (ha)	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la surface de la zone concernée (Source : Insee)
Zone AC	72,9 %	1,5 %
Zone A0	7,6 %	0,16 %
Zone N	19,5 %	0,41 %

5.9.4.1. INCIDENCES ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

La géographie

La mise en compatibilité n'a aucun effet.

Le relief et la géologie

La réalisation des affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet sont autorisés dans le périmètre de mise en compatibilité. Ils sont liés au projet engendreront une évolution de la topographie. En effet, la Ligne Nouvelle s'insérera dans le territoire en déblais ou en remblais, ce qui impliquera des modifications locales de relief.

Au droit de Florensac, la section courante du projet est principalement en remblais représentant au total un volume d'environ 660 000 m³ sur une longueur de 4 800 m. Sur la partie ouest de la section, les remblais, pouvant dépasser une quinzaine de mètres, alternent avec la présence de viaducs (le viaduc de l'Hérault et les 6 viaducs de décharge de l'Hérault). Deux déblais ne dépassant pas 10 mètres sont prévus au niveau du Puech des Masques et au niveau du PK114.

Les aménagements paysagers et architecturaux accompagnant l'insertion de la Ligne Nouvelle permettront de réduire les effets de la ligne sur la topographie communale.

La réalisation des piles du viaduc de l'Hérault dans les niveaux aquifères entrainera localement des effets quantitatifs permanents sur la nappe alluviale. Les piles ne seront toutefois pas de nature à modifier le régime des écoulements et l'impact sur le niveau piézométrique restera inférieur à 10 cm. Un suivi piézométrique sera toutefois mis en place avant et pendant les travaux afin de confirmer le caractère marginal de l'évolution.

Les eaux souterraines

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet sont autorisés dans le périmètre de mise en compatibilité. Ils pourraient, en l'absence de dispositifs intégrés à la conception du projet technique, avoir un effet sur l'écoulement et la qualité des eaux souterraines.

La réalisation des piles des viaducs de l'Hérault constituera un risque de pollution temporaire. Les installations de chantier principales seront situées à l'extérieur de ces secteurs.

La zone de sauvegarde de la nappe Astienne est traversée sur 2 km en viaduc puis en remblai. Les effets qualitatifs en phase travaux nécessitent la mise en place de mesures de réduction :

Mise en place d'un schéma d'assainissement permettant la collecte, le traitement des eaux de plateforme et la recharge de l'aquifère en respectant le SAGE.

Concernant les périmètres de protection des captages d'eau potable : au niveau des forages Pesquier et des puits Filliol, du fait de la faible protection de l'aquifère exploité, le risque de pollution accidentelle au moment des travaux du viaduc doit faire l'objet de mesures spécifiques :

- Installations de chantier proscrites ;
- Collecte des eaux de ruissellement et rejet dans le réseau superficiel après décantation et déshuilage durant la phase travaux.

En phase exploitation, dans la traversée des PPR les principales mesures de réduction spécifique consistent à :

- Interdire l'usage de produits phytosanitaires dans les zones de périmètre de protection rapprochée des captages d'eau potable ;
- Mettre en place un 3ème rail (dit de sécurité) ;
- Mettre en place un suivi qualitatif et quantitatif des eaux souterraines avant, pendant et après les travaux.

Les eaux superficielles

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet LNMP sont autorisés dans le périmètre de mise en compatibilité. Ils pourraient avoir, en l'absence de dispositifs intégrés à la conception du projet technique, des effets sur l'écoulement et la qualité des eaux superficielles (imperméabilisation de la plate-forme, concentration localisée des eaux, accumulation de sédiments).

- Le projet concerne le fleuve Hérault, le ruisseau de Courredous et le fossé de Rieu ;
- Les ouvrages hydrauliques (viaducs en particulier) ont été dimensionnés afin de permettre une transparence hydraulique et écologique, tout en assurant la pérennité des ouvrages ;
- Les cours d'eau traversés par l'aménagement sont protégés des pollutions accidentelles par des bassins de confinement.

Les risques naturels

La réalisation du projet est permise dans le périmètre de la mise en compatibilité. Néanmoins, cette mise en compatibilité ne permet pas la réalisation d'autres projets et n'entraîne donc pas d'autres incidences environnementales que celles de la Ligne Nouvelle, notamment concernant les risques naturels.

Les ouvrages hydrauliques permettront d'assurer la libre circulation des eaux et de ne pas modifier les périmètres exposés au risque inondation (viaducs en particulier).

La planification des travaux prendra en compte les périodes les plus favorables pour les interventions pour les secteurs soumis au risque feux de forêts. Le réseau de Défense des Forêts contre les Incendies (DFCI) sera rétabli de manière à éviter toute incidence sur l'exploitation et la protection des forêts.

5.9.4.2. INCIDENCES ET MESURES SUR LE PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

La réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet LNMP ainsi que les outillages, équipements, installations techniques, affouillements et exhaussements de sols liés au projet sont autorisés dans le périmètre de la mise en compatibilité.

Le projet concerne les sites suivants :

- 1 ZNIEFF marginalement : « Cour aval de l'Hérault » ;
- L'ENS du site départemental du pont de Florensac ;
- Des PNA : Pie-grièche, Emyde lépreuse, Loutre d'Europe, et Léopard Ocellé;

Un calendrier des travaux adapté aux espèces à enjeux sera suivi dans les secteurs les plus sensibles, où de forts enjeux sont identifiés.

Concernant la phase exploitation, un risque concerne la destruction d'individus par collision avec les trains. Le rétablissement des continuités écologiques (par des viaducs notamment) est l'une des mesures principales permettant de réduire l'impact sur la faune. Des impacts résiduels demeurent néanmoins pour tous les groupes biologiques et différentes mesures compensatoires visant à recréer des habitats favorables aux espèces impactées sont ainsi prévues.

5.9.4.3. L'AGRICULTURE, LA VITICULTURE, LA FORET ET LA SYLVICULTURE

La réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet LNMP ainsi que les outillages, équipements, installations techniques, affouillements et exhaussements de sols liés au projet sont autorisés dans le périmètre de la mise en compatibilité.

Agriculture : près de 45 exploitations sont concernées par le projet, avec des effets indirects sur 1 structure collective. Les mesures proposées résident dans la compensation des surfaces perdues, la possibilité d'un aménagement foncier, le rétablissement des pistes d'exploitation.

Forêts et sylviculture : aucun EBC n'est à déclasser pour le projet. Le projet évite la ripisylve de l'Hérault par passage en viaduc et ne concerne aucune autre parcelle forestière à enjeu.

Les zones de forêts impactées feront l'objet des compensations suivantes : travaux de boisement ou reboisement, travaux d'amélioration, indemnisation.

5.9.4.4. INCIDENCES ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

La réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet LNMP ainsi que les outillages, équipements, installations techniques, affouillements et exhaussements de sols liés au projet sont autorisés dans le périmètre de la mise en compatibilité.

La réalisation des affouillements et exhaussements n'impactera aucun bâti.

Les accès aux différentes zones d'activités seront maintenus durant la période de travaux.

Toutes les voiries et tous les réseaux interceptés seront rétablis.

Des protections acoustiques seront mises en place le long des habitations les plus proches du projet pour respecter les seuils acoustiques réglementaires.

5.9.4.5. INCIDENCE ET MESURES SUR LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE

Concernant le mazet et la croix de chemin, dans le cas où la préservation de ces éléments patrimoniaux ne serait pas possible, ils seront soigneusement retirés et déplacés sur un autre emplacement ou remis à leur place initiale à l'issue des travaux si cela s'avère techniquement réalisable. À défaut, une demande de permis de démolir sera réalisée conformément à la réglementation en matière d'urbanisme.

Les différentes étapes de l'archéologie préventive seront mises en œuvre dans les étapes ultérieures d'avancement du projet, avec réalisation de diagnostics puis de fouilles localisées, en fonction des prescriptions des services de l'État.

Le parti d'aménagement visera à intégrer la Ligne Nouvelle par la réalisation d'aménagements paysagers, conformément aux principes dégagés dans les études antérieures.

5.9.5. L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau NATURA 2000

Le territoire communal est concerné par le site Natura 2000 « Cours inférieur de l'Hérault ». Le projet est concerné par ce site.

Selon les conclusions de l'Évaluation appropriée des incidences pour les sites Natura 2000 concernés par le projet de Ligne Nouvelle, au regard des atteintes résiduelles sur les différents éléments évalués, et grâce à l'application de mesures de réduction, le projet présente une incidence résiduelle non notable dommageable sur le site.

Le projet pourra avoir des incidences sur le réseau Natura 2000 au-delà du territoire communal. Des sites distants de plusieurs kilomètres du projet ont ainsi été analysés au regard des liens écologiques fonctionnels qui pourraient exister entre la zone d'étude et les sites Natura 2000 (liens envisagés notamment au regard des déplacements des oiseaux et chauve-souris).

On se reportera à la pièce F-8A « Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – Première phase Montpellier - Béziers » pour avoir une vision de l'ensemble des incidences qui ne relèvent pas de l'échelle communale.

5.9.6. Expose des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité

Les adaptations au PLU de la commune de Florensac, en vigueur depuis le 28/08/2019, proposées visent à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet LNMP. La justification du choix du projet retenu figure dans la pièce F-4 « Justification du projet ».

5.9.7. Critères, indicateurs et modalités retenues pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement

Cette partie doit permettre de définir des critères de suivi de la mise en compatibilité ; ces critères sont à distinguer des critères de suivi des mesures proposées dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet (cf. §5 de la pièce F-7A2 « Évaluation environnementale de la première phase (Montpellier - Béziers).

L'objectif est de mesurer, postérieurement à la réalisation du projet, les effets réels de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur l'organisation du territoire, afin d'en vérifier a posteriori la cohérence avec les effets attendus au moment de la réalisation de la présente étude.

Le suivi de l'occupation des sols proposé dans le §11 de la pièce F-5 « Analyse globale des effets du projet sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation » peut en donner une première indication ; il convient cependant de pousser l'analyse plus loin, zonage par zonage.

Après représentation des secteurs modifiés par le projet sur le plan de zonage, un calcul des emprises pourra être de nouveau réalisé par zone.

La comparaison des tableaux des impacts par zonages ante projet et post projet permettra alors de réaliser ce suivi des effets.

Tableau 6 : Exemple de tableau de suivi

Analyse par zone	Au stade de mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone AC	72,9 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone A0	7,6 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone N	19,5 % inclus dans l'ER	Y % acquis

6. ANNEXES

6.1. ANNEXE TECHNIQUE SERVITUDE T1 RELATIVE AUX CHEMINS DE FER

SERVITUDES RELATIVES AU CHEMIN DE FER (T1)

1) GENERALITES

Servitudes relatives aux chemins de fer.

Servitudes de grande voirie :

- alignement,
- occupation temporaire des terrains en cas de réparation,
- distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés,
- mode d'exploitation des mines, carrières et sablières.

Servitudes spéciales :

- constructions,
- excavations,
- dépôt de matières inflammables ou non.

Servitudes de débroussaillage.

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des Chemins de fer - Décret du 22 mars 1942.

Code minier : articles 84 modifié et 107.

Code forestier : articles L 322.3 et L 322.4.

Loi du 29 décembre 1892 : occupation temporaire.

Décret-Loi du 30 octobre 1935 modifié en son article 6 par la loi du 27 octobre 1942, relatif à la servitude de visibilité concernant les voies publiques et les croisements à niveau.

Décret n° 59.962 du 31 juillet 1959 modifié concernant l'emploi des explosifs dans les minières et carrières.

Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.

Décret n° 69.601 du 10 juin 1969 relatif à la suppression des installations lumineuses de nature à créer un danger pour la circulation des trains.

Décret n° 80.331 du 7 mai 1980 portant règlement général des industries extractives.

Fiche note 11.18 BIG n° 78.04 du 30 mars 1978.

Ministère des Transports - Direction Générale des Transports intérieurs -
Direction des Transports terrestres.

2) Procédure d'institution

2.1) Procédure

Application des dispositions de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer qui a institué des servitudes à l'égard des propriétés riveraines de la voie ferrée.

Sont applicables aux chemins de fer :

- les lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, haies et ouvrages, le passage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques (articles 2 et 3 de la loi du 15 juillet 1845) ;
- les servitudes spéciales qui font peser des charges particulières sur les propriétés riveraines afin d'assurer le bon fonctionnement du service public que constituent les communications ferroviaires (articles 5 et suivants de la loi du 15 juillet 1845) ;
- les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics (loi du 29 décembre 1892 sur l'occupation temporaire).

Les servitudes de grande voirie s'appliquent dans des conditions particulières :

Alignement

L'obligation d'alignement s'impose :

- aux riverains de la voie ferrée proprement dite et à ceux des autres dépendances du domaine public ferroviaire telle que gares, cours de gares et avenues d'accès non classées dans une autre voirie ;
- elle ne concerne pas les dépendances qui ne font pas partie du domaine public où seule existe l'obligation éventuelle de bornage à frais communs.

L'alignement accordé et porté à la connaissance de l'intéressé par arrêté préfectoral, a pour but essentiel d'assurer le respect des limites du chemin de fer.

L'administration ne peut pas, comme en matière de voirie, procéder à des redressements ni bénéficier de la servitude de reculement (Conseil d'Etat, arrêt Pourreyron du 3 juin 1910).

Mines et carrières

Si les travaux de recherches ou d'exploitation d'une mine sont de nature à compromettre la conservation des voies de communication, il y sera pourvu par le préfet du département.

Les cahiers des charges des concessionnaires indiquent que ces derniers doivent obtenir des préfets des autorisations spéciales, lorsque les travaux doivent être exécutés à proximité des voies de communication. La distance étant déterminée dans chaque cas d'espèce.

2.2) Indemnisation

L'obligation de procéder à la suppression de constructions existant au moment de la promulgation de la loi de 1845 ou lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10 de la loi du 15 juillet 1845), ouvre aux propriétaires un droit à indemnité fixée comme en matière d'expropriation.

L'obligation de procéder à la suppression de plantations, excavations, couvertures en chaumes, amas de matériaux existant au moment de la promulgation de la loi de 1845 ou lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10) ouvre aux propriétaires un droit à indemnité déterminée par la juridiction administrative, selon les règles prévues en matière de dommages de travaux publics.

L'obligation de débroussaillage, conformément aux termes des articles L 322.3 et L 322.4 du Code forestier, ouvre aux propriétaires un droit à indemnité. En cas de contestation, l'évaluation en sera faite en dernier ressort par le Tribunal d'Instance.

Une indemnité est due aux concessionnaires de mines établies antérieurement, du fait du dommage permanent résultant de l'impossibilité d'exploiter des richesses minières dans la zone prohibée.

En dehors des cas énoncés ci-dessus, les servitudes applicables aux riverains du chemin de fer n'ouvrent pas droit à indemnité.

2.3) Publicité

En matière d'alignement, délivrance de l'arrêté d'alignement par le préfet du département.

3) Effets de la servitude

3.1) Prérogative de la puissance publique.

3.1.1.) Prérogatives exercées directement par la puissance publique.

Possibilité pour le SNCF, quand le chemin de fer traverse une zone boisée, d'exécuter à l'intérieur d'une bande de 20 mètres de largeur, calculée du bord extérieur de la voie et après en avoir avisé les propriétaires, les travaux de débroussaillage des morts-bois (articles L 322.3 et 322.4 du Code forestier).

3.1.2) Obligations de faire imposée au propriétaire.

Obligation pour le riverain, avant tous travaux de construction, de demander la délivrance de son alignement.

Obligation, pour les propriétaires riverains de procéder à l'élagage des plantations situées sur une longueur de 50 mètres de part et d'autre des passages à niveau, ainsi que de celles faisant saillie sur la zone ferroviaire, après intervention, pour ces dernières, d'un arrêté préfectoral (Loi des 16-24 août 1970). Sinon, intervention d'office de l'administration.

Obligation pour les riverains d'une voie communale au croisement avec une voie ferrée, de maintenir, et ce, sur une distance de 50 mètres de part et d'autre du centre du passage à niveau, les haies à une hauteur de 1 mètre au-dessus de l'axe des chaussées et les arbres de haut jet à 3 mètres (Décret du 14 mars 1954 relatif aux voies communales).

Application aux croisements à niveau non munis de barrières, d'une voie publique et d'une voie ferrée, des dispositions relatives à la servitude de visibilité, figurant au décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942.

Obligation pour les propriétaires, sur ordre de l'administration, de procéder, moyennant indemnité, à la suppression des constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou non existant dans les zones de protection édictées par la loi du 15 juillet 1845 et pour l'avenir lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10, loi du 15 juillet 1845).

3

En cas d'infractions aux prescriptions de la loi du 15 juillet 1845 réprimées comme en matière de grande voirie, les contrevenants sont condamnés par le juge administratif à supprimer dans un délai donné, les constructions, plantations, excavations, couvertures, dépôts contraires aux prescriptions, sinon la suppression a lieu d'office aux frais du contrevenant (article 11, alinéas 2 et 3, loi du 15 juillet 1845).

3.2) Limitation au droit d'utiliser le sol.

3.2.1) Obligations passives.

Obligation, pour les riverains voisins d'un croisement à niveau, de supporter les servitudes résultant d'un plan de dégagement établi en application du décret-loi du 30 octobre 1935, modifié le 27 octobre 1942, concernant les servitudes de visibilité.

Interdiction aux riverains de la voie ferrée de procéder à l'édification d'aucune construction autre qu'un mur de clôture dans une distance de 2 mètres d'un chemin de fer. Cette distance est mesurée, soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin et, à défaut, d'une ligne tracée à 1,50 mètre à partir des rails extérieurs de la voie de chemin de fer. L'interdiction ne s'impose qu'aux riverains de la voie proprement dite et non pas aux dépendances du chemin de fer non pourvues de voies ; elle concerne, non seulement les maisons d'habitation, mais aussi les magasins, hangars, écuries, etc ... (article 5 de la loi du 15 juillet 1845).

Interdiction aux riverains de la voie ferrée de planter des arbres à moins de 6 mètres de la limite de la voie ferrée constatée par un arrêté d'alignement et des haies vives à moins de 2 mètres. Le calcul de la distance est fait d'après les règles énoncées ci-dessus en matière de constructions (application des règles édictées par l'article 5 de la loi du 9 ventôse an VIII).

Interdiction d'établir aucun dépôt de pierres ou objets non inflammables pouvant être projetés sur la voie à moins de 5 mètres. Les dépôts effectués le long des remblais sont autorisés lorsque la hauteur du dépôt est inférieure à celle du remblai (article 8, loi du 15 juillet 1845).

Interdiction d'établir aucun dépôt de matières inflammables et des couvertures en chaume à moins de 20 mètres d'un chemin de fer.

Interdiction aux riverains d'un chemin de fer qui se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, de pratiquer des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus (article 6, loi du 15 juillet 1845).

Interdiction aux riverains de la voie ferrée de déverser leurs eaux résiduelles dans les dépendances de la voie ferrée (article 3, loi du 15 juillet 1845).

3.2.2) Droits résiduels du propriétaire

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir, par décision du Ministre chargé des Chemins de fer, une dérogation à l'interdiction de construire à moins de 2 mètres du chemin de fer, lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin de fer et la disposition des lieux le permettent (article 9, loi du 15 juillet 1845).

Possibilité pour les riverains propriétaires de constructions antérieures à la loi de 1845 ou existant lors de la construction d'un nouveau chemin de fer, de les entretenir dans l'état où elles se trouvaient à cette époque (article 5, loi du 15 juillet 1845).

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir, par décision du Préfet, une dérogation à l'interdiction de planter des arbres (distance ramenée de 6 mètres à 2 mètres) et des haies vives (distance ramenée de 2 mètres à 0,50 mètre).

4

Possibilité pour les propriétaires riverains d'exécuter des travaux concernant les mines et carrières, à proximité des voies ferrées, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation préfectorale déterminant, dans chaque cas, la distance à observer entre le lieu des travaux et le chemin de fer.

Possibilité pour les propriétaires riverains de pratiquer des excavations, en bordure de voie ferrée, en remblai de plus de 3 mètres, dans la zone d'une largeur égale à la hauteur verticale du remblai mesurée à partir du pied du talus, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation préfectorale délivrée après consultation de la SNCF.

Possibilité pour les propriétaires riverains de procéder à des dépôts d'objets non inflammables, dans la zone de prohibition lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin de fer et la disposition des lieux le permettent, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation du Ministre chargé du chemin de fer.

Les dérogations accordées à ce titre sont toujours révocables (article 9, loi du 15 juillet 1845).



En partenariat avec :

