

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

Pièce H-11 : Commune de Villeneuve-lès-Maguelone



Novembre 2021



PIECE H : MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

SOMMAIRE

1. LES GENERALITES SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME	7	3.6. Analyse de la compatibilité du projet avec les emplacements réservés	19
1.1. Mise en compatibilité.....	7	3.7. Analyse de la compatibilité du projet avec les Espaces Boisés Classés.....	19
1.1.1. Définition	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
1.1.2. Champ d'application	7		
1.2. Mise en compatibilité d'un PLU	7	4. LES DISPOSITIONS PROPOSEES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU.....	21
1.3. Objet du présent dossier	8	4.1. Modifications apportées au plan de zonage	21
1.4. Réglementation de la mise en compatibilité du PLU et description de la procédure... ..	8	4.2. Modifications du règlement d'urbanisme	24
1.4.1. Procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme	8	4.3. Modifications apportées aux emplacements réservés.....	27
1.4.2. Rappel des textes réglementaires	9		
1.4.3. Le cas particulier des communes « Littoral »	10	5. L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE	31
1.4.4. Contenu du dossier de mise en compatibilité.....	10	5.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan	31
2. LA PRESENTATION DU PROJET.....	12	5.1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale.....	31
2.1. Les caractéristiques générales du projet	12	5.1.2. Objectifs de l'évaluation et démarche mise en œuvre pour le projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan	31
2.1.1. Les enjeux et apports du projet	12	5.2. Contenu de l'évaluation environnementale.....	31
2.1.2. Les objectifs du projet	13	5.3. Avis de l'Autorité environnementale	32
2.2. Les caractéristiques de la section du projet traversant la commune de Villeneuve-lès-Maguelone	15	5.4. Analyse de l'état initial de l'environnement.....	32
2.2.1. Le territoire communal	15	5.4.1. L'environnement physique	32
2.2.2. Le projet sur le territoire communal.....	15	5.4.2. Le patrimoine naturel et biologique.....	33
3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE VILLENEUVE-LES-MAGUELONE	17	5.4.3. L'agriculture, la viticulture et la sylviculture	38
3.1. Caractéristiques du document d'urbanisme concerne par la mise en compatibilité ..	17	5.4.4. L'environnement humain.....	38
3.2. Analyse de la compatibilité du projet avec le rapport de présentation	17	5.4.5. Le patrimoine et le paysage	39
3.3. Analyse de la compatibilité du projet avec le projet d'Aménagement et de Développement Durable	17	5.4.6. Synthèse	39
3.4. Analyse de la compatibilité du projet avec les orientations d'aménagement et de programmation	18	5.5. Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement et mesures proposées.....	42
3.5. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement.....	18	5.5.1. Les incidences sur l'environnement physique	42
3.5.1. Les zones traversées	18	5.5.2. Les incidences sur le patrimoine naturel et biologique	43
3.5.2. Les dispositions générales du règlement.....	18	5.5.3. Les incidences sur l'agriculture, la viticulture et la sylviculture	44
3.5.3. Analyse de la compatibilité du projet avec les dispositions applicables de la zone N18		5.5.4. Les incidences sur l'environnement humain	44
3.5.4. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement graphique (plan de zonage)19		5.5.5. Les incidences sur le patrimoine et le paysage.....	45
		5.5.6. Conclusion	45

5.6.	L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000.....	45
5.7.	Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité	45
5.8.	Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement	46
5.9.	Résumé non technique.....	46
5.9.1.	Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP	46
5.9.2.	Contenu de l'évaluation environnementale	46
5.9.3.	Analyse de l'état initial de l'environnement.....	46
5.9.4.	Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du plu sur l'environnement et mesures proposées.....	47
5.9.5.	L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau NATURA 2000 ...	49
5.9.6.	Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité.....	49
5.9.7.	Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement	49
6.	ANNEXES.....	50
6.1.	Annexe technique servitude T1 relative aux chemins de fer	50

TABLE DES ILLUSTRATIONS

FIGURES

Figure 1: Etapes de la procédure de mise en compatibilité	8
Figure 2 : L'arc Méditerranéen et l'axe Grand Sud	12
Figure 3 : Localisation de la commune de Villeneuve-lès-Maguelone au regard du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan	14
Figure 4 : Extrait de la présentation de projet global au droit de la commune de Villeneuve-lès-Maguelone.....	16
Figure 5 : Planche avant mise en compatibilité	22
Figure 6 : Planche après mise en compatibilité	23
Figure 7 : Réseau Natura 2000 au droit de la commune de Villeneuve-lès-Maguelone	35
Figure 8 : Zonage d'inventaire, de protection et de gestion du milieu naturel au droit de la commune de Villeneuve-lès-Maguelone	36
Figure 9 : Plans Nationaux d'Actions (PNA) au droit de la commune de Villeneuve-lès-Maguelone.....	37
Figure 10 : Principaux enjeux environnementaux de la commune de Villeneuve-lès-Maguelone 1/2	40
Figure 11 : Principaux enjeux environnementaux de la commune de Villeneuve-lès-Maguelone 2/2	41

TABLEAUX

Tableau 1 : Dates clefs du document d'urbanisme opposable	17
Tableau 2 : Surface de l'emplacement réservé par zone	18
Tableau 3 : Lignes THT concernée par la zone d'étude	39
Tableau 4 : Surface concernée par l'emplacement réservé (ER) par zonage du PLU.....	42
Tableau 5 : Exemple de tableau de suivi	46
Tableau 6 : Surfaces concernées par l'emplacement réservé (ER) par zonage du PLU	47
Tableau 7 : Exemple de tableau de suivi	49

1. LES 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 Villeneuve-lès-Maguelone s'inscrit dans le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole. Le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole prend en compte le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), qui évoque le tracé, les principes de raccordements à la ligne existante et de desserte des territoires traversés actés par décision ministérielle du 26 janvier 2017, ainsi que la réalisation de la première phase Montpellier-Béziers et l'engagement des études préalables à l'enquête publique décidés par décisions ministérielles du 1^{er} février 2017. **Une mise en compatibilité du SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole 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 Villeneuve-lès-Maguelone, 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 Villeneuve-lès-Maguelone n'est pas concernée par ces aménagements.

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 Villeneuve-lès-Maguelone 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: Etapes 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 Villeneuve-lès-Maguelone 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 compétente, 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 Villeneuve-lès-Maguelone.

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 Villeneuve-lès-Maguelone, 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, est 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

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.

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**.

2. LA PRESENTATION DU PROJET

2.1. LES 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 nouvelle ligne ferroviaire entre Montpellier et 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 plusieurs 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 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 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 arrêt) ;
- De nouveaux trains à desserte omnibus sur la voie ferrée existante grâce au report de certains trains sur la Ligne Nouvelle.

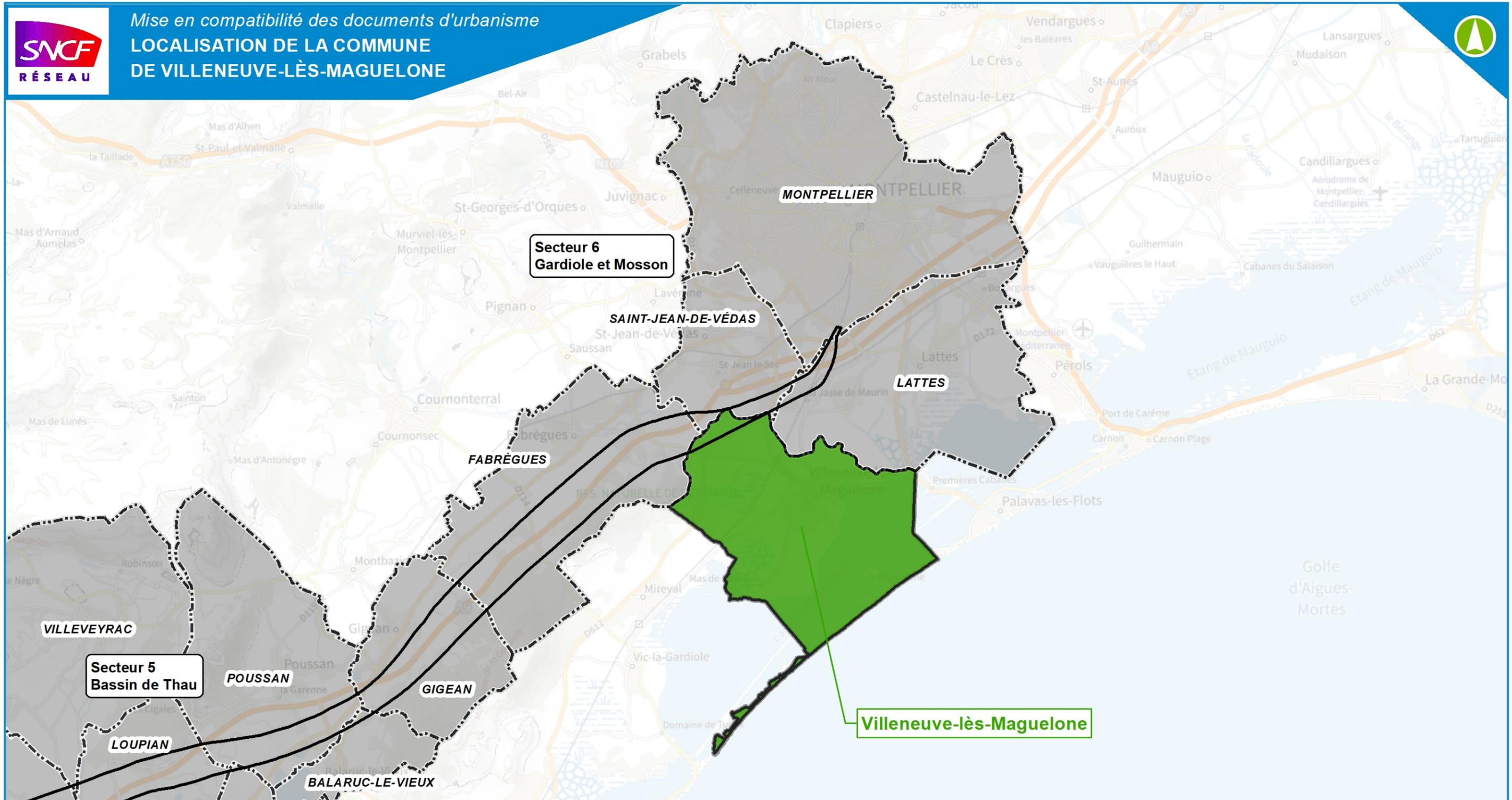
En complément de la voie ferrée existante modernisée, la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan permet de renforcer l'offre ferroviaire pour les voyageurs : plus de TGV, plus de TER sur la voie ferrée existante et de renforcer l'offre pour le transport de marchandises, créant ainsi les conditions d'un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

2.1.2. Les objectifs du projet

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

- 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.
- 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... 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).

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 : 21/01/2021
 Échelle : 1/110000

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

2.2. LES CARACTERISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE DE VILLENEUVE-LES-MAGUELONE

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 Villeneuve-lès-Maguelone est incluse dans le secteur 6 – Gardiole et Mosson (voir la Figure 3: Localisation de la commune de Villeneuve-lès-Maguelone au regard du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ci-avant).

 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 F-7A1 et F-7A2).

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 détaillées préalables à la réalisation des travaux, autorisations environnementales...).

2.2.1. Le territoire communal

La commune de Villeneuve-lès-Maguelone se situe dans le département de l'Hérault.

Elle appartient à Montpellier Méditerranée Métropole qui regroupe 31 communes.

La superficie de Villeneuve-lès-Maguelone est de 2 270 hectares et elle compte 10 012 habitants en 2017.

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 essentiellement le nord de la commune de Villeneuve-lès-Maguelone.

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

2.2.2.1. L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Le projet traverse le territoire communal sur environ 1 450 m, principalement en remblai dans ce secteur.

Cette section de la Ligne Nouvelle entre sur la commune de Villeneuve-lès-Maguelone (en limite avec Fabrègues) en déblai. Elle longe la route RD612 en remblai puis franchit le cours d'eau La Mosson par l'intermédiaire d'un viaduc pour atteindre la limite communale avec Saint-Jean-de-Védas.

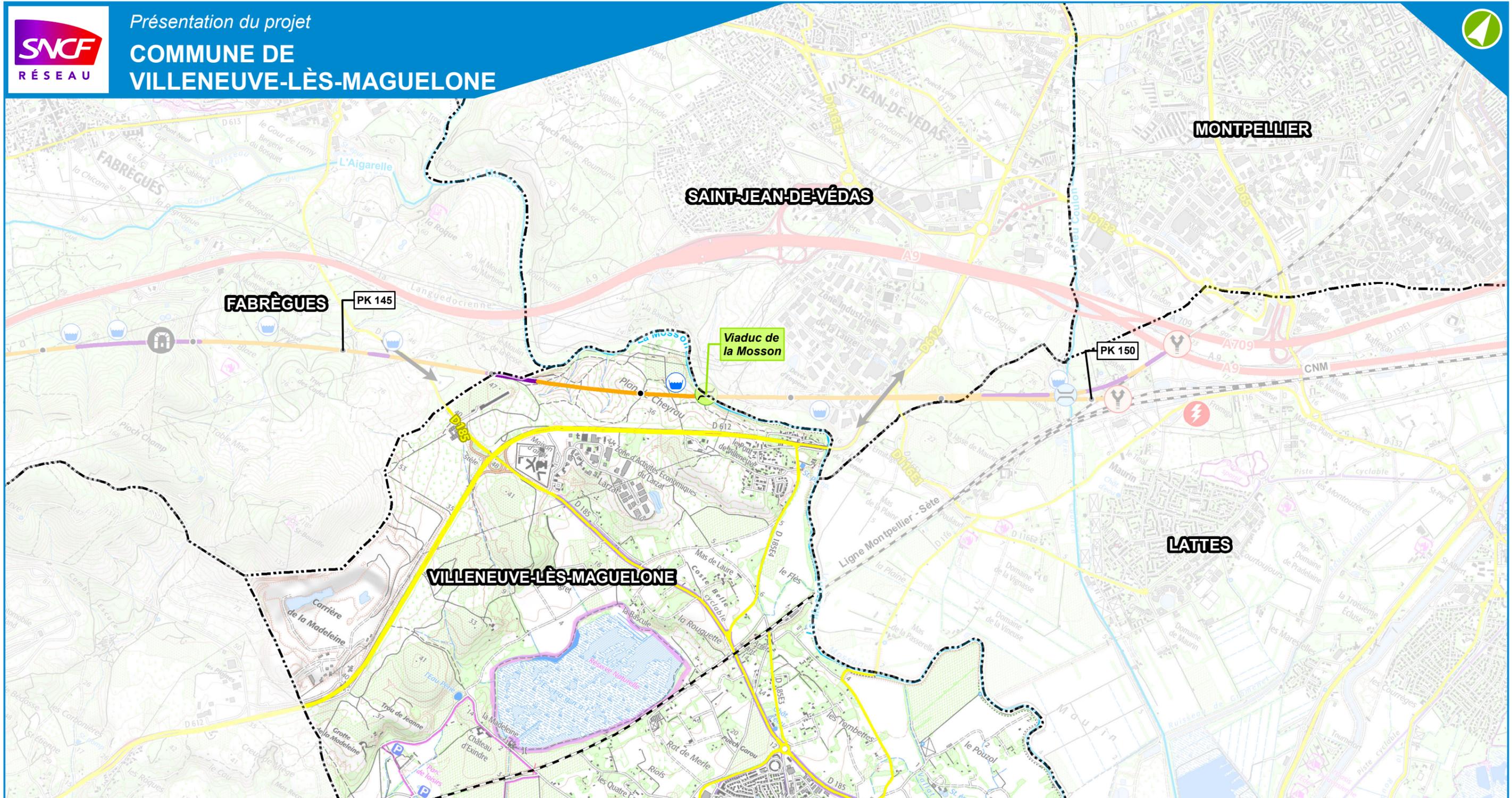
2.2.2.2. LES RETABLISSEMENTS DE VOIRIE

Même si aucune route départementale n'est interceptée par la Ligne Nouvelle, deux rétablissements de chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet.

Aucun chemin de randonnée n'est concerné.

2.2.2.3. LES INSTALLATIONS CONNEXES

À ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.



LÉGENDE

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

- 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. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE VILLENEUVE-LES-MAGUELONE

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

Le document d'urbanisme en vigueur de la commune de **Villeneuve-lès-Maguelone** est son **PLU approuvé le 29 mars 2013**, ayant fait l'objet d'une **modification simplifiée n°1 le 26 avril 2018**.

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 compatible ou prend en compte les documents de rang supérieurs notamment suivants :

- La Loi Littoral ;
- Le SDAGE Rhône-Méditerranée,
- Le SAGE Lez-Mosson-Etangs-Palavasiens ;
- Le SCoT de l'agglomération de Montpellier ;⁶
- Le Plan Local de l'Habitat de l'agglomération de Montpellier ;
- Le Plan de déplacements urbains de l'agglomération de Montpellier

Le tableau ci-après rappelle les principales évolutions du document en vigueur.

Tableau 1 : Dates clés du document d'urbanisme opposable

PLU de Villeneuve-lès-Maguelone		
Approbation du document d'urbanisme	Approbation des révisions et révisions simplifiées	Approbation des modifications et modification simplifiées
PLU approuvé le 29/03/2013		Déclaration de projet valant mise en compatibilité (Parc Monteillet) du 24/11/2016 Modification simplifiée n°1 du 26/04/2018

À noter que le PLU a fait l'objet :

- D'une mise à jour le 04/11/2013 afin de prendre en compte la modification du périmètre de protection du monument historique du Pont sur la Mosson,
- D'une annulation partielle le 18/06/2015,
- D'une mise en compatibilité le 24/11/2016 pour le projet « Le Parc Monteillet »,
- D'une mise à jour le 03/09/2018.

À titre d'information, un PLU intercommunal à l'échelle de Montpellier Méditerranée Métropole a été prescrit le 12 novembre 2015. La phase de consultation a eu lieu en 2019. Son approbation n'est à ce jour pas effective. Le projet LNMP y est pris en compte, notamment dans l'orientation « Développer la connectivité du territoire et son rayonnement extra-métropolitain » du projet de PADD soumis au débat du conseil de métropole du 19 juillet 2018.

Au-delà des éléments présentés ci-avant, le PLU est accompagné d'une servitude T1 associée à la voie ferrée existante.

 *L'annexe technique de la servitude T1 est présentée en annexe*
Erreur ! Source du renvoi introuvable.

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.

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 Plan Local d'Urbanisme 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.

Il justifie les objectifs compris dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le schéma de cohérence territoriale et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

Le rapport de présentation du PLU de la commune de Villeneuve-lès-Maguelone prend en compte le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne remet en cause ni le diagnostic ni les objectifs de développement de la commune et est donc compatible avec le rapport de présentation.

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 Villeneuve-lès-Maguelone s'articule autour de 5 axes :

- Axe 1 : Un Développement modéré et solidaire ;
- Axe 2 : Des Espaces naturels et agricoles au cœur d'un développement local durable ;
- Axe 3 : Une Qualité de vie alliant nature et urbanité ;
- Axe 4 : Un Réseau de déplacements en faveur de l'éco mobilité ;

⁶ Le SCoT cité dans le rapport de présentation du PLU est antérieur au SCoT actuellement applicable, le PLU étant lui-même antérieur.

- Axe 5 : Une Approche contextuelle et morphologique de l'urbanisme.

Dans le cadre de l'axe 2, une cartographie « Enjeux et limites des zones agricoles à préserver » permet de déduire que le projet est localisé en partie au niveau de zones inondables de danger et au sein d'espaces agricoles et naturels à préserver (garrigues).

Comme évoqué dans la partie « évaluation environnementale » du présent dossier de mise en compatibilité, la conception du projet prend en compte le risque inondation.

Par ailleurs, les espaces naturels à protéger sont intégrés en zone N. Le projet de Ligne Nouvelle impacte cette zone à hauteur de 22 ha (soit environ 1 % de la surface totale de zone N sur la commune). Ainsi, le projet ne remet donc pas en cause la vocation de cette zone naturelle.

Enfin, le projet est évoqué dans l'axe 4 au niveau de la cartographie représentant les mobilités, ainsi, il apparaît cohérent vis-à-vis des orientations liées aux déplacements.

Ainsi, au vu des considérations précédentes, il apparaît que le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne remet pas en cause les orientations du PADD et est donc compatible avec celui-ci.

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 des orientations d'aménagement concernant 7 secteurs de la commune de Villeneuve-lès-Maguelone :

- 1. Entrée de Ville ;
- 2. Sud Arnel ;

L'orientation d'aménagement et de programmation « Le Parc Monteillet » se substitue à l'orientation d'aménagement du secteur Sud Arnel en raison de l'annulation partielle du PLU décidée par le Tribunal administratif de Montpellier en date du 18 juin 2015 ayant eu pour conséquence la suppression du secteur 2AU de l'Arnel dans sa délimitation initiale de 9,6 ha et la nécessaire modification de l'orientation d'aménagement et de programmation Sud Arnel.

- 3. Domenoves ;
- 4. Estagnol ;
- 5. Condamine ;
- 6. Cœur de ville ;
- 7. Pont de Villeneuve – Larzat.

Les emprises du projet de Ligne Nouvelle n'interceptent pas les secteurs faisant l'objet de ces orientations et ne compromettent donc pas leur réalisation. Le projet est donc compatible avec ces orientations 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 la zone :

Tableau 2 : Surface de l'emplacement réservé par zone

Zone concernée	Surface de l'emplacement réservé sur la zone (ha)
Zone N	21,86

3.5.2. Les dispositions générales du règlement

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

3.5.3. Analyse de la compatibilité du projet avec les dispositions applicables de la zone N

Selon l'article L.151-8 du code de l'urbanisme, « Le règlement fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols ».

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 ou utilisations du sol interdites ;
- Article 2 : Occupations ou utilisations du sol soumises à des conditions particulières.

Ainsi, la mise en compatibilité porte sur les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ainsi que 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.

Le secteur de mise en compatibilité concerne la zone N définie par le rapport de présentation et le règlement d'urbanisme du PLU communal :

La zone N recouvre des espaces de la commune équipés ou non, à protéger en raison, soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espace naturel.

Il est mentionné dans l'article 1 du règlement que :

- Toutes les occupations ou utilisations du sol autres que celles permises par l'article 2 sont interdites et notamment :
 - Toute occupation et utilisation du sol ne respectant pas les dispositions du PPRI joint en annexe du PLU est strictement interdite.

Le projet prend en compte les dispositions du PPRI (cf. évaluation environnementale du présent document).

L'article 2 précise que sous réserve de ne pas porter atteinte à la vocation d'espace naturel de la zone, ni à la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique ou écologique, sont admis :

- Dans l'ensemble de la zone N, sous réserve des dispositions spécifiques de la bande des 100 mètres (loi littoral) :
 - [...]
 - Les affouillements ou exhaussements de sol à condition d'être nécessaires à la réalisation d'un projet admis dans la zone et réalisés avec des matériaux naturels (terre, végétaux). Les affouillements sont autorisés sous réserve d'étude hydrogéologique prouvant que le projet n'a pas d'incidences sur le fonctionnement hydrogéologique du sous-sol.
 - Dans l'ensemble de la zone N, à l'exception des secteurs Ner et Nter, les équipements et infrastructures d'intérêt général.

Néanmoins, les termes « équipements » et « infrastructures » permettent une interprétation assez large et ne couvrent pas l'ensemble des éléments nécessaires à la réalisation du projet. Une mention spécifique au projet de Ligne Nouvelle sera donc ajoutée dans le règlement de la zone N.

Le règlement de la zone N est donc modifié pour être mis en compatibilité avec le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

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

Le projet ayant évolué depuis la création de cet emplacement réservé, il conviendra de faire évoluer cet emplacement réservé n°26 sur le plan de zonage.

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

33 emplacements réservés sont inscrits au PLU de Villeneuve-lès-Maguelone. L'emplacement réservé n°26 concerne la LGV entre Montpellier et Perpignan dont le bénéficiaire est RFF (aujourd'hui devenu SNCF Réseau). Aucun autre emplacement réservé n'est intercepté par le projet.

Le projet ayant évolué depuis la création de cet emplacement réservé, il conviendra de faire évoluer cet emplacement réservé n°26 sur le plan de zonage et dans la liste des emplacements réservés pour ce qui concerne de la superficie et la dénomination actuelle du bénéficiaire.

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

La localisation de l'emplacement réservé n'implique pas le déclassement d'un espace boisé classé.

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)

Aucun élément de ce type n'est concerné par le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

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

4.1. MODIFICATIONS APPORTEES AU PLAN DE ZONAGE

Les planches ci-après présentent :

- L'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan avant la mise en compatibilité du PLU ;
- L'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan après la mise en compatibilité du PLU. Ces planches font apparaître l'emplacement réservé du projet. Elles intègrent les modifications apportées aux emplacements réservés existants.

Chaque planche est présentée en vis-à-vis dans sa version en vigueur (avant mise en compatibilité) et après mise en compatibilité.

LÉGENDE – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ

LEGENDE

ZONES AGRICOLES ET NATURELLES

A1	Zones agricoles en accroche sur le tissu urbain
A2	Zones agricoles éloignées du tissu urbain
A2h	Zone agricole pouvant recevoir un hameau nouveau intégré à l'environnement
Apr	Zones agricoles dans les espaces proches du rivage (Loi Littoral)
Aer	Zones agricoles dans les espaces remarquables (Loi Littoral)
N	Zones naturelles
Npr	Zones naturelles dans les espaces proches du rivage (Loi Littoral)
Ner	Zones naturelles dans les espaces remarquables (Loi Littoral)
Nter	Zones naturelles touristiques dans les espaces remarquables (Loi Littoral)
Nc	Zones naturelles à vocation d'exploitation de carrières
Bande des 100 m (Loi Littoral)	

PRESCRIPTIONS ET SERVITUDES

	Emplacements Réservés
	Emplacements Réservés (Zones d'études)
	Zone Inondable rouge naturelle (R)
	Zone Inondable rouge urbanisée (Ru1)
	Espaces Boisés Classés

ZONES URBAINES ET A URBANISER

UA	Zone urbaine centrale et patrimoniale
UDa	Zone urbaine à vocation d'habitat secteur Maguelone ville
UDb	Zone urbaine à vocation d'habitat secteur Pont de Villeneuve
UEa	Zones urbaines à vocation économique secteur Larzat
UEb	Zone urbaine à vocation économique secteur Condomines
UEc	Zone urbaine à vocation économique secteur Chapitre
1AU	Zones à urbaniser bloquée à vocation d'habitat
2AU	Zones à urbaniser à vocation d'habitat
2AUph	Zones à urbaniser à vocation hôtelière
AUE	Zones à urbaniser à vocation économique

APPROCHE MORPHOLOGIQUE

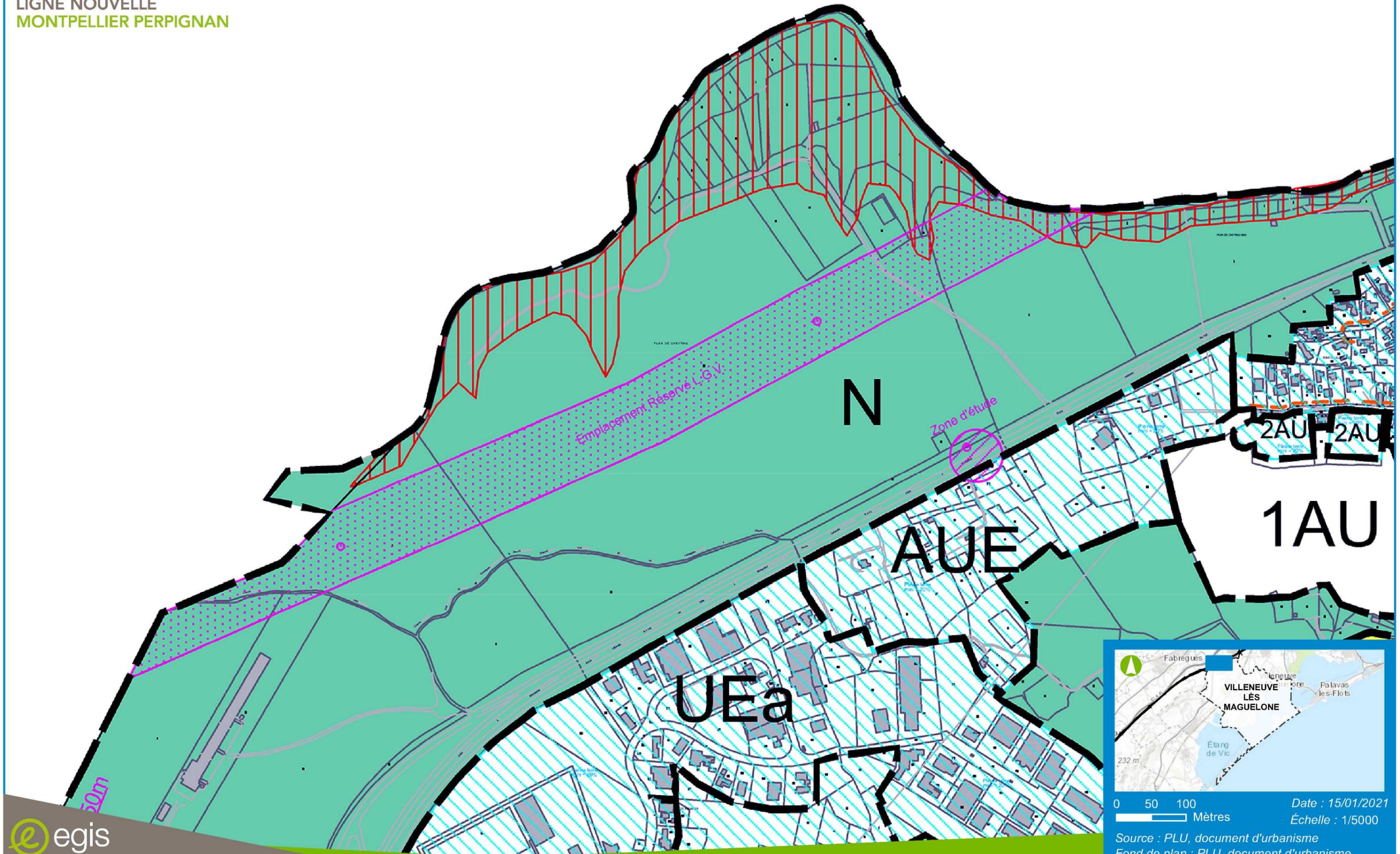
	Bât remarquable
	Secteurs bénéficiant de règles spécifiques de hauteurs maximales autorisées
	Secteurs bénéficiant de règles spécifiques de densité
	Secteurs où ne sont admis que les aménagements ne créant pas de surface de plancher supplémentaire
	Recul minimal d'implantation des constructions par rapports aux voies ou emprises publiques = 5m
	Secteurs où une surface minimale de 20% du terrain d'assiette doit être maintenue en pleine terre
	Secteurs où une surface minimale de 30% du terrain d'assiette doit être maintenue en pleine terre
	Secteurs où une surface minimale de 40% du terrain d'assiette doit être maintenue en pleine terre
	Mas agricoles patrimoniaux

LÉGENDE – APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ

La légende du plan de zonage ne nécessite pas de mise en compatibilité.



LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN

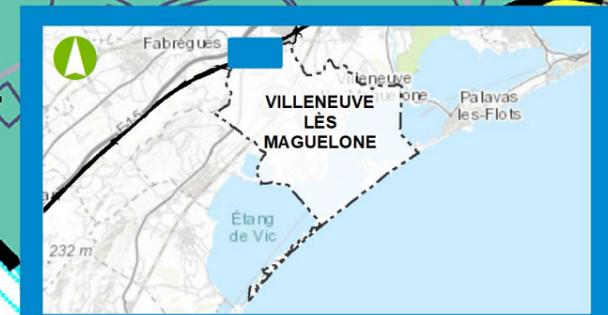
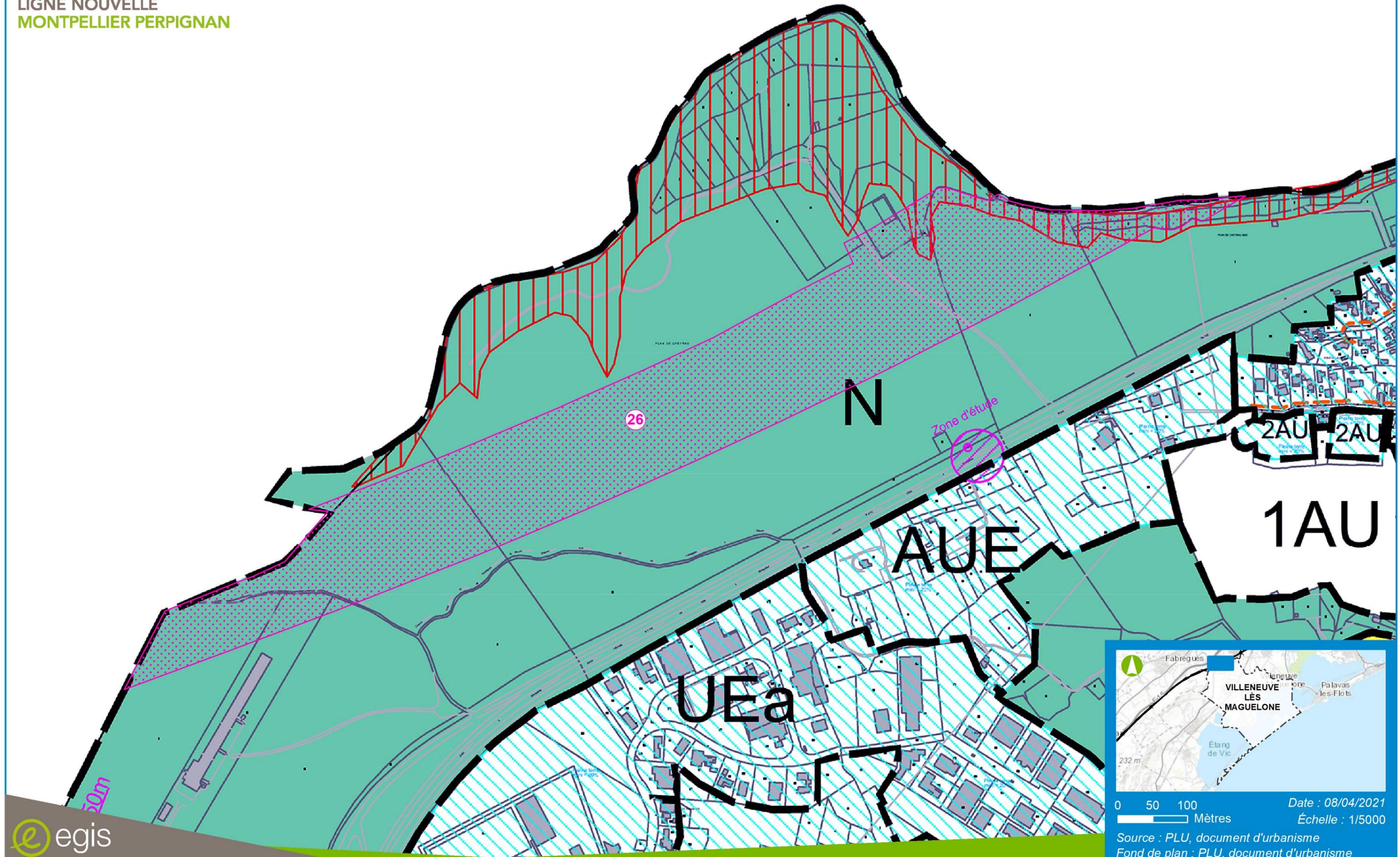


0 50 100 Mètres
Date : 15/01/2021
Échelle : 1/5000

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



LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN



0 50 100 Mètres
Date : 08/04/2021
Échelle : 1/5000
Source : PLU, document d'urbanisme
Fond de plan : PLU, document d'urbanisme

4.2. MODIFICATIONS DU REGLEMENT D'URBANISME

Le règlement du zonage 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 N : Avant mise en compatibilité

ARTICLE 2 : OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES :

Sous réserve de ne pas porter atteinte à la vocation d'espace naturel de la zone, ni à la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, sont admis :

Dans l'ensemble de la zone N, sous réserve des dispositions spécifiques de la bande des 100 mètres :

- Les travaux confortatifs sans extension des constructions et installations existantes à la date d'approbation du PLU.
- Les affouillements ou exhaussements de sol à condition d'être nécessaire à la réalisation d'un projet admis dans la zone et réalisés avec des matériaux naturels (terre, végétaux). Les affouillements sont autorisés sous réserve d'étude hydrogéologique prouvant que le projet n'a pas d'incidence sur le fonctionnement hydrogéologique du sous-sol.
- Les ouvrages de rétention hydraulique ou de protection d'intérêt général indispensables à la régulation des crues, après étude hydraulique.
- Les ouvrages techniques de transport et de transmission de réseaux d'intérêt public

Dans l'ensemble de la zone N, à l'exception des secteurs Ner et Nter :

- Les équipements et infrastructures d'intérêt général.
- Les aménagements légers et démontables nécessaires à la gestion des sites, à leur mise en valeur ou à leur ouverture au public.

Dans le secteur Nc :

- l'exploitation des carrières

Dans le secteur Nlpr :

L'extension des bâtiments existants, sans création de surface de plancher destinée à l'habitation, une seule fois à compter de la date d'approbation du PLU et dans la limite de 50m² de surface plancher supplémentaire. Compte tenu du caractère sensible du site, une telle extension se fera obligatoirement sur l'emprise foncière bâtie existante.

Dans les secteurs Ner et Nter :

- Les équipements et infrastructures d'intérêt général nécessaires à la sécurité, à l'accessibilité des sites et à leur mise en valeur, dans les conditions prévues par l'article R146-2 du Code de l'Urbanisme.

Dans le secteur Nter :

- L'exploitation des campings caravanings existants, sans adjonction de nouvelles habitations légères de loisirs ou résidences mobiles de loisirs, et sous réserve du respect de la réglementation relative aux zones inondables (PPRI) et aux espaces naturels remarquables au sens de la loi littoral (article R.146-2 du Code de l'Urbanisme).

Dans la bande des 100 mètres (loi littoral) :

- Les constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau réalisées dans le cadre de concessions du domaine public ou de zones d'activités municipales.
- Les occupations et aménagements temporaires du domaine public maritime sous réserve de la conformité, à tout au moins de la compatibilité, avec les règles d'utilisation de ce domaine et à la condition expresse de disposer d'un titre d'occupation domanial délivré par le gestionnaire compétent.
- les ouvrages de protection.

Peuvent être également admises dans la bande des 100 mètres, à titre dérogatoire, la reconstruction d'une partie des constructions ou équipements existants :

« afin de réduire les conséquences sur une plage et les espaces naturels qui lui sont proches de nuisances ou de dégradations sur ces espaces, liées à la présence d'équipements ou de constructions réalisés avant l'entrée en

Zone N : Après mise en compatibilité

ARTICLE 2 : OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES :

Sont autorisés et exempts de l'application des articles 3 à 14 du règlement, les ouvrages d'infrastructures ainsi que les affouillements/exhaussements, outillages, équipements et installations techniques liés à la réalisation, le fonctionnement, l'exploitation et au maintien de la circulation de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

Sous réserve de ne pas porter atteinte à la vocation d'espace naturel de la zone, ni à la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, sont également admis :

Dans l'ensemble de la zone N, sous réserve des dispositions spécifiques de la bande des 100 mètres :

- Les travaux confortatifs sans extension des constructions et installations existantes à la date d'approbation du PLU.
- Les affouillements ou exhaussements de sol à condition d'être nécessaire à la réalisation d'un projet admis dans la zone et réalisés avec des matériaux naturels (terre, végétaux), **sauf ceux liés à la LNMP**. Les affouillements sont autorisés sous réserve d'étude hydrogéologique prouvant que le projet n'a pas d'incidence sur le fonctionnement hydrogéologique du sous-sol.
- Les ouvrages de rétention hydraulique ou de protection d'intérêt général indispensables à la régulation des crues, après étude hydraulique.
- Les ouvrages techniques de transport et de transmission de réseaux d'intérêt public

Dans l'ensemble de la zone N, à l'exception des secteurs Ner et Nter :

- Les équipements et infrastructures d'intérêt général.
- Les aménagements légers et démontables nécessaires à la gestion des sites, à leur mise en valeur ou à leur ouverture au public.

Dans le secteur Nc :

- l'exploitation des carrières

Dans le secteur Nlpr :

L'extension des bâtiments existants, sans création de surface de plancher destinée à l'habitation, une seule fois à compter de la date d'approbation du PLU et dans la limite de 50m² de surface plancher supplémentaire. Compte tenu du caractère sensible du site, une telle extension se fera obligatoirement sur l'emprise foncière bâtie existante.

Dans les secteurs Ner et Nter :

- Les équipements et infrastructures d'intérêt général nécessaires à la sécurité, à l'accessibilité des sites et à leur mise en valeur, dans les conditions prévues par l'article R146-2 du Code de l'Urbanisme.

Dans le secteur Nter :

- L'exploitation des campings caravanings existants, sans adjonction de nouvelles habitations légères de loisirs ou résidences mobiles de loisirs, et sous réserve du respect de la réglementation relative aux zones inondables (PPRI) et aux espaces naturels remarquables au sens de la loi littoral (article R.146-2 du Code de l'Urbanisme).

Dans la bande des 100 mètres (loi littoral) :

- Les constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau réalisées dans le cadre de concessions du domaine public ou de zones d'activités municipales.
- Les occupations et aménagements temporaires du domaine public maritime sous réserve de la conformité, à tout au moins de la compatibilité, avec les règles d'utilisation de ce domaine et à la condition expresse de disposer d'un titre d'occupation domanial délivré par le gestionnaire compétent.
- les ouvrages de protection.

Zone N : Avant mise en compatibilité	Zone N : Après mise en compatibilité
<p>vigueur de la loi n°86-2 du 3 janvier 1986 précitée, une commune, ou le cas échéant, un établissement public de coopération intercommunale compétent peut établir un schéma d'aménagement. Ce schéma sera approuvé, après enquête publique, par décret en Conseil d'État, après avis de la commission des sites.</p> <p>Afin de réduire les nuisances ou dégradations mentionnés au premier alinéa et d'améliorer les conditions d'accès au domaine public maritime, il peut, à titre dérogatoire, autoriser le maintien ou la reconstruction d'une partie des équipements ou constructions existants à l'intérieur de la bande des cent mètres définie par le III de l'article L146-4, dès lors que ceux-ci sont de nature à permettre de concilier les objectifs de préservation de l'environnement et d'organisation de la fréquentation touristique. » (article L.146-6-1 du Code de l'Urbanisme).</p>	<p>Peuvent être également admises dans la bande des 100 mètres, à titre dérogatoire, la reconstruction d'une partie des constructions ou équipements existants :</p> <p>« afin de réduire les conséquences sur une plage et les espaces naturels qui lui sont proches de nuisances ou de dégradations sur ces espaces, liées à la présence d'équipements ou de constructions réalisés avant l'entrée en vigueur de la loi n°86-2 du 3 janvier 1986 précitée, une commune, ou le cas échéant, un établissement public de coopération intercommunale compétent peut établir un schéma d'aménagement. Ce schéma sera approuvé, après enquête publique, par décret en Conseil d'État, après avis de la commission des sites.</p> <p>Afin de réduire les nuisances ou dégradations mentionnés au premier alinéa et d'améliorer les conditions d'accès au domaine public maritime, il peut, à titre dérogatoire, autoriser le maintien ou la reconstruction d'une partie des équipements ou constructions existants à l'intérieur de la bande des cent mètres définie par le III de l'article L146-4, dès lors que ceux-ci sont de nature à permettre de concilier les objectifs de préservation de l'environnement et d'organisation de la fréquentation touristique. » (article L.146-6-1 du Code de l'Urbanisme).</p>

4.3. MODIFICATIONS APPORTEES AUX EMBLEMES RESERVES

Le tableau des emplacements réservés sera modifié à l'occasion de la mise en compatibilité du PLU. L'emplacement réservé n°26 existant « Ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan » sera ré-intitulé « Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ». La surface et le nom du bénéficiaire évoluera également, Réseau Ferré de France étant devenu SNCF Réseau au 1^{er} janvier 2015.

Les planches ci-après présentent le tableau nécessitant mise en compatibilité. Il est disposé en vis-à-vis dans ses deux versions : en vigueur (avant mise en compatibilité) et après mise en compatibilité.

 Les modifications apportées pour la mise en compatibilité sont rédigées **en rouge**.

TABLEAU AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ

N°	Désignation des opérations	Superficie	Bénéficiaire
1	Création d'une zone tampon en bordure de la RD185 au niveau du camping de l'Arnel	1 803 m ²	Commune
3	Élargissement (+17,00 mètres) de l'avenue de Palavas pour réalisation d'une piste cyclable, aménagement de l'entrée de ville (noue paysagère, alignement d'arbres) et restauration de l'ancienne magnanerie au profit d'un équipement public	9090 m ²	Commune
4	Aménagement d'un bassin de rétention sur le secteur Entrée de ville	3 741 m ²	Commune
5	Liaison voirie entre l'avenue de Palavas et le chemin de la Mort aux Ânes (largeur 8,00 mètres).	690 m ²	Commune
6	Liaison voirie entre la zone à urbaniser (entrée de ville) et le chemin de la Mort aux Ânes (largeur 8,00 mètres).	330 m ²	Commune
7	Réaménagement du carrefour entre le boulevard du Chapitre et le chemin de la Mort aux Ânes, et aménagement d'un parking.	4 867 m ²	Commune
8	Aménagement d'un parvis devant l'Hôtel de Ville	257 m ²	Commune
9	Liaison entre l'avenue de Mireval et le boulevard Domenoves, jonction avec la rue des 66 Palmiers (largeur 8,00 mètres)	1 833 m ²	Commune
10	Pôle d'équipements publics et logement social	15 004 m ²	Commune
11	Aménagement d'un bassin de rétention sur le secteur Estagnol	8 525 m ²	Commune
12	Liaison entre la rue du Puits du Fabre et le boulevard Carrière Poissonnière (largeur 8,00 mètres).	1 933 m ²	Commune
13	Aménagement paysager de la frange Sud du village (cheminements piétons, bassins de rétention, etc.) sur le secteur Doménoves	19 830 m ²	Commune

N°	Désignation des opérations	Superficie	Bénéficiaire
14	Aménagement paysager de la frange Sud du village (cheminements piétons, bassins de rétention, etc.) sur le secteur Sud Arnel	63 986 m ²	Commune
15	Aménagement d'un bassin de rétention au niveau du boulevard des Mours	4 510 m ²	Commune
16	Aménagement d'un bassin de rétention le long de la rue des Marguerites	5 629 m ²	Commune
17	Élargissement (+3,00 mètres) du chemin du Pilou entre le parking du Pilou et l'école Dolto pour la création d'une piste cyclable	1800*3 m = 5 400 m ²	Commune
18	Création d'une zone tampon sur le ruisseau de la Capouillère	12 200 m ²	Commune
19	Aménagement d'un parking aux Salins	13 078 m ²	Commune
20	Élargissement (+4,00 mètres) de l'avenue de la gare et du chemin dit « du Plan de Cheyrau à Villeneuve-lès-Maguelone » entre la RD185E4 et la gare pour la création d'une piste cyclable	800*4 m = 3 200 m ²	Commune
21	Aménagement de parkings autour de la gare	13 120 m ²	Commune
22	Liaison voirie entre la zone à urbaniser Sud Arnel et le Chemin du Pilou (largeur 8,00 mètres)	3 841 m ²	Commune
23	Aménagement d'un barreau routier entre la RD185 (giratoire du château d'eau) et la RD116 (franchissement de la Mossou)	11 410 m ²	Département
24	Finition de la mise en 2x2 voies du tronçon de la RD612 en direction de St Jean de Védas	1 578 m ²	Département
25	Élargissement (+4,00 mètres) Aménagement d'une piste cyclable sur la RD 185E4 pour la création d'une piste cyclable	1 300*4 m = 5 200 m ²	Département
26	Ligne à grande vitesse Montpellier---Perpignan	134 000 m ²	RFF
27	Contournement Nîmes Montpellier		RFF

N°	Désignation des opérations	Superficie	Bénéficiaire
28	Logement social		Commune
34	Programme de logements Opération de 30 à 40 logements La totalité du nombre de logements et de la surface du plancher	4700 m ²	Commune
29	Etude pour l'aménagement d'un giratoire sur la RD612 (accès au secteur Pont---Larzat)	Périmètre à définir	Commune
30	Etude pour l'aménagement d'un giratoire au niveau du carrefour entre la rue de la Figuière et la RD 116	Périmètre à définir	Commune
31	Etude pour l'aménagement d'un giratoire au niveau de la RD 116 (desserte Rochers de Maguelone, Mas d'Exindre, quartier Domenoves.)	Périmètre à définir	Commune
32	Etude pour l'aménagement d'un carrefour sur le chemin du Pilou	Périmètre à définir	Commune
33	Etude de mise en sécurité de la RD185 entre la limite communale Ouest et le carrefour giratoire avec la RD612	14 305 m ²	Département

TABLEAU APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ

N°	Désignation des opérations	Superficie	Bénéficiaire
1	Création d'une zone tampon en bordure de la RD185 au niveau du camping de l'Arnel	1 803 m ²	Commune
3	Élargissement (+17,00 mètres) de l'avenue de Palavas pour réalisation d'une piste cyclable, aménagement de l'entrée de ville (noue paysagère, alignement d'arbres) et restauration de l'ancienne magnanerie au profit d'un équipement public	9090 m ²	Commune
4	Aménagement d'un bassin de rétention sur le secteur Entrée de ville	3 741 m ²	Commune
5	Liaison voirie entre l'avenue de Palavas et le chemin de la Mort aux Ânes (largeur 8,00 mètres).	690 m ²	Commune
6	Liaison voirie entre la zone à urbaniser (entrée de ville) et le chemin de la Mort aux Ânes (largeur 8,00 mètres).	330 m ²	Commune
7	Réaménagement du carrefour entre le boulevard du Chapitre et le chemin de la Mort aux Ânes, et aménagement d'un parking.	4 867 m ²	Commune
8	Aménagement d'un parvis devant l'Hôtel de Ville	257 m ²	Commune
9	Liaison entre l'avenue de Mireval et le boulevard Domenoves, jonction avec la rue des 66 Palmiers (largeur 8,00 mètres)	1 833 m ²	Commune
10	Pôle d'équipements publics et logement social	15 004 m ²	Commune
11	Aménagement d'un bassin de rétention sur le secteur Estagnol	8 525 m ²	Commune
12	Liaison entre la rue du Puits du Fabre et le boulevard Carrière Poissonnière (largeur 8,00 mètres).	1 933 m ²	Commune
13	Aménagement paysager de la frange Sud du village (cheminements piétons, bassins de rétention, etc.) sur le secteur Doménoves	19 830 m ²	Commune

N°	Désignation des opérations	Superficie	Bénéficiaire
14	Aménagement paysager de la frange Sud du village (cheminements piétons, bassins de rétention, etc.) sur le secteur Sud Arnel	63 986 m ²	Commune
15	Aménagement d'un bassin de rétention au niveau du boulevard des Moures	4 510 m ²	Commune
16	Aménagement d'un bassin de rétention le long de la rue des Marguerites	5 629 m ²	Commune
17	Élargissement (+3,00 mètres) du chemin du Pilou entre le parking du Pilou et l'école Dolto pour la création d'une piste cyclable	1800*3 m = 5 400 m ²	Commune
18	Création d'une zone tampon sur le ruisseau de la Capouillère	12 200 m ²	Commune
19	Aménagement d'un parking aux Salins	13 078 m ²	Commune
20	Élargissement (+4,00 mètres) de l'avenue de la gare et du chemin dit « du Plan de Cheyrau à Villeneuve-lès-Maguelone » entre la RD185E4 et la gare pour la création d'une piste cyclable	800*4 m = 3 200 m ²	Commune
21	Aménagement de parkings autour de la gare	13 120 m ²	Commune
22	Liaison voirie entre la zone à urbaniser Sud Arnel et le Chemin du Pilou (largeur 8,00 mètres)	3 841 m ²	Commune
23	Aménagement d'un barreau routier entre la RD185 (giratoire du château d'eau) et la RD116 (franchissement de la Mosson)	11 410 m ²	Département
24	Finition de la mise en 2x2 voies du tronçon de la RD612 en direction de St Jean de Védas	1 578 m ²	Département
25	Élargissement (+4,00 mètres) Aménagement d'une piste cyclable sur la RD 185E4 pour la création d'une piste cyclable	1 300*4 m = 5 200 m ²	Département
26	Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan	218 635 m ²	SNCF Réseau
27	Contournement Nîmes Montpellier		RFF

N°	Désignation des opérations	Superficie	Bénéficiaire
28	Logement social		Commune
34	Programme de logements Opération de 30 à 40 logements La totalité du nombre de logements et de la surface du plancher	4700 m ²	Commune
29	Etude pour l'aménagement d'un giratoire sur la RD612 (accès au secteur Pont--Larzat)	Périmètre à définir	Commune
30	Etude pour l'aménagement d'un giratoire au niveau du carrefour entre la rue de la Figuière et la RD 116	Périmètre à définir	Commune
31	Etude pour l'aménagement d'un giratoire au niveau de la RD 116 (desserte Rochers de Maguelone, Mas d'Exindre, quartier Domenoves.)	Périmètre à définir	Commune
32	Etude pour l'aménagement d'un carrefour sur le chemin du Pilou	Périmètre à définir	Commune
33	Etude de mise en sécurité de la RD185 entre la limite communale Ouest et le carrefour giratoire avec la RD612	14 305 m ²	Département

5. L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

5.1. CADRE RÉGLEMENTAIRE, OBJECTIF DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET DÉMARCHE MISE EN ŒUVRE DANS LE CADRE DU PROJET LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

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 2020⁷, 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 Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

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 l'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).

⁷ 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 Villeneuve-lès-Maguelone sont :

- Le rapport de présentation du PLU qui date de 2013 ;
- 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 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 (2013) que ceux figurant dans l'étude d'impact du projet (dernières données actualisées en 2016).

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 du projet de la Ligne Nouvelle telle que présentée au stade de l'étude d'impact couvre 3,5% du territoire communal soit 0,8 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

Villeneuve-lès-Maguelone couvre une superficie de 22,7 km² et se situe dans le département de l'Hérault, à 8 km au sud de Montpellier.

La commune se trouve dans la plaine de la Mosson, au bord des étangs palavasiens et de la mer Méditerranée, et son territoire comprend une partie du massif de la Gardiole.

Le territoire communal, par sa situation sur un littoral lagunaire, est en grande partie occupé par des surfaces en eau : lagunes, salins et marais. L'eau occupe 11,5 km², soit 49% de territoire.

La zone d'étude couvre une petite partie au nord du territoire communal, en retrait du littoral, 0,8 km², soit 3,5%, au sein d'espaces naturels (lieu-dit plan de Cheyrau).

Aucune habitation n'est recensée dans la zone d'étude, mais celle-ci passe à proximité du hameau résidentiel du Pont de Villeneuve situé à la croisée de la RD612 et de la RD185E4.

5.4.1.2. LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

La commune de Villeneuve-lès-Maguelone est une commune littorale caractérisée par un relief peu marqué. Les altitudes s'échelonnent de 0 m à 130 m NGF au niveau du massif de Gardiole et de la montagne Saint-

Bauzille, partiellement sur le territoire communal et culminant à 185 m NGF (en dehors du territoire communal).

Le plateau au nord du territoire a les altitudes les plus élevées, il se prolonge vers le sud-est par une pente assez accentuée qui se développe vers la plaine littorale. Le centre urbain est installé sur un relief résiduel de la Gardiole à une altitude de 10 m environ.

Les formations géologiques rencontrées sur le territoire communal sont :

- **Au nord, le massif calcaire de la Gardiole formé de calcaires jurassiques karstifiés ;**
- **Sur le reste de la commune, le bassin Mio-Pliocène et Quaternaire de la plaine littorale de Villeneuve-lès-Maguelone et ses environs où alternent marnes et calcaires.**

La zone d'étude s'inscrit dans le massif calcaire de la Gardiole et la vallée de la Mosson à une altitude moyenne d'une trentaine de mètres.

Les formations carbonatées du massif de la Gardiole connaissent une altération karstique. Dans cette zone, le risque géotechnique est lié au phénomène de remontée de fontis et d'effondrement des cavités.

Les alluvions modernes de la vallée de la Mosson sont, quant à elles, potentiellement compressibles.

5.4.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

Le sous-sol de Villeneuve-lès-Maguelone abrite 4 masses d'eaux souterraines :

- Les Alluvions anciennes entre Vidourle et Lez et littoral entre Montpellier et Sète (FRDG102) ;
- Les Calcaires jurassiques pli ouest de Montpellier, unité Mosson + sud-Montpellier affleurant + sous couverture (FRDG158) ;
- Les Calcaires jurassiques pli ouest de Montpellier et formations tertiaires, unité Thau-Montbazin-Gigean Gardiole (FRDG160) ;
- Argiles bleues du Pliocène inférieur de la vallée du Rhône (FRDG531).

5.4.1.3.1. USAGES

La commune de Villeneuve-lès-Maguelone est concernée par les captages AEP publics suivants : forages Flès Sud et Flès Nord (arrêté n°1999-01-1930), classés prioritaires au SDAGE 2016-2021 afin d'engager des mesures pour les protéger des pollutions diffuses.

Ces forages sont en dehors de la zone d'étude mais leurs périmètres de protection rapprochée et éloignée y sont situés : le forage Flès Sud à 560 m en aval de la zone d'étude et le forage Flès Nord à 280 m en aval de la zone d'étude.

Par ailleurs, l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse signale la présence de la zone de sauvegarde des captages du Flès, établie sur le périmètre de protection rapprochée du captage.

Un puits privé est également recensé sur la commune, non loin de la zone d'étude.

5.4.1.3.2. ENJEUX DE LA RESSOURCE EN EAUX SOUTERRAINES

Les aquifères karstiques du massif de la Gardiole sont particulièrement vulnérables. Le phénomène de karstification rencontré dans le massif de la Gardiole est à associer au risque de pollution des eaux souterraines. Certaines de ces rivières souterraines alimentent des sources d'eau potable ou des résurgences d'eau douce dans les étangs.

Au sein de l'aquifère karstique de la Gardiole, les pertes de la Mosson (limite des communes de Villeneuve-lès-Maguelone et Saint-Jean-de-Védas) sont caractérisées par une vulnérabilité très forte.

Le bassin d'alimentation des pertes de la Mosson englobe le secteur vulnérable du Moulin de la Resse, endroit où des avens ont été identifiés (vulnérabilité très forte). De plus, les captages AEP situés en aval hydraulique des pertes (Flès Nord et Sud), contribuent à classer ce secteur en enjeux maximum.

La zone d'enjeux se situe également au niveau des alluvions de la Mosson. Ces formations ne possèdent pas de protection naturelle (recouvrement imperméable faible) et le captage de Flès Nord est implanté en aval de la zone d'étude.

5.4.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

La commune de Villeneuve-lès-Maguelone est une commune littorale située en partie sur le bassin versant de la Mosson. Elle est concernée par ce cours d'eau en limite communale nord.

La zone d'étude concerne la Mosson, en limite de commune avec Lattes. D'autres petits cours d'eau intermittents sont également présents dans la zone d'étude, affluents de la Mosson, et notamment au droit de l'emplacement réservé LNMP.

5.4.1.4.1. USAGES ET DOCUMENT DE PLANIFICATION

La commune et la zone d'étude sont concernées par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée (2016-2021) et par plusieurs SAGE et contrats de milieu :

- Les SAGE Thau et Lez-Mosson-Étangs Palavasiens ;
- Le contrat d'Étang Thau.

5.4.1.4.2. ENJEUX DE LA RESSOURCE EN EAUX SUPERFICIELLES

Les enjeux portent sur la Mosson (masse d'eau DCE FRDR144 du ruisseau du Coulaou à la confluence avec le Lez), qui prend naissance dans la garrigue de Montarnaud, au nord-est de Montpellier et draine un bassin versant de 352 km². L'enjeu hydraulique lié au franchissement de

la vallée de la Mosson est évalué comme fort à l'échelle de la zone d'étude.

En termes d'enjeux réglementaires, fonctionnels et de conservation, la Mosson présente un niveau d'enjeu majeur lié (présence d'espèces de poissons déterminantes et suspectées de mollusques protégés, cours d'eau classé en migrateur et en cours d'eau à frayère, ripisylve en zone humide).

5.4.1.5. LES RISQUES NATURELS

5.4.1.5.1. RISQUE INONDATION

La commune de Villeneuve-lès-Maguelone est soumise au risque inondation et dispose d'un Plan de Prévention des Risques inondation (PPRi) par une crue (débordement de cours d'eau), sur le bassin de risque « Mosson » approuvé le 18/02/2002.

La zone d'étude s'inscrit dans le zonage réglementaire du PPRi (zones rouges R et RU1) :

R (zone rouge) : zone inondable naturelle, non urbanisée. Dans cette zone, aucune utilisation ou occupation nouvelle du sol n'est autorisée de façon à ne pas aggraver les conséquences d'une crue. Ce zonage est localisé au droit de la Mosson.

RU1 (zone rouge) : zone de fort écoulement, mais qui est déjà urbanisée. Dans cette zone, compte tenu des risques graves liés aux crues, la logique de prévention du risque doit prédominer, toute nouvelle construction est interdite. Des dispositions spécifiques permettent toutefois de prendre en compte l'évolution du bâti existant. Ce zonage est observé au droit de la ZI de la Lauze.

La commune est également concernée par un PPR inondation par submersion marine sur le bassin de risques « Mosson », approuvé le 18/02/2002. L'aléa de référence pour le risque de submersion marine en Occitanie correspond à une inondation centennale dont la cote est estimée à 2,00 m NGF. Sur la zone d'étude, le territoire communal de Villeneuve-lès-Maguelone n'est pas concerné par cet aléa.

5.4.1.5.2. RISQUE FEU DE FORET

Sur la zone d'étude, la commune est majoritairement située en zone d'aléa incendie moyen, avec quelques parcelles en aléa fort, notamment au niveau des rives de la Mosson.

Aucune piste de Défense de la Forêt Contre les Incendies (DFCI) n'est identifiée au droit de la zone d'étude.

5.4.1.5.3. RISQUE SISMIQUE ET MOUVEMENT DE TERRAIN

La commune de Villeneuve-lès-Maguelone est soumise à une sismicité de zone 2 (faible).

Par ailleurs, la commune est concernée par le risque de mouvement de terrain (présence de cavités souterraines) et par l'aléa retrait et gonflement des argiles (aléa faible à moyen).

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.

5.4.2.1. LES ZONES D'INVENTAIRES OU DE PROTECTION DES MILIEUX NATURELS

5.4.2.1.1. RESEAU NATURA 2000

Le territoire communal est concerné par les sites Natura 2000 :

- La zone spéciale de conservation (ZSC) « Étangs Palavasiens » (FR9101410) ;
- La zone de protection spéciale (ZPS) « Étangs Palavasiens et Étangs de l'Estagnol » (FR9119042).

L'écoconception du projet dès les études amont a permis d'éviter les sites Natura 2000 sur la commune. Ils ne sont pas directement concernés par la zone d'étude mais sont toutefois susceptibles de présenter des liens fonctionnels avec la zone d'étude.

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

La ZSC « Étangs Palavasiens » : Les systèmes lagunaires sont l'une des originalités de la côte méditerranéenne occitane. Parmi eux, l'ensemble des étangs palavasiens regroupe un remarquable chapelet de grandes lagunes communiquant encore entre elles. Leur ouverture sur la mer grâce à des graus permet la migration des poissons. Seul l'étang du Grec est actuellement protégé par un arrêté préfectoral de protection du biotope comprenant les zones humides situées entre la route départementale Carnon-Palavas et les zones urbanisées du littoral. Le périmètre du site proposé intègre ces zones humides en suivant précisément la limite de la zone couverte par l'arrêté de biotope. Ces étangs sont séparés de la mer par un lido encore vierge de toute urbanisation sur un grand linéaire côtier, ce qui permet la coexistence de différents habitats naturels littoraux : systèmes dunaires, laisses de mer et sansouïres.

- Lien fonctionnel avec la zone d'étude : lien fonctionnel vis-à-vis de la population de Milan noir et les ZPS Plaine de Fabrègues-Poussan et Plaine de Villeveyrac-Montagnac. Lien hydrologique (via notamment la Mosson) avec la zone d'étude sise en amont du bassin versant des étangs palavasiens qui accueille des habitats naturels d'intérêt communautaire.

- Enjeux au droit de la zone d'étude : Préservation des habitats d'espèce pour les oiseaux en particulier pour le Milan noir. Préservation de la qualité des cours d'eau en particulier de la Mosson pour la Cistude d'Europe

La ZPS « Étangs Palavasiens et Étangs de l'Estagnol » est composée d'un remarquable chapelet de grandes lagunes communiquant encore entre elles (Étang de l'Ingril, Étang de Vic, Étang de Pierre-Blanche, Étang de l'Arnel, Étang de Prevost, Étang du Grec, Étang du Méjean, Étang de Pérols). Le paysage se caractérise par une topographie plane et par l'imbrication des étangs, de la terre et de la mer qui lui confèrent un caractère très spécifique. Cet ensemble est marqué entre autres par la présence d'anciens marais salants non exploités qui constituent une mosaïque de milieux à forte valeur patrimoniale. Les lagunes attirent une avifaune à la fois abondante et variée qu'elle soit nicheuse, hivernante ou migratrice. Elles constituent notamment des zones de repos pour le Flamant rose et des espèces rares comme la Sterne naine, le Gravelot à collier interrompu et la Talève sultane. La réserve naturelle nationale de l'Estagnol, constitué d'un étang, occupe une ancienne doline d'alluvions récentes dans les calcaires de la Gardiole, au sud-ouest de Montpellier. Elle constitue pour sa part un site de nidification pour une dizaine d'espèces de l'annexe I de la directive Oiseaux : Busard des roseaux, Blongios nain, Héron pourpré, Sterne pierregarin, parfois le Butor étoilé... Elle est une zone d'hivernage ou d'étape pour de nombreux migrateurs : anatidés, foulques, guifettes, Sterne pierregarin.

- Lien fonctionnel avec la zone d'étude : lien hydrologique avec la zone d'étude sise en amont du bassin versant de l'étang de Thau, qui accueille des habitats naturels et/ ou espèces d'intérêt communautaire.
- Enjeux au droit de la zone d'étude : préservation de la qualité des sols (secteur karstique particulièrement vulnérable aux pollutions) et des cours d'eau alimentant ces étangs (cas de la Mosson et de ses affluents).

 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.

5.4.2.1.2. ZONES NATURELLES D'INTERET FAUNISTIQUE ET FLORISTIQUE (ZNIEFF)

La commune s'inscrit dans le périmètre de nombreuses ZNIEFF :

- Les ZNIEFF de type I « Garrigue de la Lauze » (n° 3429-3020), « Étang de l'Estagnol » (n°3432-3021), « Garrigue de la Madeleine » (n°3429-3022), « Marais du Boulas et salins de Villeneuve » (n°3432-3019), « Étang de Vic » (n°3432-3018), « Étang de l'Arnel » (n°3432-3016), « Lido et étang de Pierre-Blanche » (n°3432-3017), « Étang du Prevost » (n°3432-3015) ;
- Les ZNIEFF de type II « Montagne de la Gardiole » (n°3429-0000) et « Complexe paludo-laguno-dunaire des étangs montpelliérains » (n°3432-0000).

La zone d'étude concerne 2 de ces ZNIEFF :

- La ZNIEFF de type I « Garrigue de la Lauze » (n° 3429-3020) ;
- La ZNIEFF de type II « Montagne de la Gardiole » (n°3429-0000).

La ZNIEFF des Garrigues de la Lauze se situe à l'extrémité nord-est du massif de la Gardiole. Elle occupe une superficie de presque 583 hectares entre les villes de Saint-Jean-de-Védas au nord et Fabrègues au sud-ouest. La ZNIEFF constitue l'un des plus grands ensembles de pelouses et garrigues basses de la plaine littorale montpelliéraine. Les terrains sont relativement plats, mais entrecoupés par le cours de la Mosson. Cette structure offre des conditions écologiques variées. Concernant la faune, on rencontre dans les pelouses rocailleuses et les garrigues basses deux espèces patrimoniales : le Léopard ocellé, et la Magicienne dentelée. Le vaste ensemble de pelouses constitue un refuge pour de nombreuses espèces végétales patrimoniales typiques des garrigues : Gagée de granatelli, Ail petit moly, etc.

La ZNIEFF de la Montagne de la Gardiole est localisée sur 10 communes héraultaises. Plus de 60% de la ZNIEFF se situent sur les communes de Fabrègues, Gigan et Frontignan. Elle occupe une superficie de 5 288 hectares. La ZNIEFF constitue l'un des plus grands ensembles du littoral et des étangs du Languedoc Roussillon. Il est majoritairement composé de maquis et garrigues et de forêts de conifères. Des habitats naturels déterminants sont également présents, telles que les prairies humides méditerranéennes hautes. Concernant la faune, on rencontre de nombreuses espèces remarquables (amphibiens, chiroptères, coléoptères, odonates, oiseaux et reptiles). Ce grand ensemble du littoral constitue également un refuge pour différentes espèces végétales remarquables, notamment parmi les végétaux vasculaires.

5.4.2.1.3. AUTRES SITES

Sur la commune, la zone d'étude concerne également les Plans Nationaux d'Actions (PNA) suivants : Chiroptères, Loutre d'Europe et Léopard ocellé. La commune est également pour partie couverte par les PNA du Butor étoilé et de la Pie grièche méridionale, mais leur périmètre n'est pas intercepté par la zone d'étude.

Par ailleurs au sein de la commune, à moins de 2 km de la zone d'étude, se trouve la réserve naturelle nationale de l'Estagnol.

5.4.2.2. LES TRAMES VERTES ET BLEUES

La commune de Villeneuve-lès-Maguelone est localisée au sein du secteur « Littoral » défini dans le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole. Ce secteur dispose d'une richesse écologique importante liée aux étangs palavasiens et aux milieux humides associés. Les milieux humides sont toutefois soumis à un phénomène de cabanisation, particulièrement sur Villeneuve-lès-Maguelone. Ce secteur présente un intérêt d'un point de vue des continuités écologiques en constituant un couloir de migration d'intérêt international et une halte migratoire d'importance pour de nombreux oiseaux.

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

Par ailleurs, la Mosson est identifiée comme trame bleue par le SRCE Languedoc-Roussillon et le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole.

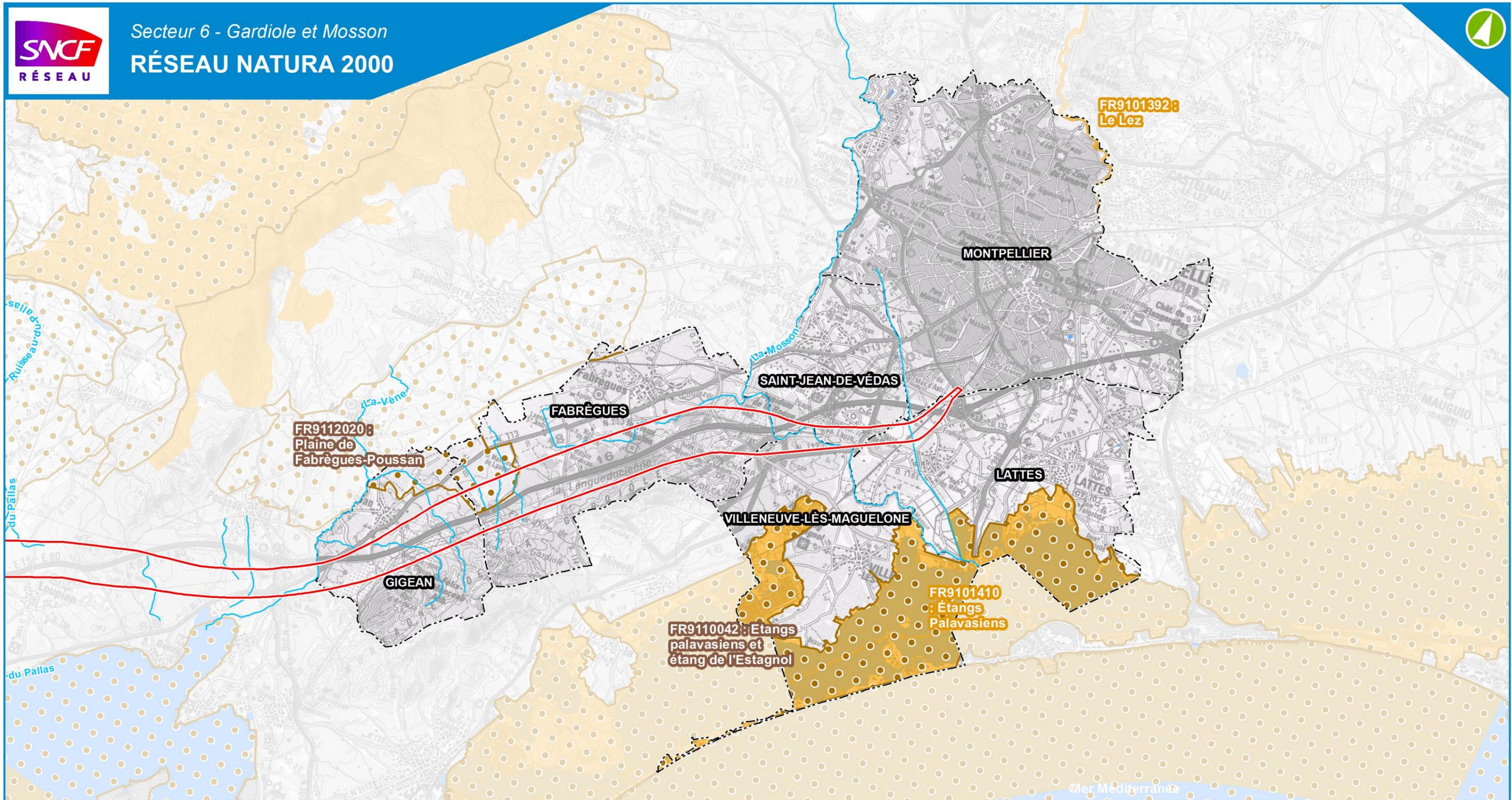
5.4.2.3. LES ZONES HUMIDES

La commune de Villeneuve-lès-Maguelone est concernée par une zone humide d'importance internationale : les étangs palavasiens. Ce site Ramsar est un complexe lagunaire de 5 797 ha composé d'un ensemble de sept lagunes typiquement méditerranéennes et de zones humides périphériques (marais, anciens salins...). Les étangs palavasiens sont caractérisés par une grande richesse écologique, due à l'alternance de milieux doux et salés. La zone d'étude n'intercepte pas ce site.

Seule la zone humide associée à la ripisylve de la Mosson (enjeux forts) est interceptée par la zone d'étude.

5.4.2.4. LES SITES A ENJEUX FAUNE, FLORE, HABITATS NATURELS

Les principaux sites à enjeux identifiés au droit de la zone d'étude sur la commune correspondent aux milieux ouverts à l'ouest de la Mosson, au niveau du cours d'eau et à ses milieux annexes (enjeux écologiques très forts pour les reptiles, insectes, l'avifaune et les chiroptères et enjeux forts pour la flore).



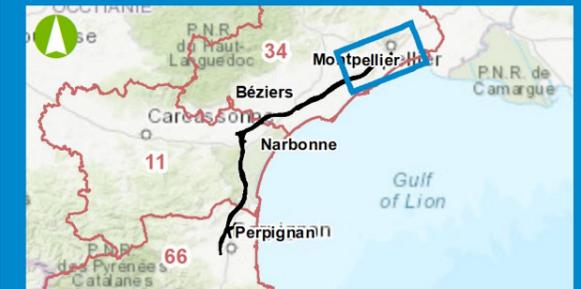
LÉGENDE

- Zone de Passage Préférentielle phase 1
- Limite départementale
- Limite communale
- Réseau hydrographique principal

Natura 2000

- Directive Habitat (ZSC/SIC)
- Directive Oiseaux (ZPS)

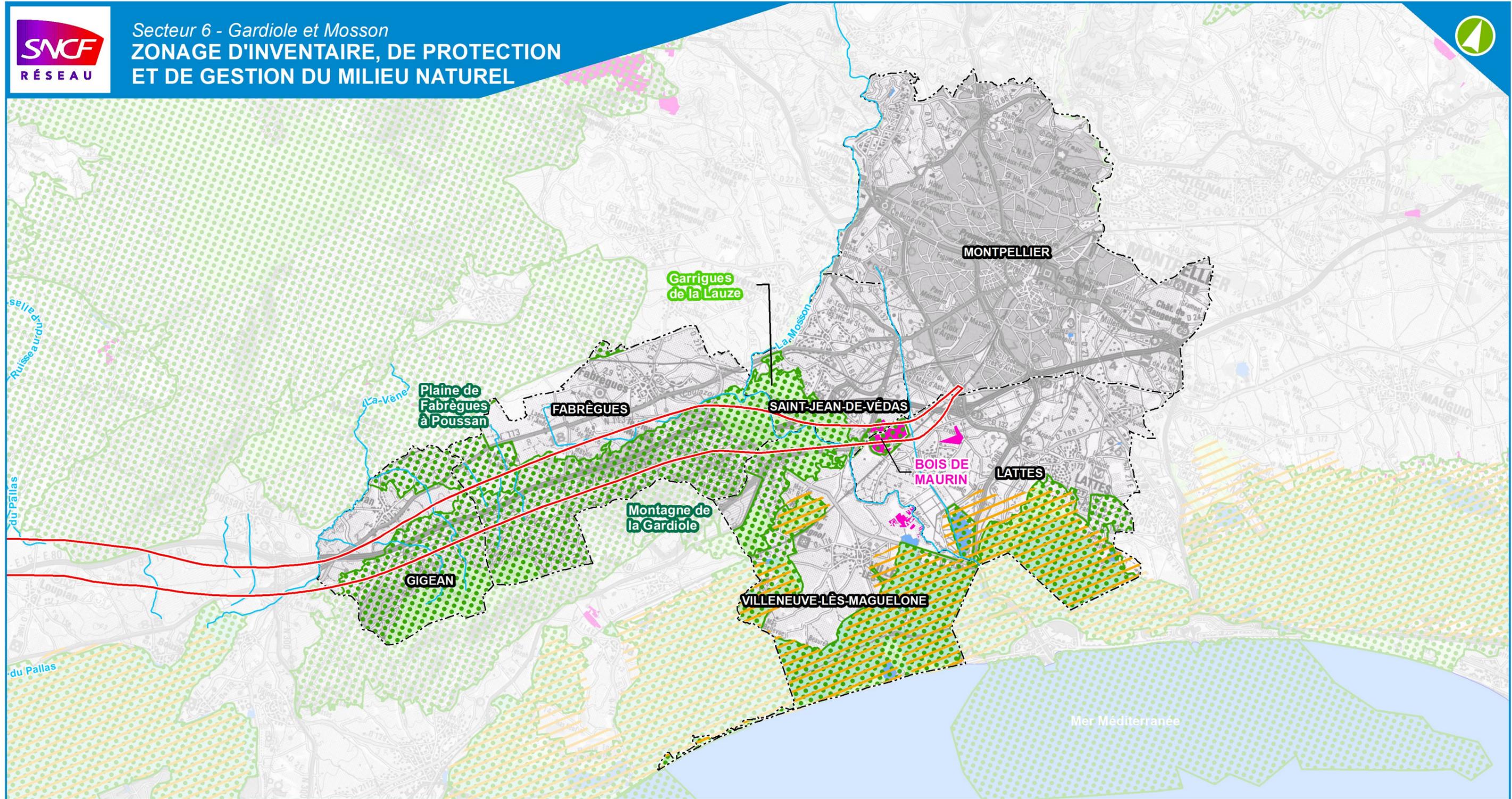
LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN



0 1 2
 Km

Date : 10/06/2021
 Échelle : 1/100000

Sources : DREAL Occitanie
 Fond de plan : Scan 100 © IGN



LÉGENDE

- Zone de Passage Préférentielle phase 1
- Limite départementale
- Limite communale
- Réseau hydrographique principal

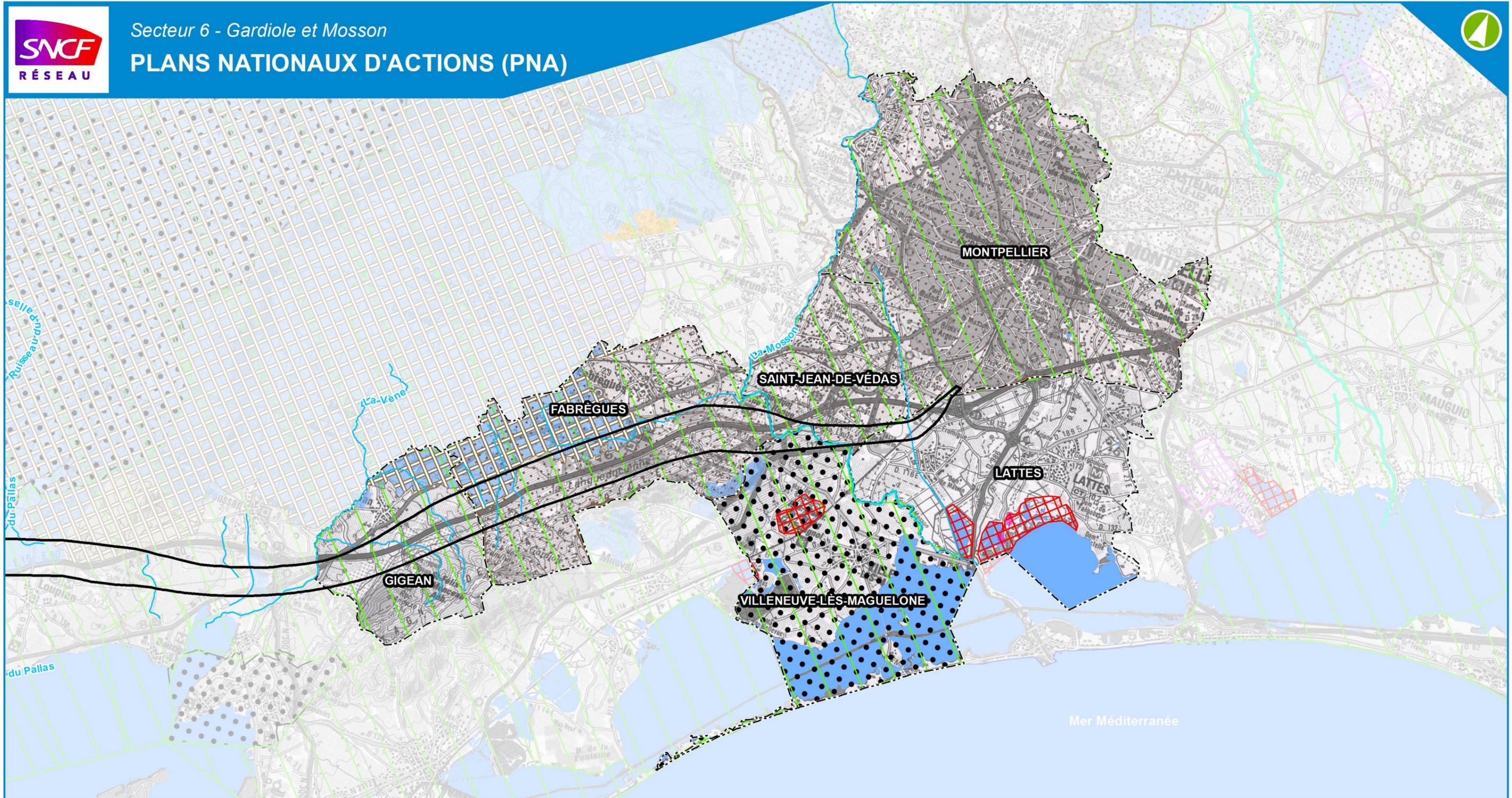
- Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)
- Espace Naturel Sensible (ENS)
- Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique**
- ZNIEFF de type 2
- ZNIEFF de type 1

**LIGNE NOUVELLE
 MONTPELLIER PERPIGNAN**



0 1 2 Km
 Date : 10/06/2021
 Échelle : 1/100000

Sources : DREAL Occitanie , CD
 Fond de plan : Scan 100 © IGN



LÉGENDE

- Zone de Passage Préférentielle
- Limite départementale
- Limite communale
- Réseau hydrographique principal

Plan National d'Action

Amphibien

- Emyde lépreuse

Mammifère

- Chiroptère
- Loutre d'Europe

Reptile

- Lézard Ocellé

Oiseau

- Butor étoilé
- Faucon Crécerellette
- Outarde canepetière
- Pie grièche
- Vautour percnoptère
- Aigle de Bonelli

Insecte

- Odonate
- Autres

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN



0 1 2
Km

Date : 22/06/2021

Échelle : 1/100000

Sources : DREAL Occitanie
Fond de plan : Scan 100 © IGN

5.4.3. L'agriculture, la viticulture 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

La plaine agricole de la commune, comprenant moins de 25 exploitations, couvre les abords du centre villageois au nord et à l'ouest de la commune. De type polyculture, elle est occupée par quelques grandes parcelles de cultures extensives (céréales), un peu de maraîchage autour d'exploitations et un certain nombre de parcelles en friches ou à l'abandon.

Le nord de la commune, où s'inscrit le tracé du projet, ne présente pas d'occupation du sol en lien avec l'agriculture puisqu'il est principalement composé de garrigues.

Toutefois, la zone d'étude présente quelques parcelles à enjeu agricole dits « forts » en lien avec le potentiel irrigable des parcelles entre les lieux-dits « plan de Cheyrau » et « la Baumette ». Les autres parcelles sont en enjeux agricoles et viticoles faibles.

5.4.3.2. LA FORET ET LA SYLVICULTURE

Les enjeux forestiers sont globalement moyens sur la zone d'étude. Un secteur forestier à enjeux est néanmoins recensé : une forêt publique peuplée de taillis de feuillus indifférenciés présentant des enjeux forts au niveau de la ripisylve de la Mosson (enjeux écologiques).

Aucun espace boisé classé (EBC) n'est présent sur 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.

5.4.4.1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

La commune de Villeneuve-lès-Maguelone fait partie de la intercommunalité Montpellier Méditerranée Métropole, qui regroupe également les communes de Fabrègues, Lattes, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas.

En 2017, la commune de Villeneuve-lès-Maguelone comptait 10 012 habitants (dont 35,1% de moins de 30 ans et 23,1% de plus de 60 ans). La densité de population était de 441 hab/km².

La commune a connu une hausse de population, entre 2012 et 2017, de 6,1%.

Au sein des actifs, le taux de chômage est élevé d'un peu plus de 13% en 2017.

5.4.4.1.1. CADRE BATI ET ACTIVITES ECONOMIQUES

L'habitat de la commune est caractérisé en 2017 par une grande part de logements individuels (72,6%). Les résidences principales représentent près de 91 % du parc et la part de résidences secondaires est faible (4,9 %). Aucune habitation n'est recensée dans la zone d'étude, mais celle-ci passe à proximité du hameau résidentiel du Pont de Villeneuve situé à la croisée de la RD612 et de la RD185E4.

Concernant les structures économiques, la commune de Villeneuve-lès-Maguelone fait partie du bassin d'emploi de Sète, qui s'étend sur 13 communes de l'Hérault, soit plus de 110 000 habitants.

La commune de Villeneuve-lès-Maguelone possède une zone d'activités économique (Larzat Sud) qui est vouée à s'agrandir (Parc d'activités Charles Martel). Cette zone est située à proximité immédiate de la zone d'étude (le long de la RD612) et à côté de la maison d'arrêt.

La commune possède également, à cheval avec Mireval, une carrière (la Madeleine), également située à proximité de la zone d'étude.

5.4.4.1.2. TOURISME ET LOISIRS

Le département de l'Hérault se découpe en plusieurs secteurs touristiques. La métropole de Montpellier appartient au secteur « Montpellier – Petite Camargue » regroupant 56 communes (une Métropole et 2 communautés de communes). Près de 971 000 touristes français sont accueillis sur la destination, sont concernés ainsi 11 155 emplois salariés directs.

La commune de Villeneuve-lès-Maguelone est la seule commune du secteur géographique n°6 qui possède une façade maritime.

La zone d'étude est concernée par le stand de tir de Villeneuve-lès-Maguelone.

5.4.4.2. URBANISME ET SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

Villeneuve-lès-Maguelone est dotée d'un PLU. La zone d'étude est concernée par la zone N (zones naturelles).

Elle est concernée par la loi Littoral. Cette loi fait obligation aux acteurs publics de l'urbanisme de protéger les espaces naturels remarquables, en déclarant l'inconstructibilité de certains espaces.

Comme indiqué précédemment, aucun EBC n'est recensé au sein de la zone d'étude.

Le territoire communal est grevé par les servitudes suivantes : A3, AC1, AC2, AC3, AS1, EL6, I3, I4, Int1, PM1, PT2, PT3 et T1.

Dans la zone d'étude, on recense les servitudes :

- I4, relative à l'établissement des canalisations électriques ;
- T1, relative aux chemins de fer ;

- AS1, résultant de l'instauration de périmètres de protection rapprochée des eaux potables et minérales ;
- EL6, relative à la protection de terrains situés le long de certaines routes à grandes circulation, autoroutes et routes express ;
- AC1, relative à la protection des monuments historiques classés ;
- PM1, relative au plan de prévention des risques naturels prévisibles.

5.4.4.3. LES DEPLACEMENTS, RESEAUX ET EQUIPEMENTS

Le réseau routier du secteur géographique n°6 est peu dense et globalement marqué par la présence de l'A9 que le projet longe de Gigean à Montpellier.

Les principales structures routières de la commune sont les RD185 et RD612 qui sont situées à proximité de la zone d'étude (une très faible portion de la RD185 est située dans la zone d'étude). On note également la voie ferrée Tarascon – Sète (en dehors de la zone d'étude). Des chemins d'exploitations sont également présents dans la zone d'étude.

Concernant les réseaux de transport d'énergie, la zone d'étude est traversée par un réseau composé de plusieurs lignes Très Haute Tension (THT), géré par RTE (Réseau de Transport d'Électricité) qui sont décrites dans le tableau suivant.

Aucun poste électrique n'est recensé dans la zone d'étude.

Tableau 3 : Lignes THT concernée par la zone d'étude

Ligne concernée	Tension	Communes traversées par la ligne
Balaruc-Montpellier 1 et 2	225 kV	Fabrègues Saint-Jean-de-Védas Villeneuve-lès-Maguelone
Saumade-Tamareau Montpellier- Tamareau 2	225 kV	Fabrègues Saint-Jean-de-Védas Villeneuve-lès-Maguelone
Montpellier- Tamareau 1	225 kV	Fabrègues Saint-Jean-de-Védas Villeneuve-lès-Maguelone

Des équipements sont également situés dans la zone d'étude (le stand de tir de de Villeneuve-lès-Maguelone), et à proximité (la maison d'arrêt de Villeneuve-lès-Maguelone, située à 200 m de la zone d'étude).

5.4.4.4. LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

Au sein de Villeneuve-lès-Maguelone, le risque Transport de Matières Dangereuses (TMD) est présent sur les grands axes du territoire communal (RD185 et RD612).

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.

5.4.5.1. PATRIMOINE HISTORIQUE ET CULTUREL

Plusieurs monuments historiques sont situés sur la commune de Villeneuve-lès-Maguelone :

- Le Pont sur la Mosson (RD612), monument historique inscrit ;
- L'église Saint-Etienne, monument historique classé ;
- La cathédrale Saint-Pierre de Maguelone, monument historique classé ;
- La cité Épiscopale et canoniale de Maguelone, monument historique inscrit ;
- Le site inscrit Abords de la cathédrale de Villeneuve-lès-Maguelone.

Seul le périmètre de protection du monument historique inscrit du Pont sur la Mosson intercepte la zone d'étude (et l'emplacement réservé).

5.4.5.2. PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

À proximité ou dans la zone d'étude, aucun vestige archéologique n'a été recensé.

5.4.5.3. LE PAYSAGE

Le schéma directeur architectural et paysager (SDAP) de la Ligne Nouvelle a identifié 18 sites sensibles représentant un linéaire cumulé de 110 km sur les 150 km de la zone d'étude. Ces sites ont été identifiés au regard de leur sensibilité paysagère forte.

La commune de Villeneuve-lès-Maguelone est concernée par le site sensible n°18 : la Mosson.

Les enjeux sont liés au franchissement de la vallée de la Mosson (enjeu d'insertion dans les reliefs des coteaux), du passage à proximité du Pont-de-Villeneuve (enjeu covisibilité et préservation du cadre de vie).

La commune comprend deux sites classés au titre du paysage, situé au sud de la commune, **hors zone d'étude** :

- Le site classé « Étangs de l'Arnel et du Prevost » ;
- Le site classé « Les Étangs et le bois des Aresquiers ».

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 :

- Le risque géotechnique lié au phénomène de remontée de fontis et d'effondrement des cavités dans les formations carbonatées du massif de la Gardiole ;
- Les sols compressibles dans la vallée de la Mosson ;
- Le périmètre de protection rapprochée des forages Flès Nord et Sud ;
- L'enjeu hydraulique lié au franchissement de la vallée de la Mosson (zone inondable, PPRi) ;
- Les enjeux écologiques (patrimoine naturel, zones humides) ;
- La présence du Pont sur la Mosson (MH).

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

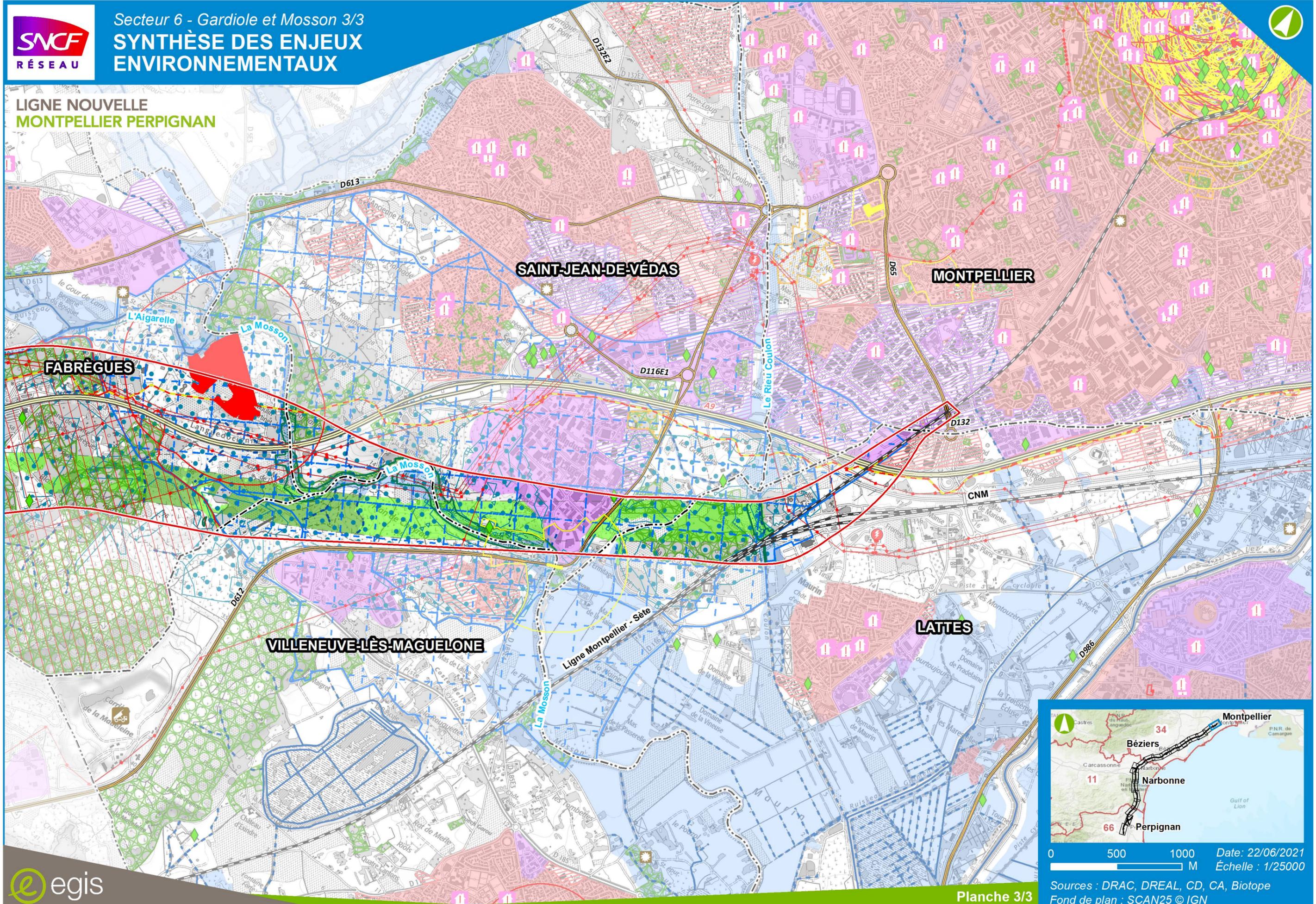
- Patrimoine UNESCO
- Site classé
- Site inscrit
- Site Patrimonial Remarquable
- Voie Domitienne

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 Villeneuve-lès-Maguelone se limitent strictement à permettre 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, avec :

- Modification de l'emplacement réservé existant ;
- Mise en compatibilité du règlement du zonage N 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.

Le périmètre de la mise en compatibilité est concerné par le zonage N du document d'urbanisme communal.

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

Tableau 4 : Surface concernée par l'emplacement réservé (ER) 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 : Rapport de présentation)
Zone N	21,86	1 %

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

5.5.1.2.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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 Villeneuve-lès-Maguelone, la section courante du projet est principalement en remblais pouvant dépasser une quinzaine de mètres aux abords du franchissement de la Mosson.

Une petite partie de la section du projet (à l'ouest) est à niveau avec le terrain naturel et une portion est en déblai.

Les formations géologiques des massifs calcaires karstifiés de la Gardiole peuvent présenter, en phase exploitation, des risques (effondrement de cavités) pour le projet et notamment pour ses ouvrages d'art.

Enfin, il n'est pas prévu de zones de dépôts définitifs sur la commune mais des zones de dépôts temporaires pourront également influencer sur le relief.

5.5.1.2.2. LES MESURES ENVISAGEES

Les aménagements paysagers et architecturaux accompagnant l'insertion du projet permettront de réduire les effets sur la topographie communale.

À noter que les remblais sont réduits sur la commune de Villeneuve-lès-Maguelone par la mise en place du viaduc de Mosson.

Si la pente des talus peut être fortement raidie (quasiment jusqu'à la verticale), la fracturation naturelle du massif de la Gardiole, le phénomène de décompression ainsi que la sensibilité au gel des roches obligent soit à limiter la pente des talus soit à prévoir des dispositions particulières (pièges à cailloux non localisés à ce stade des études) pour réduire la vulnérabilité de la plate-forme vis-à-vis des risques de chute de blocs.

Les aléas géotechniques correspondant aux zones karstiques identifiées au droit du massif de la Gardiole seront circonscrits par purge des

éventuels dépôts argileux présents dans les poches de dissolution du calcaire. Les cavités ainsi créées seront ensuite comblées par injection de béton (principalement au droit des ouvrages d'art). La localisation de ces travaux n'est pas connue à ce stade des études, de même que celles des pièges à cailloux (contre les chutes de blocs).

Enfin, pour éviter les phénomènes de tassement, la traversée de la vallée compressible de la Mosson nécessite la réalisation d'ouvrages d'art avec des fondations profondes constituées de pieux descendant entre 15 et 30 m de profondeur.

5.5.1.3. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SOUTERRAINES

5.5.1.3.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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, en l'absence de dispositifs intégrés à la conception du projet technique, avoir un effet sur l'écoulement et la qualité des eaux souterraines.

Le projet traverse le périmètre de protection rapprochée des forages Flès Sud et Nord.

5.5.1.3.2. LES EFFETS QUANTITATIFS ET MESURES ENVISAGEES

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

Au droit du viaduc de Mosson, les essais de traçage réalisés en 1988, puis dans le cadre des études liées au projet (2013), ont permis de conclure à une vulnérabilité faible du système karstique vis-à-vis des activités de surface et donc du projet de travaux. Les travaux de l'ouvrage n'auront ainsi pas d'effet quantitatif sur la nappe souterraine.

En phase travaux, les effets quantitatifs seront faibles dans la mesure où les déblais prévus sont restreints et que les fondations profondes des ouvrages n'interceptent pas d'aquifère.

En phase exploitation, les effets quantitatifs seront nuls.

5.5.1.3.3. LES EFFETS QUALITATIFS ET MESURES ENVISAGEES

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 (risque transport de matières dangereuses) ou des pollutions chroniques liées à l'usage de produits phytosanitaires pour l'entretien des voies peuvent avoir lieu.

Le projet traverse des zones correspondant à des massifs calcaires karstifiés. Toutefois, aucune masse d'eau n'étant proche de la surface et aucune nappe souterraine n'étant interceptée par un passage en déblai, les effets sur les eaux souterraines devraient être inexistantes. Les installations de chantier principales seront tout de même situées à l'extérieur de ce secteur à enjeux hydrogéologiques.

Les mesures de réduction génériques ainsi que la démarche de management environnemental des travaux permettront de réduire le risque de pollution accidentelle.

En phase exploitation, la traversée du périmètre de captages peut avoir une incidence qualitative sur les eaux souterraines et, en corollaire, sur l'utilisation de la ressource en eau.

L'aménagement comprendra l'ensemble des dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires. Un bassin de confinement est prévu le long de la ligne sur la commune de Villeneuve-lès-Maguelone à proximité du viaduc de Mosson.

Dans la traversée des PPR, les principales mesures de réduction spécifique 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

5.5.1.4.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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).

5.5.1.4.2. LES EFFETS QUANTITATIFS ET MESURES ENVISAGEES

Le projet concerne principalement la Mosson. Les enjeux liés aux aspects quantitatifs du franchissement de ce cours d'eau sont forts.

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. Un bassin de confinement est prévu le long de la ligne, à proximité du viaduc de Mosson.

Les ouvrages hydrauliques (viaduc pour le franchissement de la Mosson en particulier) ont été dimensionnés afin de permettre une transparence hydraulique et écologique, tout en assurant la pérennité des ouvrages.

Quelques cours d'eau intermittents affluents de la Mosson sont traversés par le projet, franchis par des ouvrages de type buse ou dalot, sans aménagement spécifique.

5.5.1.4.3. LES EFFETS QUALITATIFS ET MESURES ENVISAGEES

Concernant les aspects qualitatifs, les enjeux associés à la Mosson sont majeurs.

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

5.5.1.5.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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.

5.5.1.5.2. LES EFFETS ET LES MESURES ENVISAGEES

Risque inondation :

Le projet est concerné par le zonage réglementaire R (zone rouge) du PPRi Basse Vallée de la Mosson.

R (zone rouge) : zone inondable naturelle, non urbanisée. Ce zonage est localisé au droit de la Mosson. L'objectif du règlement de la zone R est de permettre l'entretien et la gestion des bâtiments et activités existants, mais sous la stricte condition de ne pas aggraver la situation actuelle. Dans cette zone, aucune utilisation ou occupation nouvelle du sol n'est autorisée de façon à ne pas aggraver les conséquences d'une crue.

Sur cette zone, le règlement précise que sont admis « les équipements d'intérêt général, lorsque leur implantation est techniquement irréalisable hors du champ d'inondation, ou visant à la protection contre les inondations. 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 de Villeneuve-lès-Maguelone.

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. En phase exploitation, un risque en lien avec les trains de fret sur lesquels les freins ne seraient pas débloqués sur tous les wagons et engendrant ainsi des étincelles susceptibles de déclencher un incendie en bord de voie lors des périodes très sèches existe. Afin de minimiser ces risques, il sera nécessaire de sensibiliser les conducteurs de train à la vérification systématique des freins de tous les wagons et aussi d'assurer l'entretien des abords des voies par le désherbage avant l'été.

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.

5.5.2.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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.

5.5.2.2. LES EFFETS SUR LES ESPACES NATURELS PROTEGES

Le projet s'inscrit dans le périmètre des sites suivants :

- La ZNIEFF de type I « Garrigues de la Lauze » ;
- La ZNIEFF de type II « Montagne de la Gardiole » ;
- Les PNA Chiroptères, Loutre d'Europe et Lézard ocellé.

Les PNA du Butoir étoilé et de la Pie grièche méridionale ne sont pas interceptés par les emprises du projet.

5.5.2.3. LES EFFETS SUR LES HABITATS NATURELS, LA FAUNE ET LA FLORE

Le projet entrainera 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.

5.5.2.4. LES EFFETS SUR LES FONCTIONNALITES ECOLOGIQUES

Les principaux effets sur les continuités écologiques associées au périmètre de l'ER pour la Ligne Nouvelle concernent l'interruption de corridors écologique en particulier au droit de la Mosson (enjeux liés au classement en liste 1 pour l'Anguille, trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon et du SCoT de Montpellier Métropole Méditerranée, zones humides associées à la ripisylve, petite faune, grande faune et corridor de déplacement pour les chiroptères, enjeu cynégétique).

5.5.2.5. LES MESURES ENVISAGEES

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. Le viaduc de la Mosson a été implanté de manière à réduire au maximum les effets sur la ripisylve et permet la transparence écologique du cours d'eau et de sa ripisylve. Cette mesure permet en outre d'assurer le respect des dispositions des Espaces Minimum de Bon Fonctionnement établit par le SAGE Lez-Mosson Étangs Palavasiens.

 Pour l'analyse de compatibilité du projet avec le SAGE, il convient de se reporter au chapitre 16 de la pièce F-5 « Analyse globale des effets du projet sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation ».

Ainsi, la fragmentation sera atténuée par les ouvrages ou aménagements de rétablissement des continuités au droit des principaux corridors écologiques.

À l'échelle de la commune, pour rétablir la transparence écologique, le projet prévoit notamment la mise en œuvre d'un viaduc pour le franchissement de la Mosson et de divers ouvrages hydrauliques mixtes de type pont cadre.

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 particuliers 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 notamment pour la ripisylve de la Mosson, qui malgré le viaduc, est légèrement impactée.

5.5.3. Les incidences sur l'agriculture, la viticulture 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

5.5.3.1.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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.

5.5.3.1.2. LES EFFETS SUR L'ACTIVITE 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...) ; une exploitation est concernée sur la commune.
- Les effets indirects sur les structures collectives, dont les zones d'apport sont localisées sur des parcelles potentiellement impactées (effet sur le potentiel de production notamment).

5.5.3.1.3. LES MESURES ENVISAGEES

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

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 interceptés.

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

5.5.3.2.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

Aucun EBC n'est à déclasser pour le projet.

5.5.3.2.2. LES EFFETS SUR LES FORETS ET L'ACTIVITE SYLVICOLE

Le projet a des effets sur la ripisylve de la Mosson (cf. §5.5.2).

5.5.3.2.3. LES MESURES ENVISAGEES

Les mesures de réduction et de compensation associées à la ripisylve de la Mosson sont décrites au §5.5.2.

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.

5.5.4.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

La réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet 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 du projet nécessite l'acquisition de terrains.

Le projet traverse des espaces naturels. Il se positionne par ailleurs à proximité de la RD612, ce qui crée un délaissé au nord du territoire entre la nouvelle infrastructure et la route départementale.

Un chemin d'exploitation sera traversé par le projet et nécessitera des aménagements spécifiques pour son rétablissement.

Le projet traverse les servitudes AS1, PM1 et T1.

Enfin concernant le tourisme et les loisirs, une partie du foncier du stand de tir à Villeneuve-lès-Maguelone est traversée sans que cela impacte la pratique de l'activité.

Durant les travaux, le chantier entrainera des nuisances temporaires et indirectes pour les habitants situés à proximité des travaux.

En phase exploitation, une partie du bâti situé à proximité du projet (lotissement du Pont de Villeneuve) pourrait être exposée à des nuisances acoustiques dépassant les seuils réglementaires.

5.5.4.2. LES MESURES ENVISAGEES

Le projet évite les bâtis et notamment le quartier du Pont de Villeneuve.

Les terrains et bâtis impactés par le projet seront acquis conformément au code de l'expropriation, dans la mesure du possible par voie amiable.

Les lignes électriques sont évitées par le projet.

Le chemin d'exploitation sera rétabli.

Les servitudes traversées seront respectées.

Pour les secteurs nouvellement exposés au risque TMD (section du projet mixte), les mesures consistent à mettre en place un assainissement adapté aux zones mixtes. Ces mesures permettront de réduire le risque de pollution et même d'améliorer la situation actuelle, puisque les trains qui, aujourd'hui passent sur la ligne classique non équipée de dispositifs spécifiques et traversant des zones d'habitat, emprunteront dans l'avenir la Ligne Nouvelle.

Concernant les nuisances acoustiques, environ 2 700 mètres linéaires de protections acoustiques de type écrans absorbants seront installés dans certaines zones pour respecter les seuils réglementaires.

Le classement sonore de l'infrastructure, en application des articles L.571-10 et R.571-32 à 43 du code de l'environnement, et la définition des secteurs affectés par le bruit feront l'objet d'un arrêté préfectoral ultérieur. Cet arrêté sera pris en compte par une mise à jour du document d'urbanisme (via une procédure de mise à jour des annexes du PLU).

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.

5.5.5.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

La réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet, 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 zone d'étude concerne le périmètre de protection du monument historique inscrit du Pont sur la Mosson sur la commune de Villeneuve-lès-Maguelone, mais pas l'emplacement réservé du projet.

Après avoir traversé tout le massif forestier de la Gardiole, le projet débouche sur les plateaux calcaires de la Mosson dans un paysage complètement ouvert, impactant une partie des écosystèmes en place et modifiant profondément la perception de la vallée.

Un ouvrage d'art exceptionnel et des sections en fort remblai permettront le franchissement de la vallée. L'impact visuel se situera depuis la rivière de la Mosson, le long de laquelle le Département de l'Hérault projette de créer une voie verte, mais aussi depuis les quartiers résidentiels du Pont de Villeneuve et la RD612.

Bien que préservée au maximum, la ripisylve de la Mosson peut-être altérée au cours de la réalisation du viaduc.

5.5.5.2. LES MESURES ENVISAGEES

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 le projet par la réalisation d'aménagements paysagers, conformément aux principes dégagés dans les études antérieures.

Le passage en remblai du projet au débouché du massif calcaire de la Gardiole, s'intégrera dans le paysage avec notamment un modelage et adoucissement des terrassements qui s'adapteront à la topographie naturelle du terrain (en limitant au mieux les mouvements de terrain). Le milieu de garrigue arbustive avec les espèces indigènes sera reconstitué aux abords du projet et sur les talus (ensemencement herbacé de zone sèche et rocailleuse, boisement de garrigue arbustive sur remblais complémentaires).

Afin de préserver la continuité paysagère, la vallée de la Mosson sera traversée via un viaduc qui bénéficiera d'un traitement architectural de qualité (harmonisation et intégration au paysage, avec l'ouvrage d'art exceptionnel du Pont de Villeneuve situé à proximité) avec une ouverture visuelle sous ouvrage.

Les différents écrans et merlons acoustiques protégeant les bâtis, seront également intégrés au paysage (conception architecturale sobre, qualitative et végétalisation). Dans un souci de maintenir la continuité physique et paysagère de la vallée, les tronçons en remblai seront limités et des plantations auront lieu : arbres sur les bas talus, restauration de la ripisylve de la Mosson, boisements aux abords du Pont de Villeneuve (en fond de vallée), ...

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 (démarches ERC), la réalisation du projet ne remet pas

en cause la prise en compte de l'environnement communal par le PLU de Villeneuve-lès-Maguelone.

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

Le territoire communal s'inscrit dans le périmètre des sites Natura 2000 « Étangs Palavasiens » (ZSC FR9101410), et « Étangs palavasiens et étang de l'Estagnol » (ZPS FR9110042). Ces sites ne sont pas directement concernés par le projet.

Selon les conclusions de l'Évaluation appropriée des incidences pour les sites Natura 2000 interceptés par le projet de Ligne Nouvelle, celui-ci présente une incidence non notable dommageable sur les sites « Étangs Palavasiens » et « Étangs palavasiens et étang de l'Estagnol ».

Par ailleurs, 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 chauves-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 Villeneuve-lès-Maguelone, en vigueur depuis le 29/03/2013, proposées visent à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. 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 zonage ante projet et post projet permettra alors de réaliser ce suivi des effets.

Tableau 5 : Exemple de tableau de suivi

Analyse par zone	Au stade de mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone N	21,86 ha inclus dans l'ER	Y ha 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'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 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

5.9.3.1.1. LA GEOGRAPHIE

Sur la commune de Villeneuve-lès-Maguelone, la zone d'étude couvre une petite partie au nord du territoire communal, en retrait du littoral, 0,8 km², soit 3,5%, au sein d'espaces naturels (lieu-dit plan de Cheyrau).

Aucune habitation n'est recensée dans la zone d'étude, mais celle-ci passe à proximité du hameau résidentiel du Pont de Villeneuve situé à la croisée de la RD612 et de la RD185E.

5.9.3.1.2. LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

La zone d'étude s'inscrit dans le massif calcaire de la Gardiole et la vallée de la Mosson à une altitude moyenne d'une trentaine de mètres.

Les formations carbonatées du massif de la Gardiole connaissent une altération karstique. Dans cette zone, le risque géotechnique est lié au phénomène de remontée de fontis et d'effondrement des cavités.

Les alluvions modernes de la vallée de la Mosson sont, quant à elles, potentiellement compressibles.

5.9.3.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

4 masses d'eaux souterraines sont présentes dans la zone d'étude :

- Les Alluvions anciennes entre Vidourle et Lez et littoral entre Montpellier et Sète (FRDG102) ;
- Les Calcaires jurassiques pli ouest de Montpellier, unité Mosson + sud-Montpellier affleurant + sous couverture (FRDG158) ;
- Les Calcaires jurassiques pli ouest de Montpellier et formations tertiaires, unité Thau-Montbazin-Gigean Gardiole (FRDG160) ;
- Argiles bleues du Pliocène inférieur de la vallée du Rhône (FRDG531).

La zone d'étude est concernée par les périmètres de protection rapprochée et éloignée des forages Flès Sud et Nord.

Par ailleurs, l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse signale la présence de la zone de sauvegarde suivante :

- La zone de sauvegarde des captages du Flès, établie sur le périmètre de protection rapprochée du captage.

La zone d'enjeu se situe au niveau des alluvions de la Mosson. Ces formations ne possèdent pas de protection naturelle (recouvrement imperméable faible) et le captage de Flès Nord est implanté en aval de la zone d'étude. L'extension est de l'ordre de 2 km.

5.9.3.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

La zone d'étude concerne la Mosson. Des enjeux forts sont associés au franchissement de ce cours d'eau.

5.9.3.1.5. LES RISQUES NATURELS

La commune de Villeneuve-lès-Maguelone est soumise au risque inondation. Elle dispose d'un Plan de Prévention des Risques inondation sur le bassin de risque « Mosson ». La zone d'étude est concernée par les zonages rouges « R » et « RU1 » du PPRi.

La commune est exposée au risque feux de forêts et présente un aléa globalement moyen avec quelques secteurs en aléa fort (rives de la Mosson).

5.9.3.2. LE PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

L'écoconception du projet dès les études amont a permis d'éviter les sites Natura 2000 sur la commune. Ils ne sont pas directement concernés par la zone d'étude mais les ZSC « Étangs Palavasiens » (FR9101410) et ZPS « Étangs Palavasiens et Étangs de l'Estagnol » (FR9119042) sont toutefois susceptibles de présenter des liens fonctionnels avec la zone d'étude.

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

- Les ZNIEFF « Garrigue de la Lauze » (n° 3429-3020) et « Montagne de la Gardiole » (n°3429-0000) ;
- Les Plans nationaux d'Actions (PNA) Chiroptères, Loutre d'Europe et Lézard ocellé (les PNA du Butor étoilé et de la Pie grièche méridionale ne sont pas recoupés par la zone d'étude).

Les principaux sites à enjeux identifiés au droit de la zone d'étude sur la commune correspondent à la Mosson et à ses milieux annexes, ainsi qu'aux milieux ouverts à l'ouest de la Mosson (enjeux pour les reptiles, les insectes, les oiseaux et les chauves-souris).

5.9.3.3. L'AGRICULTURE, LA VITICULTURE ET LA SYLVICULTURE

Agriculture : la zone d'étude présente quelques parcelles à enjeu agricole dits « forts » en lien avec le potentiel irrigable des parcelles entre les lieux-dits « plan de Cheyrau » et « la Baumette ». Les autres parcelles sont en enjeux agricoles et viticoles faibles.

Forêt/sylviculture : les enjeux forestiers sont globalement moyens sur la zone d'étude. On note néanmoins la présence d'un secteur forestier à enjeux forts au niveau des rives de la Mosson. Aucun EBC n'est présent au sein de la zone d'étude.

5.9.3.4. L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

La commune est dotée d'un PLU. Elle est concernée par la loi littoral.

La zone d'étude traverse une petite partie du Nord du territoire communal. Elle est composée de zones naturelles, et aucune habitation n'est recensée dans la zone d'étude, mais celle-ci passe à proximité du hameau résidentiel du Pont de Villeneuve.

La zone d'étude longe la RD612 et plusieurs lignes électriques sont recensées.

Pour ce qui est de l'aspect urbanistique, la zone d'étude comprend 6 servitudes d'utilité publique mais aucun espace boisé classé.

Enfin, la commune est soumise au risque lié au transport de matières dangereuses.

5.9.3.5. PATRIMOINE ET PAYSAGE

La zone d'étude intercepte le périmètre de protection d'un monument historique inscrit, le Pont sur la Mosson ; celui-ci est pas également traversé par l'emplacement réservé du projet.

Aucun enjeu archéologique n'est présent au sein de la zone d'étude.

Enfin, la commune de Villeneuve-lès-Maguelone est concernée par le site sensible paysager n°18 « la Mosson ».

La commune comprend deux sites classés au titre du paysage, situé au sud de la commune, **hors zone d'étude** :

- Le site classé « Étangs de l'Arnel et du Prevost » ;
- Le site classé « Les Étangs et le bois des Aresquiers ».

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

Le périmètre de la mise en compatibilité concerne la zone N du document d'urbanisme.

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

Tableau 6 : Surfaces concernées par l'emplacement réservé (ER) 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 : Rapport de présentation)
Zone N	21,86	1 %

5.9.4.1. INCIDENCES ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

5.9.4.1.1. LA GEOGRAPHIE

La mise en compatibilité n'a aucun effet.

5.9.4.1.2. LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

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 et engendreront une évolution de la topographie. En effet, le projet s'insérera dans le territoire en déblais ou en remblais, ce qui impliquera des modifications locales de relief.

Au droit de Villeneuve-lès-Maguelone, la section courante du projet est principalement en remblais pouvant dépasser une quinzaine de mètres aux abords du franchissement de la Mosson. Une petite partie de la section du projet (à l'ouest) est à niveau avec le terrain naturel et une portion est en déblai.

À noter que les remblais sont réduits sur la commune de Villeneuve-lès-Maguelone par la mise en place du viaduc de Mosson.

Si la pente des talus peut être fortement raidie (quasiment jusqu'à la verticale), la fracturation naturelle du massif de la Gardiole, le phénomène de décompression ainsi que la sensibilité au gel des roches obligent soit à limiter la pente des talus soit à prévoir des dispositions particulières (pièges à cailloux non localisés à ce stade des études) pour réduire la vulnérabilité de la plate-forme vis-à-vis des risques de chute de blocs.

Les aléas géotechniques correspondant aux zones karstiques identifiées au droit du massif de la Gardiole seront circonscrits par purge des éventuels dépôts argileux présents dans les poches de dissolution du calcaire. Les cavités ainsi créées seront ensuite comblées par injection de béton (principalement au droit des ouvrages d'art). La localisation de ces travaux n'est pas connue à ce stade des études, de même que celles des pièges à cailloux (contre les chutes de blocs).

Enfin, pour éviter les phénomènes de tassement, la traversée de la vallée compressible de la Mousson nécessite la réalisation d'ouvrages d'art avec des fondations profondes constituées de pieux descendant entre 15 et 30 m de profondeur.

5.9.4.1.3. 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.

Dans la traversée des PPR des forages de Flès, les principales mesures de réduction spécifique 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.

5.9.4.1.4. 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 la Mosson (enjeux forts).

Les ouvrages hydrauliques (viaduc pour le franchissement de la Mosson 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.

5.9.4.1.5. 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.

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 s'inscrit dans le périmètre des sites suivants :

- Les ZNIEFF « Garrigues de la Lauze » et « Montagne de la Gardiole » ;
- Les PNA Chiroptères, Loutre d'Europe et Lézard 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 comme celui de la Mosson 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. INCIDENCES ET MESURES SUR L'AGRICULTURE, LA VITICULTURE 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 : des effets directs et indirects touchent une exploitation et les structures collectives concernées par le projet. 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 a des effets sur la ripisylve de la Mosson.

Le viaduc de la Mosson a été implanté de manière à réduire au maximum les effets sur la ripisylve et permet la transparence écologique du cours d'eau et de sa ripisylve.

La restauration d'habitats constituera la principale mesure pour compenser la perte d'habitats naturels et d'habitats d'espèces notamment pour la ripisylve de la Mosson, qui malgré le viaduc, est légèrement impactée.

5.9.4.4. INCIDENCES ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

La réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet, 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 des espaces naturels.

Sur la commune, le projet évite les bâtis. Les terrains compris dans les emprises seront acquis conformément au code de l'expropriation, dans la mesure du possible par voie amiable.

Un chemin d'exploitation est traversé par le projet. Il sera rétabli.

Les servitudes traversées seront respectées.

Des protections acoustiques de type écrans absorbants seront mises en place le long des zones exposées (notamment lotissement du Pont de Villeneuve) sur un linéaire total d'environ 2 700 mètres.

5.9.4.5. INCIDENCES ET MESURES SUR LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE

La réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet 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.

Aucun enjeu archéologique n'est présent au sein de la zone d'étude, qui plus est, aucun déblai n'est prévu sur la commune.

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

Les principaux objectifs du projet en matière d'insertion paysagère au droit de la Mosson sont :

- D'insérer le viaduc et les sections en fort remblai dans la vallée de la Mosson ;
- D'aménager le tronçon en remblai dans la continuité de la RD612.

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

Le territoire communal s'inscrit dans le périmètre des sites Natura 2000 « Étangs Palavasiens » (ZSC FR9101410), et « Étangs palavasiens et étang de l'Estagnol » (ZPS FR9110042).

Ces sites ne sont pas directement concernés par le projet.

Selon les conclusions de l'Évaluation appropriée des incidences pour les sites Natura 2000 interceptés par le projet de Ligne Nouvelle, celui-ci présente une incidence non notable dommageable sur les sites « Étangs Palavasiens » et « Étangs palavasiens et étang de l'Estagnol ».

Par ailleurs, 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. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité

Les adaptations au PLU de la commune de Villeneuve-lès-Maguelone, en vigueur depuis le 29/03/2013, proposées visent à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. La justification du choix du projet retenu figure dans la pièce F-4 « Justification du projet ».

5.9.7. Critères, indicateurs et modalités retenus 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 7 : Exemple de tableau de suivi

Analyse par zone	Au stade de mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone N	21,86 ha inclus dans l'ER	Y ha 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

2

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).

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 :

