

# LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

## MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

Pièce H-10 : Commune de Poussan



Novembre 2021





# PIECE H : MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

## SOMMAIRE

<b>1. GENERALITES SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME.....</b>	<b>7</b>	<b>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).....</b>	<b>19</b>
<b>1.1. Mise en compatibilité.....</b>	<b>7</b>	<b>4. LES DISPOSITIONS PROPOSEES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU .....</b>	<b>21</b>
1.1.1. Définition .....	7	<b>4.1. Modifications apportées au rapport de présentation .....</b>	<b>21</b>
1.1.2. Champ d'application .....	7	<b>4.2. Modifications du règlement d'urbanisme .....</b>	<b>21</b>
<b>1.2. Mise en compatibilité d'un PLU .....</b>	<b>7</b>	<b>4.3. Modifications apportées au plan de zonage .....</b>	<b>22</b>
<b>1.3. Objet du présent dossier .....</b>	<b>8</b>	<b>5. L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE .....</b>	<b>26</b>
<b>1.4. Réglementation de la mise en compatibilité du PLU et description de la procédure... 8</b>	<b>8</b>	<b>5.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP .....</b>	<b>26</b>
1.4.1. Procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme .....	8	5.1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale.....	26
1.4.2. Rappel des textes réglementaires .....	9	5.1.2. Objectifs de l'évaluation et démarche mise en œuvre pour le projet LNMP .....	26
1.4.3. Le cas particulier des communes « Littoral » .....	10	<b>5.2. Contenu de l'évaluation environnementale .....</b>	<b>26</b>
1.4.4. Contenu du dossier de mise en compatibilité.....	10	<b>5.3. Avis de l'Autorité environnementale .....</b>	<b>27</b>
<b>2. LA PRESENTATION DU PROJET.....</b>	<b>12</b>	<b>5.4. Analyse de l'état initial de l'environnement.....</b>	<b>27</b>
<b>2.1. Caractéristiques générales du projet .....</b>	<b>12</b>	5.4.1. L'environnement physique .....	27
2.1.1. Les enjeux et les apports du projet .....	12	5.4.2. Le patrimoine naturel et biologique.....	29
2.1.2. Les objectifs du projet .....	13	5.4.3. L'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture .....	29
<b>2.2. Les caractéristiques de la section du projet traversant la commune de Poussan .....</b>	<b>15</b>	5.4.4. L'environnement humain.....	30
2.2.1. Le territoire communal .....	15	5.4.5. Le patrimoine et le paysage .....	31
2.2.2. Le projet sur le territoire communal .....	15	5.4.6. Synthèse .....	31
<b>3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE POUSSAN .....</b>	<b>17</b>	<b>5.5. Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement et mesures proposées.....</b>	<b>34</b>
<b>3.1. Caractéristiques du document d'urbanisme concerné par la mise en compatibilité ..</b>	<b>17</b>	5.5.1. Les incidences sur l'environnement physique .....	34
<b>3.2. Analyse de la compatibilité du projet avec le rapport de présentation .....</b>	<b>17</b>	5.5.2. Les incidences sur le patrimoine naturel et biologique .....	36
<b>3.3. Analyse de la compatibilité du projet avec le projet d'aménagement et de développement durable .....</b>	<b>17</b>	5.5.3. Les incidences sur l'agriculture, la viticulture et la sylviculture .....	36
<b>3.4. Analyse de la compatibilité du projet avec les orientations d'aménagement et de programmation .....</b>	<b>17</b>	5.5.4. Les incidences sur l'environnement humain .....	37
<b>3.5. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement.....</b>	<b>17</b>	5.5.5. Les incidences sur le patrimoine et le paysage .....	37
3.5.1. Les zones traversées .....	17	<b>5.6. L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000 .....</b>	<b>38</b>
3.5.2. Les dispositions générales du règlement.....	18	<b>5.7. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité .....</b>	<b>38</b>
3.5.3. Analyse de la compatibilité du projet avec les dispositions applicables aux différentes zones .....	18	<b>5.8. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement .....</b>	<b>38</b>
3.5.4. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement graphique (plan de zonage).....	19	<b>5.9. Résumé non technique.....</b>	<b>39</b>
<b>3.6. Analyse de la compatibilité du projet avec les emplacements réservés .....</b>	<b>19</b>		
<b>3.7. Analyse de la compatibilité du projet avec les Espaces Boisés Classés .....</b>	<b>19</b>		

---

5.9.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP .....	39
5.9.2. Contenu de l'évaluation environnementale .....	39
5.9.3. Analyse de l'état initial de l'environnement.....	39
5.9.4. Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement et mesures proposées.....	40
5.9.5. Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000 .....	42
5.9.6. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité.....	42
5.9.7. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement .....	42
<b>6. ANNEXES.....</b>	<b>43</b>
<b>6.1. Annexe technique servitude T1 relative aux chemins de fer .....</b>	<b>43</b>

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

### FIGURES

Figure 1: étapes de la procédure de mise en compatibilité .....	8
Figure 2 : L'arc Méditerranéen et l'axe Grand Sud .....	12
Figure 3 : Localisation de la commune de Poussan au regard du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan .....	14
Figure 4 : Extrait de la présentation du projet global au droit de la commune de Poussan .....	16
Figure 5 : Plan de zonage en vigueur (1/3).....	23
Figure 6 : Plan de zonage en vigueur (2/3).....	24
Figure 7 : Plan de zonage en vigueur (3/3).....	25
Figure 8 : Principaux enjeux environnementaux (1/2) .....	32
Figure 9 : Principaux enjeux environnementaux (2/2) .....	33

### TABLEAUX

Tableau 1 : Proportion de l'emplacement réservé par zone .....	17
Tableau 2 : Principales structures routières de Poussan et dans la zone d'étude. ....	30
Tableau 3 : Proportion de l'ER par zonage du PLU.....	34
Tableau 4 : Exemple de tableau de suivi .....	38
Tableau 5 : Proportion de l'emplacement réservé par zonage du PLU .....	40



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

## 1.1. MISE EN COMPATIBILITE

### 1.1.1. Définition

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

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

La procédure de mise en compatibilité s'applique :

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

**La notion de compatibilité se définit comme « la non-contrariété avec les options fondamentales »<sup>1</sup> 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 2020<sup>2</sup>, 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 Poussan s'inscrit dans le SCoT du Bassin de Thau. Le SCoT du Bassin de Thau a été approuvé le 4 février 2014. Il prend en compte le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, sur la base du Projet d'Intérêt Général (PIG) « Ligne Nouvelle Languedoc-Roussillon » et de l'arrêté préfectoral correspondant, en date du 14 décembre 2012. Le projet s'inscrit par ailleurs directement dans les orientations et objectifs du SCoT du Bassin de Thau ainsi que dans ses documents graphiques. **Le SCoT du Bassin de Thau est donc compatible avec le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.**

## 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.

<sup>1</sup> 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

<sup>2</sup> 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 Poussan, 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 Poussan 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 Poussan s'organise en même temps que la procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

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

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

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



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


Figure 1: étapes de la procédure de mise en compatibilité

#### ① Avis de l'autorité environnementale :

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

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

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

 Cet avis de l'autorité environnementale, rendu dans un délai de 3 mois à compter de la réception d'un dossier complet, figure, pour le présent dossier de mise en compatibilité du PLU de la commune de Poussan 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 régionaux<sup>3</sup> 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 ;

<sup>3</sup> 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 Poussan.

### 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 décret<sup>4</sup>.

La commune de Poussan, 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 dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation,


<sup>4</sup> 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.

- 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. CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET

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

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

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

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

- **Une première phase entre Montpellier et l'est de Béziers** à l'horizon 2035 – cette phase correspond aux sections du réseau ferroviaire actuellement les plus chargées ;
- **Une seconde phase** entre Béziers et Perpignan (y compris la réalisation des gares nouvelles desservant l'ouest héraultais et l'est audois).

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

#### 2.1.1. Les enjeux et les apports du projet

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

- Faciliter et sécuriser les déplacements quotidiens grâce au train :
  - Avec des trains plus fréquents, plus fiables, plus rapides, pour les trajets quotidiens comme pour les voyages longues distances ;
  - Avec des liaisons directes entre les agglomérations de la région, des temps de parcours réduits et un mode de transport plus sûr que le mode routier ;
  - Avec un accès facilité aux liaisons à grande vitesse avec le territoire national et européen.
- Préserver l'environnement par le rail : plus de voyageurs et de marchandises sur les rails signifie moins de voitures et de camions sur les routes, donc moins d'émissions de CO<sub>2</sub> ;
- Développer la région par le rail : la Ligne Nouvelle représente un véritable levier d'aménagement, de développement et d'attractivité pour le territoire, notamment parce qu'elle permet de répondre durablement à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion à moyen terme sur l'axe languedocien.

**La Ligne Nouvelle permettra à la fois de faire circuler :**

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

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

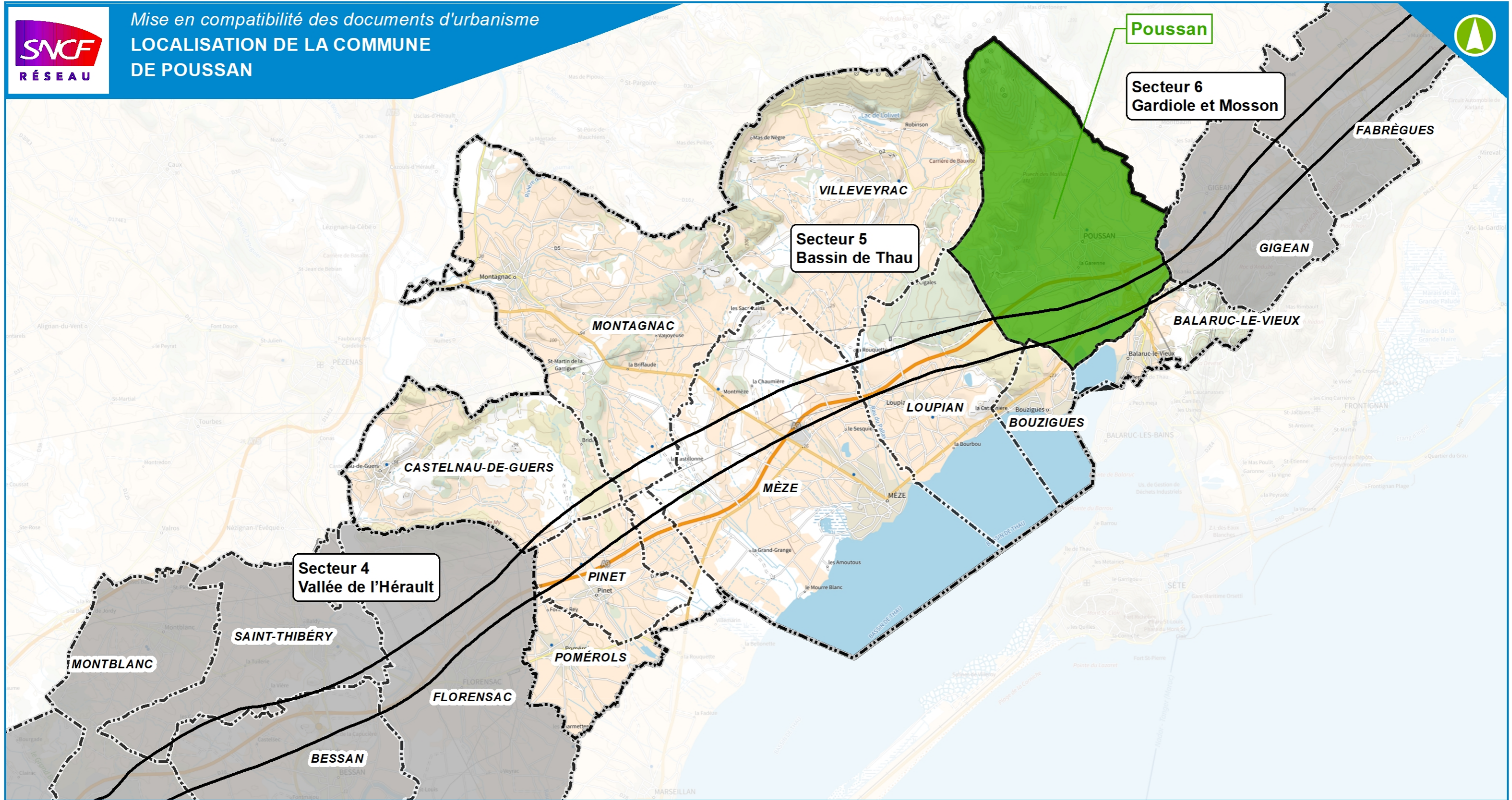
### 2.1.2. Les objectifs du projet

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

- Des objectifs de **transport** :
  - Pour les voyageurs grande distance : réduire les temps de parcours ;
  - Pour les voyageurs quotidiens : améliorer les services régionaux ferroviaires, et notamment les fréquences des TER ;
  - pour le fret, offrir des sillons<sup>5</sup> 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).
- 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.

<sup>5</sup> 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 : 1/100000

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

## 2.2. LES CARACTERISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE DE POUSSAN

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 Poussan est incluse dans le secteur 5 - Bassin de Thau (voir la Figure 3 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 F7A1 et F7A2).*

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

### 2.2.1. Le territoire communal

La commune de Poussan se situe dans le département de l'Hérault, à 13 km de Sète et à 30 km de Montpellier.

Elle appartient à la communauté d'agglomération du Bassin de Thau (CABT) qui regroupe 14 communes.

La superficie de la commune de Poussan est de 3 010 hectares et elle compte 5 972 habitants en 2017 (source : INSEE).

### 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 le sud de la commune de Poussan. 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 4 800 m, principalement en remblai.

Cette section de la Ligne Nouvelle entre sur la commune de Poussan (en limite avec Loupian) dans un secteur en remblai d'une profondeur d'environ 5 m, à environ 500 m au sud de l'autoroute A9. Elle franchit le Ruisseau des Aiguilles puis passe en déblai sur un linéaire d'environ 1 500 m avec une profondeur maximum d'une douzaine de mètres.

Elle repasse en remblai aux abords du lieu-dit Valaury puis, par l'intermédiaire d'un viaduc d'une longueur d'environ 1 450 m de long, franchit la RD2E5, le Ruisseau de la Lauze et l'échangeur de Poussan (RD600/RD613).

Elle intercepte la RD119E7 qu'elle franchit par l'intermédiaire d'un viaduc d'environ 130 m de long.

Elle atteint la Vène, qui marque la limite communale avec Gigean, qu'elle franchit par un viaduc d'environ 400 m de longueur.

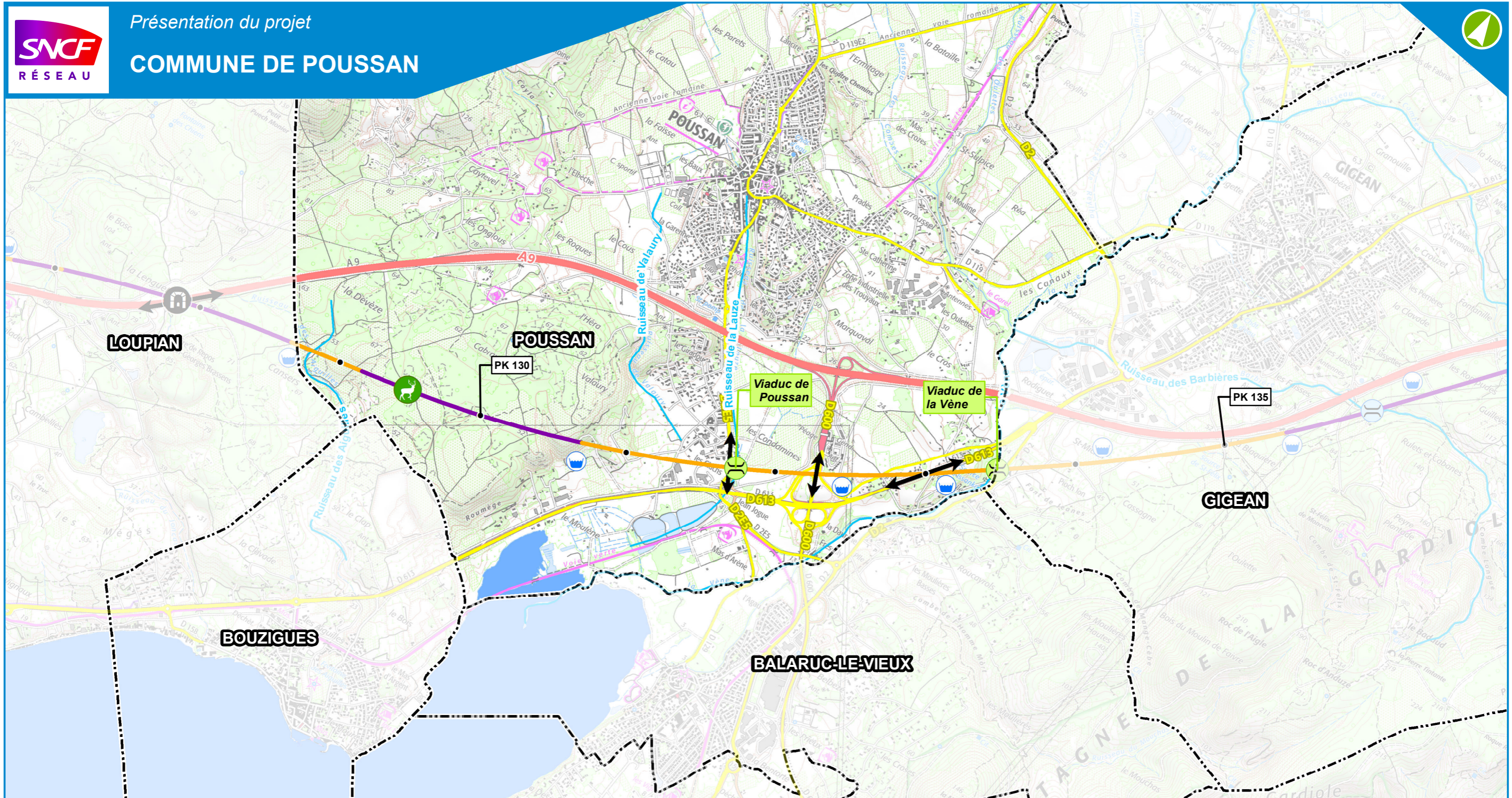
#### 2.2.2.2. LES RETABLISSEMENTS DE VOIRIE

La Ligne Nouvelle intercepte les routes départementales 2E5, 600, 613 et 119E7. Au total, une dizaine de rétablissements de voirie 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 prévue sur la commune.



**LÉGENDE**

- Limite départementale
- Limite communale
- 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)





## 3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE POUSSAN

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


Le document d'urbanisme en vigueur de la commune de Poussan est son PLU approuvé le 11 décembre 2017.

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).

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

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

 L'annexe technique T1 est présentée en annexe 6.1 de ce dossier.

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

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

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

Le rapport de présentation de la commune de Poussan prend en compte le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan dans le diagnostic territorial en page 63 :

« La Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) est un projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Montpellier et l'Espagne. Le projet a été classé PIG par arrêté préfectoral du 29 décembre 2000. L'impact de l'infrastructure sera important sur le territoire. La gare TGV la plus proche serait celle de Montpellier ».

**Le projet est donc compatible avec le diagnostic territorial mais ce dernier ne mentionne pas, en l'état, le nouveau PIG arrêté en janvier 2019** (Arrêté n°2019-I-097 du 30 janvier 2019).

La partie « état initial de l'environnement » indique :

« La future ligne à grande vitesse Montpellier – Perpignan doit traverser la commune de Poussan. Plusieurs tracés sont aujourd'hui à l'étude, mais un fuseau de 1 km de large est d'ores et déjà déterminé. Il doit être pris en compte dans le cadre de l'élaboration de ce PLU ».

**Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est compatible avec l'état initial de l'environnement.**

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 présent dossier.

### 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 du PLU de Poussan comprend 5 parties (et 19 orientations) :

- Partie 1 : Renforcer les fonctions agri-naturelles du territoire
- Partie 2 : Conforter le statut de ville stratégique de Poussan par un développement démographique et urbain affirmé
- Partie 3 : Structurer le tissu urbain par le réseau viaire et assurer une accessibilité adaptée
- Partie 4 : Accompagner le développement de Poussan par une optimisation économique et commerciale
- Partie 5 : Anticiper un développement à long terme du territoire.

Le PADD prend en compte la Ligne Nouvelle. Ainsi, dans l'orientation n°3 (partie 1), il est indiqué :

- En page 14, concernant le corridor « de garrigues » que « la future infrastructure de la LGV se devra d'assurer une transparence écologique »
- En page 15, concernant le corridor « aquatique » que « la future infrastructure de la LGV se devra d'assurer une transparence à la fois hydraulique et écologique ».

Les ouvrages de transparence écologique de la Ligne Nouvelle permettent de respecter ces dispositions.

**Le projet ne remet pas en cause les orientations du PADD, il est donc compatible avec ce dernier.**

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

Des orientations d'aménagement et de programmation sont formulées sur les secteurs d'extension de l'urbanisation dont l'urbanisation est prévue à court-moyen terme. À cet égard, le PLU de la commune possède trois orientations d'aménagement concernant des secteurs situés à l'ouest de la commune, au centre-ville et au niveau de « Sainte-Catherine – Marqueval ». Les emprises du projet de Ligne Nouvelle n'interceptent pas ces secteurs faisant l'objet de ces orientations et ne compromettent donc pas leur réalisation.

**Le projet est donc compatible avec les orientations d'aménagement et de programmation.**

### 3.5. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE REGLEMENT

#### 3.5.1. Les zones traversées

Le périmètre de l'emplacement réservé inscrit pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan dans le PLU de Poussan et repris dans ce dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme concerne les zones suivantes :

**Tableau 1 : Proportion de l'emplacement réservé par zone**

Zone concernée	Proportion de l'emplacement réservé sur la zone
<b>Zone N</b>	48 %
secteur NRe :	5 %
secteur NS :	16 %
secteur NSC :	5 %
<b>Zone A :</b>	5 %
secteur As :	17 %

Zone concernée	Proportion de l'emplacement réservé sur la zone
Zone UR	4 %
Zone Ui	0,01 %

### 3.5.2. Les dispositions générales du règlement

Les dispositions générales s'appliquent à l'ensemble du territoire de la commune de Poussan. Selon, ces dispositions générales, les équipements d'intérêt public d'infrastructure sont autorisés en toutes zones du PLU :

« Sous réserve du respect des réglementations spécifiques et en particulier de celles relatives aux installations classées, et aux servitudes d'Utilité Publique, les équipements d'intérêt public d'infrastructure et ouvrages techniques qui y sont liés sont autorisés en toutes zones du P.L.U.

Ces ouvrages ne sont pas soumis aux règles d'implantation, de recul, de hauteur et de densité lorsque leurs caractéristiques techniques l'imposent ».

Les dispositions générales ne dispensent pas l'ensemble des aménagements nécessaires à la réalisation du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, à savoir les outillages, équipements et installations techniques.

Il convient par conséquent d'analyser la compatibilité du projet avec le règlement des zones traversées.

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

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 (si non compatible).

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

- Occupations et utilisation du sol interdit ;
- Occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières.

Ainsi, la mise en compatibilité porte sur les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet LNMP 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.

L'analyse de la compatibilité concerne les zonages définis par le rapport de présentation et le règlement d'urbanisme du PLU communal intercepté par l'emplacement réservé au projet.

- **Zone UI** : la zone UI est une zone urbaine d'affectation spéciale plus particulièrement dédiée aux activités économiques.

Selon l'article UI2, « sont autorisés 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, sans que leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 15 du présent règlement ».

**Par conséquent, le projet est compatible avec le règlement de la zone UI.**

- **Zone UR** : la zone UR est une zone urbaine affectée aux constructions, installations, aménagements et dépôts nécessaires à la gestion et l'entretien du domaine public autoroutier.

Selon l'article UR2, « sont autorisés 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, sans que leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 15 du présent règlement ».

**Par conséquent, le projet est compatible avec le règlement de la zone UR.**

- **Zone A** : la zone A correspond à la zone agricole de la commune, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique, économique et paysager des terres agricoles. Il s'agit d'une zone réservée à l'exploitation agricole sur laquelle les constructions sont strictement limitées. Cette zone comprend les secteurs suivants : [...] **secteur As**, correspondant aux secteurs agricoles sensibles, traduisant en partie les zones agricoles d'intérêt écologique inscrites au SCoT, et les espaces de nature ordinaire préservés du SCoT.

Selon l'article A-2, en secteurs A et As, « sont autorisés sous condition 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, sans que leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 15 du présent règlement ».

L'ensemble de ses autorisations ne doit pas altérer la continuité écologique des secteurs AS.

**Par conséquent, le projet est compatible avec le règlement de la zone As, dans le cas où le projet n'altère pas la continuité écologique du secteur As.**

- **Zone N** : Les zones naturelles sont dites zone N. Ce sont des zones protégées en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, ou en raison de leur caractère d'espaces naturels.

Au sein de la zone N, on distingue différents secteurs dédiés dont notamment :

- Secteur **NS**, correspondant aux secteurs naturels sensibles, traduisant en partie les coupures d'urbanisation identifiées par le SCoT et les espaces de nature ordinaire préservés du SCoT.

Le secteur NS intègre le sous-secteur **NSC**, correspondant au périmètre rapproché et éloigné du captage d'eau potable d'Issanka.

- Secteur **NR**, correspondant aux secteurs naturels remarquables, traduisant les espaces remarquables au titre de la loi littoral situés en zone naturelle, il inclut notamment les espaces remarquables terrestres, lagunaires et maritimes du SCoT, les coupures d'urbanisation identifiées par le SCoT et les cœurs de nature terrestre du SCoT. Il comprend un sous-secteur **NRe, précédemment classé « Ui »** où l'extension limitée des constructions existantes est autorisée. En effet, plusieurs constructions et activités économiques sont installées dans ce secteur.

- Selon l'article N-2 :

- en zone N, « sont autorisés sous condition les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, sous réserve que le projet soit déclaré d'utilité publique, 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, sans que leur soient applicables les réserves et conditions vues à l'alinéa 2 du présent article 2 et les dispositions des articles 3 à 15 du présent règlement ».
- En zone NS, l'ensemble des autorisations ne doit pas altérer la continuité écologique du secteur.
- En sous-secteur NSC, seuls sont autorisés « les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, sous réserve que le projet soit déclaré d'utilité publique, 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, sans que leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 15 du présent règlement ».
- En sous-secteur NRe, « sont autorisées sous conditions seulement les aménagements prévus par l'article R.121-5 du code de l'urbanisme et notamment l'adaptation, la réfection, l'extension

ou la réalisation d'annexes aux constructions existantes (une seule fois à compter de la date d'application du présent document) destinées aux activités économiques dans la limite de 20% de l'emprise au sol du bâti existant et 50 m<sup>2</sup> maximum ».

**Par conséquent, le projet est compatible avec le règlement de la zone N, hormis avec le règlement des secteurs NS et NRe qui devra être mis en compatibilité.**

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

Au regard des éléments analysés précédemment, le plan de zonage est compatible avec le projet LNMP.

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

20 emplacements réservés sont inscrits dans le PLU de Poussan. L'emplacement réservé n°16 est intitulé « Création de la LGV - Ligne nouvelle Montpellier – Perpignan » dont le bénéficiaire est SNCF Réseau.

Cet emplacement réservé n°16 correspond bien aux emprises du projet tel qu'il est actuellement défini et ne nécessitent pas de modification.

L'emplacement réservé n°16 présente une superposition avec les emplacements réservés :

- N°20 : Élargissement de la RD 2E5 entre la RD613 et l'autoroute
- N°21 : Réaménagement de l'échangeur D2E5/D613

Le projet de modification des voiries au niveau du futur échangeur de la ZA des Clash à Poussan entre la D2E5 et la RD613 a été concerté avec le Conseil Départemental de l'Hérault (CD34). La ligne LNMP traversant les emplacements réservés du projet de voirie en viaduc de grande hauteur, les seules interfaces possibles entre les 2 projets sont au niveau des piles de l'ouvrage d'art. Le projet du CD34 prend bien en considération l'emplacement pressenti de ces piles.

**Le projet est donc compatible avec les emplacements réservés du PLU.**

À noter que les prescriptions relatives aux éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.153-23 du code de l'urbanisme sont analysées au §3.8 ci-après.

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

Aucun Espace Boisé Classé (EBC) n'est concerné par l'emprise de l'emplacement réservé de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

### 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)

L'emprise de l'emplacement réservé n°16 pour le projet de Ligne Nouvelle passe sur une zone NSC, dont une partie (ripisylve de la Vène) est inscrite en élément du patrimoine à protéger au titre de l'article L. 151-23 du code de l'urbanisme.

Pour rappel, l'article L. 151-23 du code de l'urbanisme indique que « *le règlement [d'un PLU] peut identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les sites et secteurs à protéger pour des motifs d'ordre écologique, notamment pour la préservation, le maintien ou la remise en état des continuités écologiques et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur préservation. Lorsqu'il s'agit d'espaces boisés, il est fait application du régime d'exception prévu à l'article L. 421-4 pour les coupes et abattages d'arbres* ».

Ainsi, la pièce 1.4 – Explication des choix retenus du rapport de présentation précise, p. 24, que :

« *Le PLU a (...) prévu, via un classement approprié, de limiter, contrôler, voire éviter, les interventions trop fortes sur ces éléments caractéristiques, et garantir ainsi la pérennité de leurs fonctions. Les éléments suivants ont ainsi été identifiés :*

- *Les ripisylves le long des ruisseaux de la Vène, des Oulettes et des Combes* ».

Par conséquent :

« *Une partie de ces éléments est proposée à l'inscription, sur le règlement graphique, en tant qu'éléments de paysage à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre écologique et paysager conformément à l'article L. 151-23 du code de l'urbanisme* ».

Au droit de l'emplacement réservé pour la Ligne Nouvelle, les emprises correspondent à des enjeux écologiques globalement faibles : la zone Nre accueille plusieurs séries de constructions/activités et ne fait l'objet d'aucune protection spécifique de type zonage réglementaire ou d'inventaire. En outre, les inventaires faune – flore – habitats menés dans le secteur par les bureaux d'études en charge de la thématique Biodiversité n'ont pas détecté d'enjeu écologique fort ou majeur au droit des parcelles cadastrales correspondantes. Il est ainsi possible d'en conclure que le secteur concerné ne présente pas, en pratique, un caractère remarquable susceptible de faire obstacle à l'implantation de la Ligne Nouvelle. Il en est d'autant plus ainsi que les mesures de

transparence écologique du projet (passage en viaduc) permettent de maintenir la fonctionnalité écologique de la ripisylve.

À ce titre le projet respecte les objectifs des éléments de valeur à protéger au titre des articles L. 151-19 et L. 151-23 du code de l'urbanisme au travers de sa conception et des mesures qui lui sont associées.

**Le projet est ainsi compatible avec 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).**



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

### 4.1. MODIFICATIONS APPORTEES AU RAPPORT DE PRESENTATION

Le rapport de présentation est concerné par la mise en compatibilité.

Seuls les extraits nécessitant d'être modifiés sont présentés dans les pages 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 du rapport de présentation sont rédigées **en rouge**.

Le diagnostic territorial mentionne l'ancien PIG du 29 décembre 2000. Il est proposé de modifier la rédaction du paragraphe page 63 :

#### Avant mise en compatibilité

« La Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) est un projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Montpellier et l'Espagne. Le projet a été classé PIG par arrêté préfectoral du 29 décembre 2000. L'impact de l'infrastructure sera important sur le territoire. La gare TGV la plus proche serait celle de Montpellier ».

#### Après mise en compatibilité

« La Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) est un projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Montpellier et l'Espagne. Le projet a été classé PIG par arrêté préfectoral du **30 janvier 2019**. L'impact de l'infrastructure sera important sur le territoire. La gare TGV la plus proche serait celle de Montpellier ».

### 4.2. MODIFICATIONS DU REGLEMENT D'URBANISME

Le règlement des secteurs NS et NRe est concerné par la mise en compatibilité, avec l'ajout d'une mention autorisant le projet LNMP, au même titre que la zone N et le secteur NSC, considérés compatibles.

Seuls les extraits nécessitant d'être modifiés sont présentés ci-après, à savoir l'article N-2 concernant les secteurs NS et NRe dans leurs versions en vigueur (avant mise en compatibilité) et après mise en compatibilité.

Les modifications proposées pour la mise en compatibilité des règlements de zones sont rédigées **en rouge**.

#### AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ

##### Règlement

##### ARTICLE N-2 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

Sont autorisées sous condition :

[...]

**De plus en NS**, l'ensemble de ses autorisations ne doit pas altérer la continuité écologique du secteur.

En Espaces Proches du Rivage (EPR), tout aménagement répondant aux critères de l'article L.121-13 du code de l'urbanisme.

[...]

**De plus, en NRe**, sont autorisées sous conditions seulement :

- les aménagements prévus par l'article R.121-5 du code de l'urbanisme et notamment l'adaptation, la réfection, l'extension ou la réalisation d'annexes aux constructions existantes (une seule fois à compter de la date d'application du présent document) destinées aux activités économiques dans la limite de 20% de l'emprise au sol du bâti existant et 50 m<sup>2</sup> maximum.

Chacun de ces aménagements ne peut être envisagé qu'après étude des solutions alternatives et doit être assortie de dispositions permettant une maîtrise optimale des incidences qualitatives sur la ressource.

#### APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ

##### Règlement

##### ARTICLE N-2 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

Sont autorisées sous condition :

[...]

**De plus en NS**, l'ensemble de ses autorisations ne doit pas altérer la continuité écologique du secteur.

- En Espaces Proches du Rivage (EPR), tout aménagement répondant aux critères de l'article L.121-13 du code de l'urbanisme
- **les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, sous réserve que le projet soit déclaré d'utilité publique, ainsi que les outillages, équipements et installations techniques directement liés au fonctionnement, à l'exploitation et/ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires, sans que ne leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 15 du présent règlement.**

[...]

De plus, en NRe, sont autorisées sous conditions seulement :

- les aménagements prévus par l'article R.121-5 du code de l'urbanisme et notamment l'adaptation, la réfection, l'extension ou la réalisation d'annexes aux constructions existantes (une seule fois à compter de la date d'application du présent document) destinées aux activités économiques dans la limite de 20% de l'emprise au sol du bâti existant et 50 m<sup>2</sup> maximum.
- **les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, sous réserve que le projet soit déclaré d'utilité publique, ainsi que les outillages, équipements et installations techniques directement liés au fonctionnement, à l'exploitation et/ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires, sans que ne leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 15 du présent règlement.**

Chacun de ces aménagements ne peut être envisagé qu'après étude des solutions alternatives et doit être assortie de dispositions permettant une maîtrise optimale des incidences qualitatives sur la ressource.

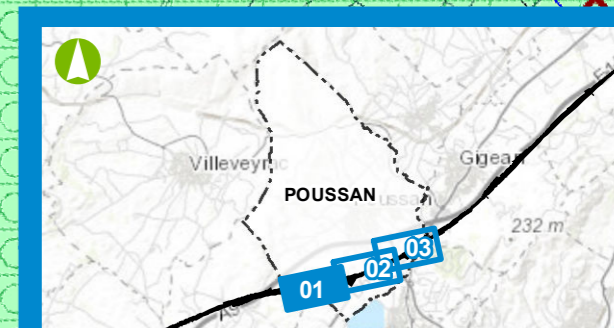
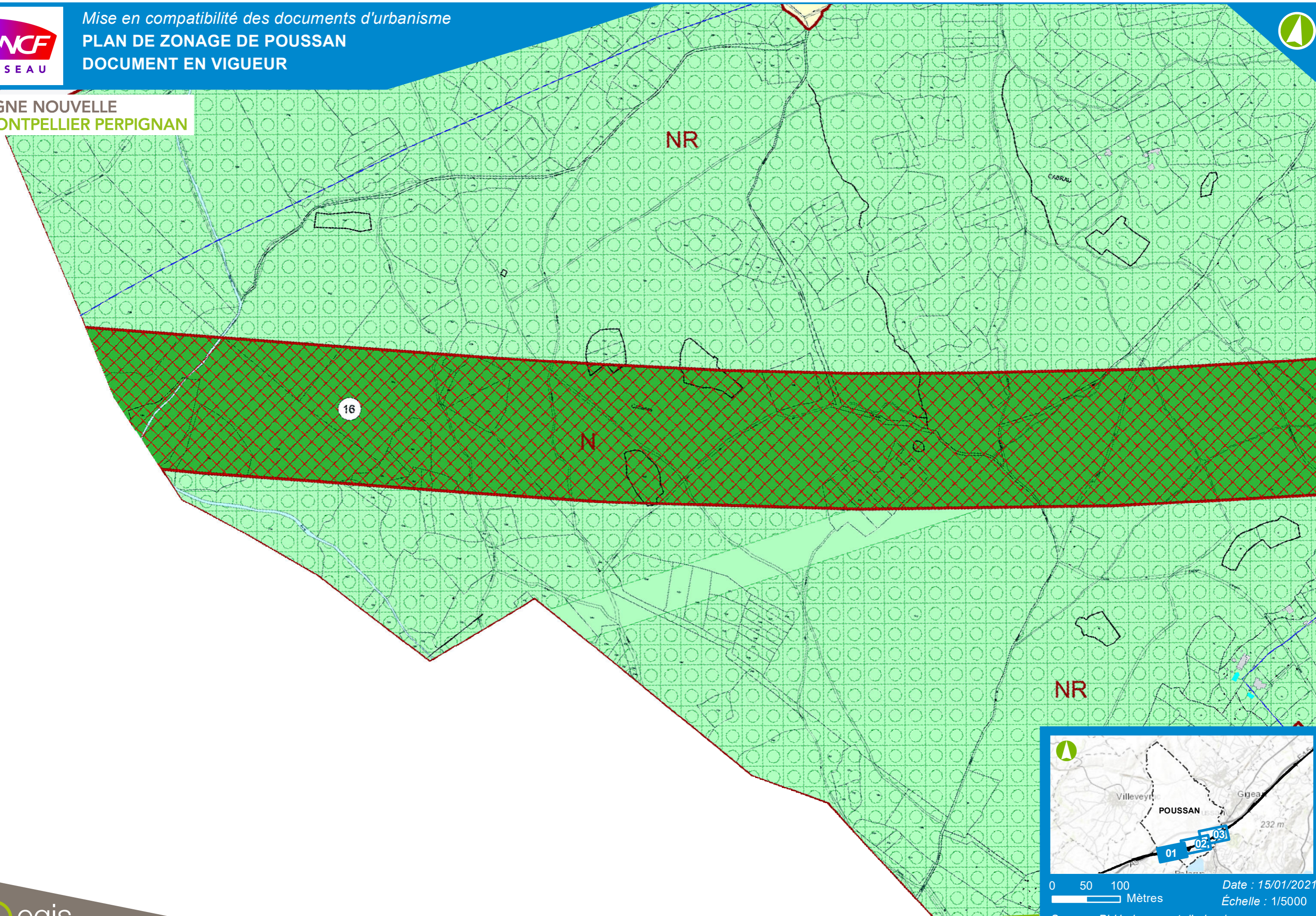
### 4.3. MODIFICATIONS APPORTEES AU PLAN DE ZONAGE

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

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



**LIGNE NOUVELLE**  
**MONTPELLIER PERPIGNAN**



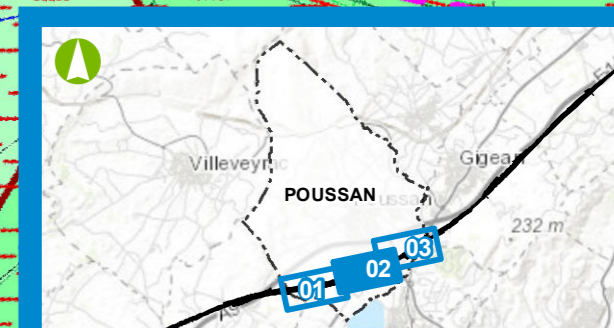
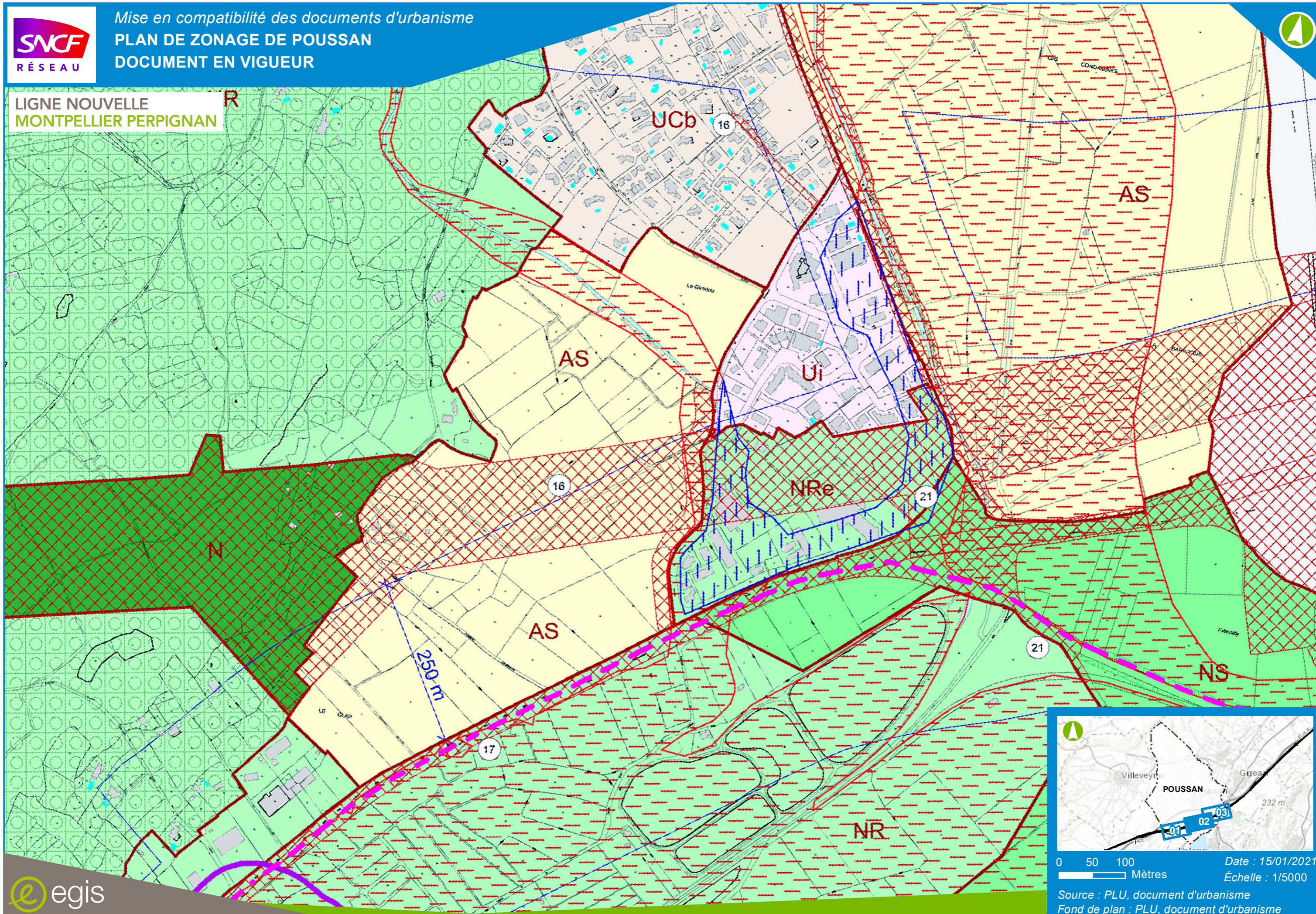
0 50 100  
Mètres

Date : 15/01/2021  
Échelle : 1/5000

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



LIGNE NOUVELLE  
MONTPELLIER PERPIGNAN



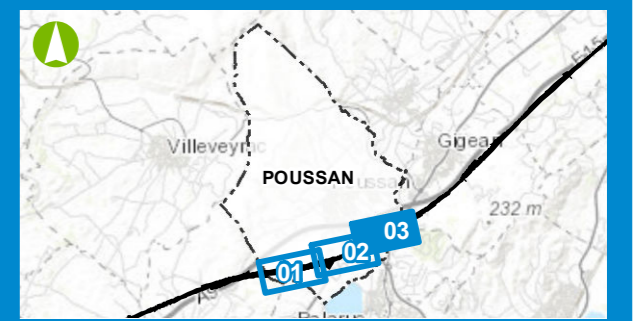
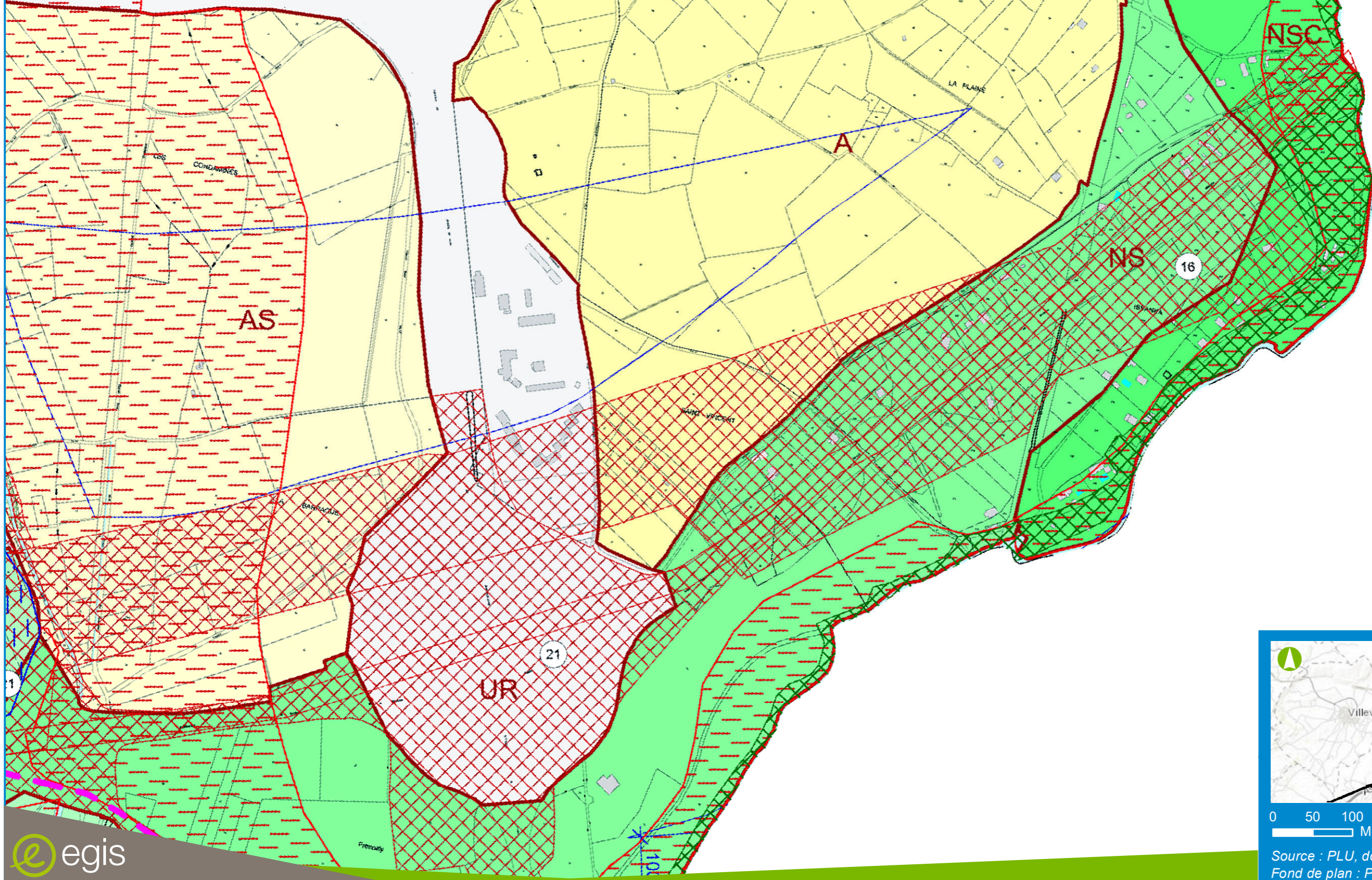




LIGNE NOUVELLE  
MONTPELLIER PERPIGNAN

UR

Languedocienne



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

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

## 5. L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

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

#### 5.1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale

L'article L. 104-1 du code de l'urbanisme modifié par la loi n°2020-1525 du 7 décembre 2020<sup>6</sup>, soumet à évaluation environnementale systématique les plans locaux d'urbanisme lors de leur création. L'article L. 104-3 du code de l'urbanisme, modifié par la même loi, précise que « *Sauf dans le cas où elles ne prévoient que des changements qui ne sont pas susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001, les procédures d'évolution des documents mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration.*

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

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

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

La directive n°2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement impose que certains plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement (parmi lesquels notamment les documents d'urbanisme) soient soumis à une 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).


<sup>6</sup> 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 Poussan sont :

- Le rapport de présentation du PLU et son évaluation environnementale approuvé le 11 décembre 2017.
- L'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (pièce F du présent dossier).

Cet état initial est réalisé à deux niveaux :

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

#### Avertissement


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.

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.

#### 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

Poussan couvre une superficie de 30,1 km<sup>2</sup> et se situe dans le département de l'Hérault, à mi-chemin entre Montpellier et Béziers.

La commune de Poussan se situe sur le couloir des grandes infrastructures de l'arc méditerranéen, et se caractérise par la présence d'entités paysagères contrastées (garrigue, étang, plaine).

Le territoire communal est marqué par la présence d'une plaine agricole et des premiers contreforts du massif de la Moure.

La zone d'étude traverse la commune de Poussan dans sa partie sud. Elle longe et intercepte la RD613 ainsi que le système d'échanges entre l'A9, la RD600 et la RD613.

Elle s'inscrit sur un paysage varié, alternant zones agricoles (vignobles), boisées et urbanisées. Les zones urbanisées sont composées d'habitats individuels de type pavillonnaire (lotissements), de zones d'activités « Clachs Est et Ouest ». Si la station d'épuration de type épandage / lagunage de la commune est également concernée par la zone d'étude, le noyau villageois en est relativement éloigné (environ 500 m) et en est séparé par l'autoroute A9.

La zone d'étude couvre 3,5 km<sup>2</sup>, soit 11,6 % du territoire.

##### 5.4.1.2. LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

Le village de Poussan s'est édifié sur une butte entourée d'une plaine agricole au pied de la montagne de la Moure et en bordure de l'étang de Thau.

Le point culminant sur la commune se situe dans la montagne de la Moure à 287 m d'altitude. Les garrigues situées à l'ouest de la commune (Pioch de Madame, Puech Monier) ont une altitude inférieure à 200 mètres.

Sur la commune de Poussan, deux unités géologiques majeures sont présentes : le pli de Montpellier Ouest et le bassin de Montbazin-Gigean.

La zone d'étude s'inscrit dans la plaine de la Vène à une altitude moyenne de 10 mètres environ et sur les massifs de la Moure à une altitude moyenne de 40 mètres environ.

Les formations géologiques des massifs calcaires karstifiés de la Moure à Poussan peuvent présenter des risques d'effondrement de cavités. Des risques de glissement de terrain sont aussi possibles dans les zones de bauxite et d'argiles du massif de la Moure.

Enfin, les formations alluvionnaires compressibles de la vallée de la Vène nécessitent également un traitement particulier afin d'éviter les phénomènes de tassement.

### 5.4.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

Le sous-sol de Poussan abrite 2 masses d'eaux souterraines :

- Les Calcaires jurassiques pli ouest de Montpellier et formations tertiaires, unité Thau-Montbazin-Gigean Gardiole (FRDG160) ;
- Les Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers-Pézenas (FRDG510).

#### 5.4.1.3.1. USAGES

La commune de Poussan possède plusieurs captages AEP publics correspondant au champ captant d'Issanka.

Les captages, ainsi que leur périmètre de protection rapprochée, associé sont situés dans la zone d'étude (arrêté n°90-1-0163).

Par ailleurs, l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse signale la présence de la zone de sauvegarde « Boulidou-Issanka-Olivet » qui recoupe les périmètres de protection des captages. Cette zone alimente l'exutoire en direction de l'étang de Thau.

### 5.4.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

La commune de Poussan est située sur le bassin versant de l'étang de Thau.

Au niveau de la commune, on retrouve les cours d'eau suivants :

- Le ruisseau des Aiguilles ;
- Le ruisseau de la Lauze ;
- Le ruisseau de Valaury (affluent du ruisseau de la Lauze) ;
- La Vène.

La zone d'étude est concernée par tous ces cours d'eau, l'enjeu le plus important étant représenté par le cours d'eau de la Vène (seul cours d'eau permanent).

#### 5.4.1.4.1. USAGES ET DOCUMENT DE PLANIFICATION

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

- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée (2016-2021),
- Le SAGE de Thau,
- Le contrat de milieu Thau.

### 5.4.1.5. LES RISQUES NATURELS

#### 5.4.1.5.1. RISQUE INONDATION

La commune est soumise au risque inondation et dispose d'un Plan de Prévention des Risques inondation (PPRI) approuvé le 25/01/2012 sur le bassin de risque de l'Étang de Thau.

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

Les zones « RP » (zone rouge) : zone inondable d'aléa modéré et à enjeux modérés, non urbanisés.

L'objectif du zonage RP est de préserver les zones d'expansion de crue non urbanisées, d'interdire tout projet susceptible d'aggraver le risque existant ou d'en provoquer de nouveaux et d'interdire toute construction favorisant un isolement des personnes et/ou inaccessible aux secours. Il a donc pour principe l'interdiction de toute construction nouvelle afin de ne pas l'exposer à un risque et de préserver les champs d'expansion de crues, y compris l'interdiction d'établir de nouveaux campings et parcs résidentiels de loisirs (PRL), et l'interdiction d'augmenter la capacité d'accueil de campings ou PRL existants. Sont également interdits tous remblais, dépôts ou exhaussements.

Les zones « RN » (zone rouge) : secteur inondable à enjeux modérés, zone naturelle.

L'objectif du zonage RN est de ne pas accroître la population, le bâti et les risques dans ces zones de danger, en permettant seulement une évolution minimale du bâti en zone urbaine pour favoriser la continuité de vie et le renouvellement urbain. Les zones rouges en secteur naturel RN ont pour principe l'interdiction de toute construction nouvelle, y compris l'interdiction d'établir de nouveaux campings et parcs résidentiels de loisirs (PRL), ou d'augmenter la capacité d'accueil de campings ou PRL existants et l'interdiction de tous remblais, dépôts ou exhaussements.

Les zones « BU » (zone bleue) : zone inondable d'aléa modéré en secteur à enjeux forts (secteurs urbains).

La commune de Poussan est également soumise au risque inondation par submersion marine et dispose d'un PPR approuvé le 25/01/2012. Aucune zone n'est concernée par la zone d'étude.

#### 5.4.1.5.2. RISQUE FEU DE FORET

La commune de Poussan est exposée au risque feu de forêts. La zone d'étude présente un aléa globalement fort (montagne de la Moure et Causses d'Aumelas) sur l'ouest de la zone d'étude. Aucune piste Défense Contre les Incendies de Forêt (DFCI) n'est présente sur la zone d'étude.

#### 5.4.1.5.3. RISQUE SISMIQUE ET MOUVEMENT DE TERRAIN

Poussan est soumis à une sismicité de zone 2 (faible).

La commune de Poussan est concernée par l'aléa retrait et gonflement des argiles. Plusieurs cavités souterraines sont également recensées sur le territoire communal.

### 5.4.1.6. LES ENJEUX LIÉS À L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

#### 5.4.1.6.1. ENJEUX DE LA RESSOURCE EN EAUX SOUTERRAINES

Le phénomène de karstification rencontré à la terminaison méridionale des collines de la Moure est à associer au risque de pollution des eaux souterraines. Une étude spécifique a permis de classer un secteur sur la

commune de Poussan, le lieu-dit Cabrau, en vulnérabilité forte du fait de la faible protection du plateau calcaire de Villeveyrac et l'importante infiltration diffuse dans ce secteur.


Concernant la qualité des eaux souterraines, La zone d'enjeu se situe en amont des captages AEP d'Issanka (alimentant la ville de Sète). Elle est située dans les périmètres de protection rapprochée et immédiate. Elle correspond à la zone de sauvegarde Boulidou-Issanka-Olivet.

#### 5.4.1.6.2. ENJEUX DE LA RESSOURCE EN EAUX SUPERFICIELLES

Les enjeux portent sur les cours d'eau suivants :

- Le ruisseau de la Lauze (masse d'eau DCE FRDR11463), cours d'eau temporaire. L'enjeu hydraulique lié au franchissement du ruisseau de la Lauze est évalué comme modéré à l'échelle de la zone d'étude ;
- La Vène (masse d'eau DCE FRDR148). L'enjeu hydraulique lié au franchissement de la Vène est évalué comme fort à l'échelle de la zone d'étude. En termes d'enjeux réglementaires, fonctionnels et de conservation, la Vène présente un niveau d'enjeu majeur.

## 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 « Montagne de la Moure et Causse d'Aumelas » (ZSC, FR9101393) et « Plaine de Fabrègues-Poussan » (ZPS, FR9112020).


L'écoconception, dès les premières phases d'études, permet d'éviter ces sites sur la commune.

Le site « Montagne de la Moure et Causse d'Aumelas » (ZSC FR9101393) présente néanmoins un lien fonctionnel avec la zone d'étude en relation avec le déplacement des chiroptères pour atteindre les zones de gîte et de chasse.

Le site « Plaine de Fabrègues-Poussan » (ZPS FR9112020), s'il n'intercepte pas la zone d'étude sur la commune de Poussan, est traversé par celle-ci sur la commune voisine de Fabrègues. Les enjeux de ce site sont liés aux espèces de la plaine agricole, à savoir la Pie grièche à poitrine rose et l'Outarde canepetière en particulier.

D'autres sites à enjeux se situent à proximité de la commune et de la zone d'étude.

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

 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 est concernée par les ZNIEFF de type I « Plaine viticole entre Poussan et Montbazin » (3424-3032) et « Marais de la crique de l'Angle » (3421-3033) et les ZNIEFF de type II « Plaine de Fabrègues à Poussan » (3421-0000) et « Causse d'Aumelas et Montagne de la Moure » (3423-0000).

La zone d'étude intercepte uniquement la ZNIEFF « Causse d'Aumelas et Montagne de la Moure » sur la commune de Poussan.

Plusieurs paysages structurent son territoire : les collines du Biterrois et de l'Hérault, les garrigues d'Aumelas et de la Moure, la Montagne de la Moure et les plaines de Fabrègues et de l'Orb. Les habitats de maquis, garrigues, et autres végétations herbacées et arbustives, de forêts

résineuses et feuillues (plus de 15 000 ha) supplantent les terres agricoles (environ 760 ha) et l'urbanisation (centaine d'hectares).

Cette ZNIEFF est donc composée en grande partie d'habitats naturels qui sont exploitées par de nombreuses espèces remarquables (flore, invertébrés, amphibiens, reptiles, oiseaux).

Au niveau de la zone d'étude, à l'extrémité sud de cette ZNIEFF, l'enjeu a été qualifié de faible à modéré, évitant ainsi les zones à enjeux forts de cette ZNIEFF.

#### 5.4.2.1.3. AUTRES SITES :

Sur la commune, la zone d'étude est concernée par les Plans Nationaux d'actions (PNA) suivants :

- Pie grièche à poitrine rose ;
- Faucon Crécerellette ;
- Lézard ocellé.

#### 5.4.2.2. LES TRAMES VERTES ET BLEUES

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

Le ruisseau de la Lauze et la Vène sont identifiés comme trames bleues par le SRCE Languedoc-Roussillon.

Ces corridors sont déjà interceptés par l'autoroute. Les enjeux se situent davantage au nord de l'A9. Au sud, l'anthropisation relative (ZAC, carrières, réseau routiers, urbanisation diffuse...) diminue l'attractivité du site en tant que corridor écologique.

#### 5.4.2.3. LES ZONES HUMIDES

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


- La Vène (enjeu fort) ;
- Une zone humide ponctuelle de type dépression (enjeu modéré à fort).

#### 5.4.2.4. LES ENJEUX LIES AU PATRIMOINE BIOLOGIQUE ET NATUREL

Les principaux secteurs à enjeux au droit de la commune sont :

- La mare temporaire de Roumège-Cabrau, entourée par de la garrigue assez fermée (matorral) et d'une zone légèrement ouverte avec de nombreux chemins au sud-ouest. Ce site accueille diverses espèces (amphibiens, avifaune, espèces végétales). C'est une ancienne lavogne, d'origine anthropique présentant un enjeu très fort et très ponctuel (faible surface).

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

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

### 5.4.3.1. AGRICULTURE ET VITICULTURE

La commune de Poussan fait partie du bassin du Pallas.

Sur la zone d'étude, la commune de Poussan se caractérise par une agriculture tournée vers les vignobles au niveau du ruisseau de la Lauze.


Les enjeux sont modérés à fort à proximité de la Lauze, le reste de la zone d'étude ne présentant pas d'enjeu agricole particulier (garrigue principalement).

### 5.4.3.2. LA FORET ET LA SYLVICULTURE

La zone d'étude est concernée à l'est par des boisements dont le niveau d'enjeu est qualifié de moyen à faible sur la base de critères économiques, écologiques et sociaux.

Le massif de la Moure est classé en EBC (à l'extérieur de l'emplacement réservé existant pour la Ligne Nouvelle).

#### 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 Poussan fait partie de la communauté d'agglomération du Bassin de Thau.

En 2017, la commune comptait 5 972 habitants (dont un peu plus de 35 % de moins de 30 ans et plus de 23 % de plus de 60 ans). La densité de population était faible (198,5 hab/km<sup>2</sup>).

La commune a connu une augmentation de population de 2,8 %, entre 2012 et 2017.

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 résidences principales (87 %) et un nombre de résidences secondaires faible (4 %). Plusieurs bâtis sont présents sur la zone d'étude.

Concernant les structures économiques, la commune de Poussan 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 Poussan possède plusieurs zones d'activités économiques :

- La ZA Les Clachs (Ouest, Centre (en projet) et Est) : cette zone, concernée par le projet et antérieurement classée en zone Ui, est urbanisée au nord et comporte des bâtiments industriels au sud ;
- La ZA Le Cous,
- Ainsi que plusieurs projets de développement économique : ZA Condamines, ZA La Plaine, ZA Les Trouyaux.

La zone d'étude est concernée par la ZA Les Clachs, située au nord de la RD 613 et au sud d'une zone urbanisée, ainsi que les projets Condamines et La Plaine.

La réalisation du projet nécessite l'acquisition de terrains et de bâtis situés dans les futures emprises du projet.

##### 5.4.4.1.2. TOURISME ET LOISIRS

La commune est dotée de plusieurs sites d'intérêts touristiques ou de loisirs dont certains sont situés à proximité de la zone d'étude.

On recense dans la zone d'étude:

- Une écurie de propriétaire, les écuries Aubin, en bordure sud de la zone d'étude, au Mas d'Arène ;

- Un second centre équestre qui se situe entre l'autoroute A9 et la zone d'étude,
- Le club Espace Aventure, qui organise tout au long de l'année des activités de découverte de pleine nature, des randonnées pédestres et en VTT, du canoë, de l'escalade et de la spéléologie.

Une piste VTT/VTC est actuellement en projet à Poussan dans la zone d'étude.

##### 5.4.4.2. URBANISME ET SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

La commune de Poussan, commune littorale, est dotée d'un PLU.

Le massif de la Moure est classé en EBC (à l'extérieur de l'emplacement réservé existant pour la Ligne nouvelle).

La zone d'étude traverse les zonages suivants :

- Zones d'habitats,
- Zones naturelles,
- Zones agricoles.

Le territoire communal est grevé par 9 servitudes d'utilité publique :

- AC1, relative à la protection des monuments historiques classés,
- AC2, relatives à la protection des sites et monuments naturels classés,
- AS1, relative aux ouvrages d'adduction d'eau,
- I4, relative à la distribution de l'énergie électrique,
- Int1, relative au voisinage des cimetières,
- PM1, relative aux plans de prévention des risques naturels,
- T1, relative aux chemins de fer,
- I3, relative à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz,

La zone d'étude est concernée par les servitudes suivantes : I4, I3, PM1, AS1 et AC2.

#### 5.4.4.3. LES DEPLACEMENTS, RESEAUX ET EQUIPEMENTS

La commune de Poussan est traversée par l'A9.

Le tableau ci-dessous présente les principales structures routières et autoroutières situées sur Poussan et traversées par la zone d'étude.

**Tableau 2 : Principales structures routières de Poussan et dans la zone d'étude.**

Voiries	Situation par rapport à la zone d'étude	Trafic (TMJA 2018) et taux de Poids Lourds (PL) en %
A9	Longe le tracé sur la moitié est de la zone d'étude	59 700 véh. (Agde-Béziers) dont 21,4 % de PL
D613	Relie, entre autres, l'A75 et Mèze (allant jusqu'à Montpellier)	18 190 véh. (Poussan) dont 6 % de PL
RD600	Barrière de péage / échangeur	16 560 véh. (commune de Balaruc-le-Vieux) dont 10% de PL
RD2	Relie Clermont-l'Hérault et Sète	14 450 véh. (commune de Balaruc-le-Vieux) dont 7% de PL
RD119E7	Relie la gare-péage de Poussan et Gigean	-
RD2E5	Relie Poussan et Balaruc-le-Vieux	6 240 véh., dont 4% de PL

La zone d'étude intercepte également la barrière de péage de l'autoroute A9.

Concernant les réseaux de transport d'énergie, la zone d'étude est traversée par les lignes Haute Tension et Très Haute Tension gérées par RTE (Réseau de Transport d'Électricité) de Balaruc-Loupian (63 kV) et Balaruc-Florensac (225 kV) coupant le boisement au sud de l'autoroute.

La zone d'étude est concernée par une conduite de gaz (SEF-M-51729-51799) qui est localisée le long de la voie Domitienne.

La commune de Poussan possède plusieurs équipements dont certains se situent dans ou à proximité de la zone d'étude :


- Une gendarmerie (dans la zone d'étude) ;
- Une maison de retraite : EHPAD La Mésange (à 150 m de la zone d'étude) ;
- Une station d'épuration par lagunage (dans la zone d'étude).

Un parc éolien (la Petite Moure) est également présent au nord du territoire communal (hors zone d'étude).

#### 5.4.4.4. LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

Au sein de la zone d'étude à Poussan, le risque Transport de Matières Dangereuses (TMD) est présent sur les grands axes du territoire (A9, RD 613, RD600 et RD2 notamment).

### 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

La commune de Poussan possède un patrimoine protégé important.

On recense ainsi :

- Le château de la Garenne, monument historique classé ;
- Les anciens jardins du château de la Garenne, monument historique inscrit ;
- L'ancien château Montlaur, monument historique inscrit ;
- Le Presbytère, monument historique inscrit ;
- La maison Vinas façade rue versant toiture, monument historique inscrit ;

L'écoconception du projet a permis d'éviter ces zones.

#### 5.4.5.2. PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

La commune de Poussan possède un patrimoine archéologique riche.

À proximité et dans la zone d'étude, on recense les éléments suivants.

La préhistoire est présente sur ce secteur, au droit du site « Les Clachs » où ont été mis au jour un habitat et des fossés du Chalcolithique.

Des prospections ont mis en évidence la présence de nombreux vestiges protohistoriques. Parmi les sites déjà connus et répertoriés, on note le site des Condamines.

Pour la période médiévale, à Poussan, au lieu-dit Saint-Vincent de Jonquièrre, s'est élevée une église aujourd'hui ruinée et mentionnée pour la première fois en 909, et autour de laquelle a été reconnu un habitat rural et les vestiges d'un four.

À proximité immédiate, le site des Clachs à Poussan, siège d'une villa depuis l'antiquité tardive, a révélé des silos et des fosses du haut Moyen Âge.

Un site majeur a été répertorié à quelques centaines de mètres à l'ouest de la zone d'étude: la carrière de meules des Onglous. L'exploitation de la carrière de meules des Onglous à Poussan se poursuit à l'époque moderne. S'y ajoute, sur la zone d'étude, celle de Valaury.

Poussan est également concernée par plusieurs zones de présomption de prescriptions archéologiques.

#### 5.4.5.3. LE PAYSAGE

Le schéma directeur architectural et paysager (SDAP) de la Ligne Nouvelle a identifié 18 sites sensibles sur l'ensemble du projet LNMP. Ces derniers ont été définis au regard de leur sensibilité paysagère forte dans la plaine (à l'est de la commune).

Poussan est concerné par le site sensible n°16 : « Plaine de Poussan ».

Les enjeux sont liés à la préservation de la transparence de la plaine de Poussan (secteur urbanisé) et de la vallée de la Vène (au sein du site inscrit du Parc d'Issanka).

L'objectif pour le projet est donc de préserver les continuités paysagères urbaines de la plaine de Poussan.

La commune et la zone d'étude comprennent une portion du périmètre du site inscrit du Parc d'Issanka, à l'est du territoire communal.

### 5.4.6. Synthèse

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

- La présence de zones karstiques ;
- Les périmètres de protection rapprochée du champ captant d'Issanka;
- Le site sensible paysager de la plaine de Poussan et le site inscrit du Parc d'Issanka
- Les réseaux de transport et d'énergie ;
- Les enjeux hydrauliques liés au franchissement du ruisseau de la Lauze et de la Vène et des zones inondables associées ;
- Les enjeux écologiques (patrimoine naturel, zones humides) principalement localisés en plaine agricole, en dehors des zones urbanisées ;
- Les enjeux agricoles et sylvicoles.

#### 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.

### 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

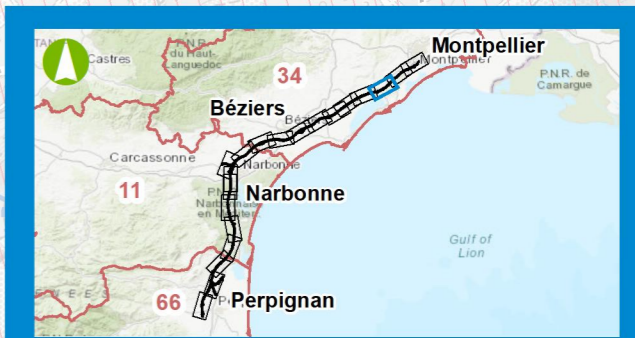
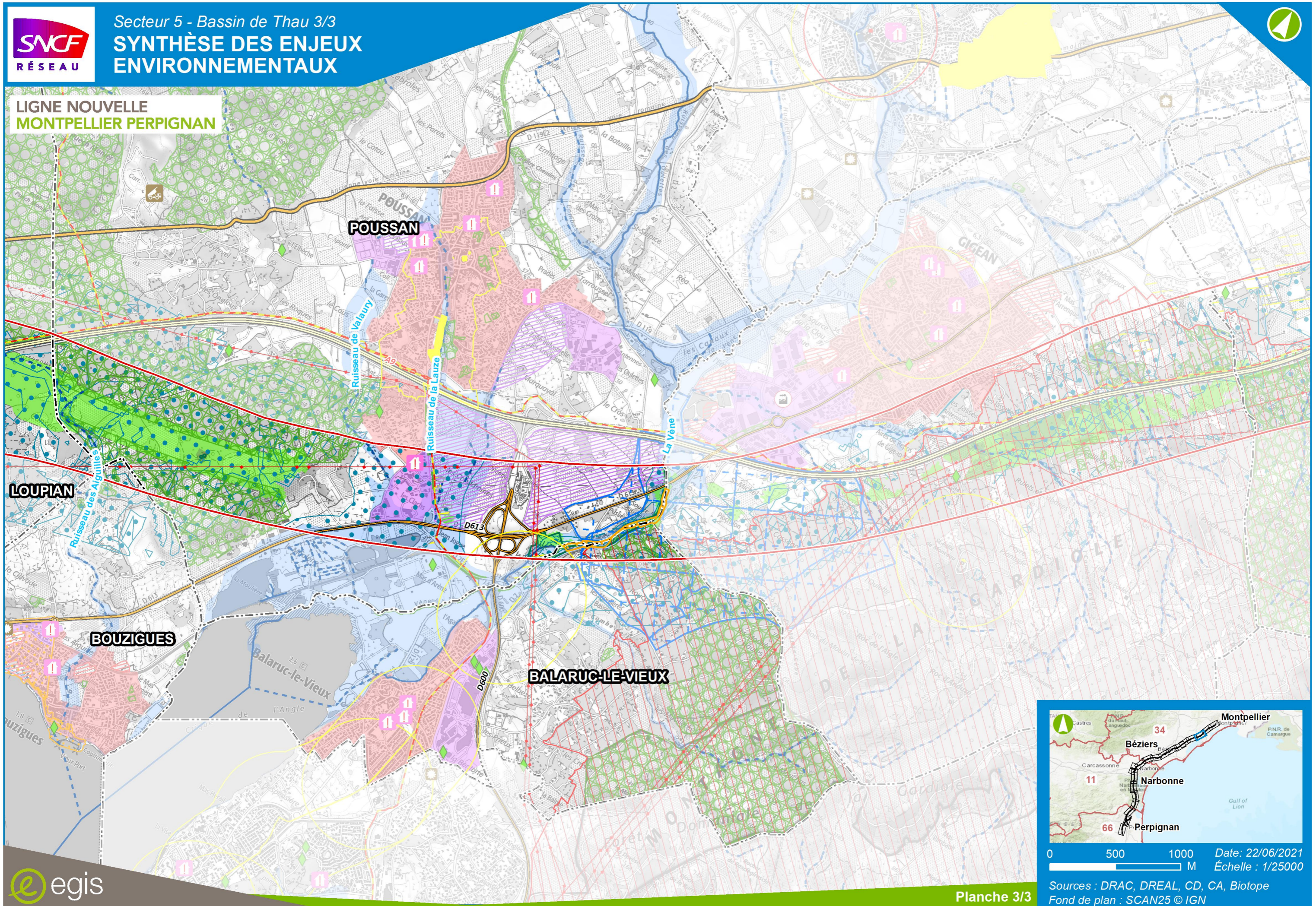
#### Monument historique et périmètre de protection :

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








**LIGNE NOUVELLE  
MONTPELLIER PERPIGNAN**



## 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 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, déjà prise en compte dans le PLU de Poussan (pas d'évolution de l'emplacement réservé). 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 l'emplacement réservé d'ores et déjà inscrit traverse les zonages :


- N (zones protégées en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, ou en raison de leur caractère d'espaces naturels), dont les secteurs, NRe, NS et NSC ;
- A (zone agricole de la commune, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique, économique et paysager des terres agricoles. Il s'agit d'une zone réservée à l'exploitation agricole sur laquelle les constructions sont strictement limitées), dont le secteur As ;
- UR (zone urbaine affectée aux constructions, installations, aménagements et dépôts nécessaires à la gestion et l'entretien du domaine public autoroutier) ;
- Ui (zone urbaine d'affectation spéciale plus particulièrement dédiée aux activités économiques) du document d'urbanisme communal.

Le tableau ci-après rappelle la répartition de l'emplacement réservé selon le zonage du PLU.

Tableau 3 : Proportion de l'ER par zonage du PLU

Zone concernée	Proportion de l'emplacement réservé sur la zone
<b>Zone N</b>	48 %
secteur NRe :	5 %
secteur NS :	16 %
secteur NSC :	5 %
<b>Zone A :</b>	5 %
secteur As :	17 %
Zone UR	4 %
Zone Ui	0.01 %

### 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 LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

##### 5.5.1.1.1. 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 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 Poussan, la section courante du projet est majoritairement en déblais sur la partie ouest et en remblais sur la partie est.

En effet, de la limite communale avec Loupian, jusqu'au viaduc de Poussan, un important déblai d'une longueur supérieure à 1,5 km et pouvant dépasser une dizaine de mètres de profondeur, est prévu.

Puis, la section du projet est en remblai du viaduc de Poussan jusqu'au viaduc de la Vène.

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.

Les déblais rocheux envisagés au sein des collines de la Moure ne constituent pas à proprement parler une difficulté géotechnique, mais nécessitent des moyens puissants d'extraction (explosifs) sur la commune de Poussan et des études très détaillées sur la fracturation et la karstification du massif de la Moure.

##### 5.5.1.1.2. LES MESURES ENVISAGEES

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

Par ailleurs, si la pente des talus peut être fortement raidie (quasiment jusqu'à la verticale), la fracturation naturelle du massif de la Moure, 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. Ce risque est relativement important au droit de Poussan.

Dans les zones karstiques des collines de la Moure à Poussan, les cavités rencontrées seront purgées 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. Dans les secteurs de gypse, les matériaux seront traités avec des liants hydrauliques (chaux ou autre) pour les rendre insensibles à l'eau. À noter que dans les déblais rocheux, aucun clouage de paroi n'est envisagé.

La traversée de la vallée compressible de la Vène nécessite la réalisation d'ouvrages d'art avec des fondations profondes, constituées de pieux descendant entre 15 et 30 m de profondeur.

#### 5.5.1.2. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SOUTERRAINES

##### 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 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.

##### 5.5.1.2.2. 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).

Sur la commune de Poussan, il n'y a pas de déblais suffisamment profonds pour être susceptibles d'intercepter des nappes souterraines.

En phase exploitation, les effets quantitatifs seront nuls.

### 5.5.1.2.3. 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.

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

Les travaux de terrassements, et notamment la réalisation de déblais, pourraient rendre des masses d'eaux plus vulnérables aux pollutions accidentelles ou chroniques en leur retirant tout ou partie des couches de protection recouvrant les nappes. C'est notamment le cas au droit des massifs calcaires karstifiés, sur la commune de Poussan, qui feront l'objet de déblais d'une profondeur de plus d'une dizaine de mètres, dont les travaux vont retirer les horizons superficiels (calcaires colmatés) assurant la protection des eaux souterraines (augmentation de la vulnérabilité).

#### **Les installations de chantier principales seront situées à l'extérieur de ce secteur à enjeux hydrogéologiques.**

En phase exploitation, la traversée de ce secteur vulnérable 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. Des bassins de rétention et de confinement sont prévus le long de la ligne sur la commune de Poussan.

Dans la traversée du PPR du champ captant d'Issanka et de sa zone de sauvegarde, les principales mesures de réduction spécifique consistent à :

- Interdire l'usage de produits phytosanitaires ;
- Mettre en place un troisième 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.

### 5.5.1.3. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SUPERFICIELLES

#### 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 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).

#### 5.5.1.3.2. LES EFFETS QUANTITATIFS ET MESURES ENVISAGEES

Le projet concerne les ruisseaux des Aiguilles et de la Lauze, et la Vène. Les enjeux liés aux aspects quantitatifs de franchissement du ruisseau de la Lauze sont modérés et ceux de la Vène 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. Des bassins d'écrêtement sont envisagés pour collecter et tamponner le débit des eaux de ruissellement avant restitution au milieu naturel.

Les ouvrages hydrauliques (ouvrage de type viaduc au droit du ruisseau de la Lauze et de la Vène) ont été dimensionnés afin de permettre une transparence hydraulique et écologique, tout en assurant la pérennité des ouvrages.

Pour le ruisseau des Aiguilles, le rescindement du cours d'eau est rendu nécessaire pour garantir la transparence hydraulique de la Ligne Nouvelle. Des mesures seront mises en place pour limiter les effets du rescindement (renaturation).

#### 5.5.1.3.3. LES EFFETS QUALITATIFS ET MESURES ENVISAGEES

Concernant les aspects qualitatifs, les enjeux associés aux cours d'eau sont faibles pour le ruisseau de la Lauze et majeurs pour la Vène.

En phase chantier, les effets potentiels en termes de qualité des eaux superficielles 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.

### 5.5.1.4. LES INCIDENCES SUR LES RISQUES NATURELS

#### 5.5.1.4.1. 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.

#### 5.5.1.4.2. LES EFFETS ET LES MESURES ENVISAGEES

##### Risque inondation et submersion marine :

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

- Les zones « RP » (zone rouge) : zone inondable d'aléa modéré et à enjeux modérés, non urbanisés.
- Les zones « RN » (zone rouge) : secteur inondable à enjeux modérés, zone naturelle.

Sur ces zones, le règlement précise que les équipements d'intérêt général, sous réserve qu'ils soient construits à plus de 50 m du pied d'une digue, sont admis. 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 annuler leurs effets sur les crues et les conditions de leur mise en sécurité. Elle devra en outre faire apparaître les conséquences d'une crue exceptionnelle (1,5 fois le débit centennal).


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 Poussan.

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

## 5.5.2. Les incidences sur le patrimoine naturel et biologique

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

### 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 les périmètres des PNA pie grièche, Faucon Crécerellette et Lézard ocellé.

### 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.

L'effet d'emprise va être sensible sur la mare de Roumège-Cabrau (ancienne Lavogne), localisée à l'ouest de la zone urbanisée de la commune.

### 5.5.2.4. LES EFFETS SUR LES FONCTIONNALITES ECOLOGIQUES

Les principaux effets sur les continuités écologiques associées au périmètre de l'ER de la Ligne Nouvelle concernent l'interruption de corridors écologiques, en particulier au droit du ruisseau de la Lauze (enjeux liés à la trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon, à la petite et grande faune, chiroptères) et de la Vène (enjeux liés à la trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon, aux zones humides, à la petite faune, chiroptères).

### 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.

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

Concernant la pie grièche à poitrine rose au niveau de la RD2, le passage en viaduc va permettre de réduire considérablement l'effet.

À l'échelle de la commune, pour rétablir la transparence écologique, le projet prévoit la mise en œuvre d'ouvrages mixtes exceptionnels au niveau du ruisseau de la Lauze et de la Vène.


Un passage grande faune spécifique est également prévu dans le boisement à l'ouest du territoire communal.

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

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

Enfin, la restauration d'habitats constituera la principale mesure pour compenser la perte d'habitats naturels et d'habitats d'espèces en particulier la création de mare de substitution au niveau de Roumège – Cabrau.

## 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 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.

### 5.5.3.2. LES EFFETS SUR L'ACTIVITE AGRICOLE ET SYLVICOLE

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

En phase exploitation, les effets sont de deux types :

- Les effets directs du projet sur les exploitations agricoles et viticoles (consommation d'espace, impact sur le bâti, les équipements et les accès...). Sur Poussan, six exploitations sont localisées dans la zone d'étude,
- Les effets indirects sur les structures collectives (Cave coopérative de MontVD), dont les zones d'apport sont localisées sur des parcelles potentiellement impactées (effet sur le potentiel de production notamment).

Au niveau sylvicole, le projet impacte 23 ha de forêts privées sur 1 464 ha de l'ensemble du massif (soit 2 %).

### 5.5.3.3. LES MESURES ENVISAGEES

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

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

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

Les mesures proposées face aux effets directs sont :

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

Au niveau sylvicole, la proposition de compensation sera soumise pour avis à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Hérault, pour chaque massif dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale.


Une fois le coefficient de compensation validé, les mesures compensatoires s'appliqueront sur les superficies calculées correspondantes et pourront concerner :

- Des travaux de boisement ou de reboisement ;
- Des travaux d'amélioration sylvicole du massif existant
- Le versement d'une indemnité (versement au Fond Stratégique de la Forêt et du Bois, (FSFB).

À ce stade, une règle générale peut être envisagée pour la mise en œuvre du type de compensation forestière à savoir :

- Forêt domaniale : travaux de boisement ou de reboisement,
- Forêt communale ou privée soumise ou disposant d'un plan de gestion : travaux d'amélioration sylvicole du massif existant,
- Autres forêts : versement d'une indemnité (versement au Fond Stratégique de la Forêt et du Bois - FSFB).

#### 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.

La réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire nécessite l'acquisition de terrains et de bâtis situés dans les futures emprises du projet : le projet constitue une emprise d'environ 210 ha sur l'ensemble des communes du secteur géographique n°5, lequel représente plus de 20 800 ha.

Ces surfaces concernent majoritairement des espaces agricoles, sylvicoles et naturels, du fait de la traversée des différentes vallées viticoles et des massifs boisés de la Moure et la Gardiole.

##### 5.5.4.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

L'emplacement réservé constitue une emprise d'environ 91 ha sur la commune de Poussan. Ces surfaces concernent majoritairement des espaces agricoles, sylvicoles, naturels et urbanisés.

La réalisation du projet nécessite l'acquisition de terrains et de bâtis situés dans les futures emprises du projet.

Le projet impactera plusieurs infrastructures de transport et autres chemins ruraux et d'exploitations qui nécessiteront des aménagements spécifiques pour leur rétablissement. Sur la commune de Poussan, sont notamment concernées les RD 613 et RD 2E5.

Le projet impacte la zone d'activités « les Clachs », isolant certaines activités.

Vis-à-vis de l'urbanisme, le projet n'impacte aucun Espace Boisé Classé sur la commune.

Concernant les servitudes, le projet est concerné par des protections relatives aux captages AEP (AS1), aux sites et monuments naturels (AC2), aux PPR inondation et aux servitudes relatives au transport de gaz et aux canalisations électriques, respectivement I3 et I4 (2 lignes électriques (63 et 225 kV) et un gazoduc sont traversés par le projet).

Le chantier entrainera des nuisances temporaires et indirectes pour les habitants situés à proximité des travaux (zone d'activités des Clachs et celles le long de la Vène).

Enfin, en phase exploitation, une partie du bâti situé à proximité du projet sera exposée à des nuisances acoustiques dépassant les seuils réglementaires.

##### 5.5.4.2. LES MESURES ENVISAGEES

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


Les accès aux différentes zones d'activités (ZAE les Clachs) seront maintenus (non coupés) durant la période de travaux. Cette zone d'activités est traversée via le viaduc de Poussan, limitant ainsi les effets d'emprises et permettant l'urbanisation future pour la zone d'activités « les Condamines ». La future zone d'activités « la Plaine » est évitée par le projet.

Toutes les voiries et tous les réseaux traversés seront rétablis.

Des protections acoustiques de type écrans absorbants seront mises en place, sur environ 6 300 m linéaires, et deux isolations de façades seront réalisées.

Par ailleurs 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.

##### 5.5.5.2. LES EFFETS SUR LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE

Le projet traverse le site inscrit du Parc d'Issanka.

Un site à forte sensibilité archéologique est également impacté par le projet.

Débouchant du massif forestier de la Moure après une longue séquence en déblais (permettant de réduire fortement la covisibilité avec l'étang de Thau) et un petit tronçon en remblai, le projet traverse la plaine de Poussan par un long viaduc d'environ 1 400 m de longueur et de près de 30 m de hauteur. Elle franchit ainsi la zone d'activités des Clachs, puis la RD 2E5 et tout le vignoble des Condamines, pour enfin tangenter l'échangeur de la RD 613 et la gare de péage de l'A9.

Pour le secteur à enjeux forts de la plaine de Poussan :

- Le viaduc de Poussan permet de limiter l'emprise au sol du projet et de préserver les continuités paysagères en conservant les transparences visuelles sous ouvrage. Le viaduc sera cependant très présent dans le paysage, visible depuis l'A9 et les routes environnantes, mais aussi depuis les hauteurs de Poussan, le quartier du Giradou, et le massif de la Gardiole.
- La traversée de la vallée de la Vène est plus délicate d'un point de vue paysager car elle s'associe au franchissement de la RD613 au plus près du site inscrit du Parc d'Issanka.

Dans un espace restreint, les contraintes topographiques et géométriques du projet entraînent :


- Une longue séquence en fort remblai de près de 15 m de hauteur,
- Le franchissement de la RD 613 sur une hauteur de 17 m et 130 m de longueur,
- Et la traversée de la Vène par un viaduc de plus de 30 m de hauteur au droit du cours d'eau et de 640 m de longueur.

Le viaduc de la Vène permet de préserver la continuité visuelle et paysagère de la vallée. Ce dernier est cependant très proche du champ captant d'Issanka (environ 150 m) et sera très présent dans le site. Les travaux du viaduc vont entraîner le défrichage partiel des boisements qui longent le cours d'eau et la route départementale (RD2E3c).

La séquence en remblais au plus près du parc d'Issanka sera également très présente visuellement. La Ligne Nouvelle dominera complètement la vallée. Le déplacement de la RD613 et la réalisation des remblais vont entraîner la démolition de certaines maisons de villégiature. La rue et le parc d'Issanka seront enclavés. Au nord, la RD613 sera en partie déplacée et les maisons qui longent cet axe seront acquises.

##### 5.5.5.3. LES MESURES ENVISAGEES

Les procédures d'archéologie préventive (diagnostics archéologiques préventifs et éventuellement fouilles préventives) 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.

 Sur la mise en œuvre de la procédure d'archéologie préventive, voir également pièce B du dossier d'enquête publique.

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

Afin de limiter l'impact visuel et foncier dans la traversée de la plaine viticole (et notamment le vignoble des Contamines), le projet s'inscrit en viaduc d'environ 1 400 m de long, lequel permettra de préserver les transparences visuelles et la vue panoramique sur l'étang de Thau, la ville de Sète et le mont Saint-Clair depuis Poussan et l'A9. L'architecture de ce viaduc sera de qualité et traitée de manière sobre du fait également de sa covisibilité avec les lotissements du Giradou et de l'Horts, la RD2E5 voie d'accès vers le château des Garennes et Poussan centre). Les talus, aux abords du massif de la Moure, seront reboisés et enherbés (boisement forestier à chênes verts et végétation indigène de garrigue). Les continuités viaires seront conservées.


Le tronçon en remblai dans la vallée de la Vène sera intégré au paysage en limitant la co-visibilité avec le site inscrit d'Issanka par une optimisation du tracé passant au nord du site et la plantation d'arbres sur les bas de talus et en limite de projet (effet d'écran visuel) et par un travail d'intégration architecturale et paysagère des protections acoustiques dans le secteur (écrans absorbants – cf. partie 5.5.4.2).

Le passage inférieur de la RD613 aura un traitement qualitatif et sobre et permettra de préserver la continuité visuelle de cette RD à proximité du site d'Issanka.

La continuité paysagère de la vallée de la Vène et du parc d'Issanka sera maintenue par la construction d'un viaduc dont la conception permettra d'être intégré au paysage dans un souci d'harmonisation avec ce dernier (transparence et légèreté de l'ouvrage d'art, discrétion des couleurs).

Le parc d'Issanka sera réhabilité avec des plantations en limite de projet (effet d'écran visuel). La ripisylve de la Vène sera préservée tout comme les plantations d'alignement le long de la RD2.

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

 Les informations détaillées des effets du projet sur les sites Natura 2000, et les mesures associées, sont également consultables dans la pièce F-8A « Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – Première phase Montpellier - Béziers ».

Le territoire communal est directement concerné par les sites Natura 2000 « Montagne de la Moure et Causse d'Aumelas » (ZSC, FR9101393) et « Plaine de Fabrègues-Poussan » (ZPS, FR9112020).

Aucun de ces sites n'est concerné par le projet (évitement).

**Montagne de la Moure et Causse d'Aumelas** : Ce site de garrigue au nord de Montpellier est marqué par une activité humaine ancienne et reste relativement occupé par l'homme (habitat, cultures). Sous l'effet conjugué

des incendies, de la déforestation et du pâturage, ce territoire présente une physionomie spécifique.

Il s'agit d'une vaste étendue représentant bien les pelouses méditerranéennes à Brachypode rameux (*Brachypodium ramosum*), en très bon état, en raison notamment d'une pratique pastorale encore très présente.


**Plaine de Fabrègues-Poussan** : Le site de Fabrègues-Poussan est une vaste plaine délimitée par deux massifs : d'un côté la montagne de La Moure et de l'autre la montagne de la Gardiole. Il est occupé par des zones cultivées, des vignes essentiellement. Surplombant la plaine, s'étend un plateau lui-même en grande partie cultivé en vignes. De petites falaises taillées dans du calcaire marneux ponctuent le site de micro-reliefs qui rompent la monotonie de la plaine viticole. Il faut aussi signaler la présence de quelques îlots boisés de garrigue ainsi que de plusieurs petits ruisseaux temporaires dans des bas-fonds marneux.

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

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).


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

Les adaptations proposées au PLU de la commune de Poussan 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 zonages ante projet et post projet permettra alors de réaliser ce suivi des effets.

**Tableau 4 : Exemple de tableau de suivi**

Analyse par zone	Au stade de mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone N	48 % inclus dans l'ER	Y % acquis
secteur NRe	5 % inclus dans l'ER	Y % acquis
secteur NS	16 % inclus dans l'ER	Y % acquis
secteur NSC	5 % <b>inclus dans l'ER</b>	Y % acquis
Zone A :	5 % inclus dans l'ER	Y % acquis
secteur As	17 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone UR	5 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone Ui	0.01 % inclus dans l'ER	Y % acquis

## 5.9. RESUME NON TECHNIQUE

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

#### 5.9.1.1. CADRE REGLEMENTAIRE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

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

#### 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 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. PRESENTATION DE L'AIRES D'ETUDE DANS LA COMMUNE

La zone d'étude traverse la commune de Poussan dans sa partie sud. Elle longe et intercepte la RD613 ainsi que le système d'échanges entre l'A9, la RD600 et la RD613.

Elle s'inscrit sur un paysage varié, alternant zones agricoles (vignobles), boisées et urbanisées.

La zone d'étude couvre 3,5 km<sup>2</sup>, soit 11,6 % du territoire.

#### 5.9.3.2. L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

##### 5.9.3.2.1. LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

La zone d'étude s'inscrit dans la plaine alluviale de la Vène à une altitude moyenne de 10 mètres environ et, sur les massifs de la Moure à une altitude moyenne de 40 mètres environ.

Les formations géologiques des massifs calcaires karstifiés de la Moure à Poussan peuvent présenter des risques d'effondrement de cavités. Des risques de glissement de terrain sont aussi possibles dans les zones de bauxite et d'argiles du massif de la Moure.

Enfin, les formations alluvionnaires compressibles de la vallée de la Vène nécessitent également un traitement particulier afin d'éviter les phénomènes de tassement.

##### 5.9.3.2.2. LES EAUX SOUTERRAINES

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

- Les Calcaires jurassiques pli ouest de Montpellier et formations tertiaires, unité Chau-Montbazin-Gigean Gardiole (FRDG160) ;
- Les Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers-Pézenas (FRDG510).

La zone d'étude est concernée par le PPR du Champ captant d'Issanka, composé de plusieurs captages AEP publics.

Par ailleurs, l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse signale la présence de la zone de sauvegarde « Boulidou-Issanka-Olivet » qui recoupe les périmètres de protection des captages (DUP en cours de révision pour le captage d'Issanka).

L'absence de protection naturelle de l'aquifère en amont des captages AEP d'Issanka classe cette zone en enjeux très forts.

#### 5.9.3.2.3. LES EAUX SUPERFICIELLES

La commune de Poussan est située sur le bassin versant de l'étang de Thau.

Au niveau de la zone d'étude, on retrouve les cours d'eau suivants

- Le ruisseau des Aiguilles ;
- Le ruisseau de la Lauze ;
- Le ruisseau de Valaury (affluent du ruisseau de la Lauze ;
- La Vène.

Des enjeux modérés et majeurs sont respectivement liés aux zones inondables du ruisseau de la Lauze et de la Vène.

#### 5.9.3.2.4. LES RISQUES NATURELS

La commune est soumise au risque inondation et submersion marine et dispose d'un Plan de Prévention des Risques inondation sur le bassin de risques de l'étang de Thau. La zone d'étude est concernée par les zonages rouges « RP » et « RN » et par la zone bleue « BU » du PPRi.

La commune est exposée au risque feu de forêts et présente des secteurs à aléa globalement fort sur l'ouest de la zone d'étude (montagne de la Moure et Causses d'Aumelas).

#### 5.9.3.3. LE PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

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

- 1 ZNIEFF (« Causse d'Aumelas et Montagne de la Moure »),
- Des PNA (Pie grièche à poitrine rose, Faucon Crécerellette et Lézard ocellé).

Les principaux secteurs à enjeux au droit de la commune sont :

- La mare de Roumège-Cabrau,
- Les zones humides suivantes : la Vène et une zone humide ponctuelle.

#### 5.9.3.4. L'AGRICULTURE, LA VITICULTURE, LA FORET ET LA SYLVICULTURE

Les enjeux sont globalement modérés à fort, sur la zone d'étude, localisés au niveau de la Lauze.

Sur la zone d'étude, on note la présence d'une seule forêt à enjeu fort, composée de garrigue ou maquis boisé de chêne vert.

La zone d'étude n'intercepte aucun Espace Boisé Classé.

#### 5.9.3.5. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

Poussan est dotée d'un PLU et est concernée par la loi Littoral.

La zone d'étude traverse les zonages correspond aux zones d'habitats, d'activités futures, naturelles et agricoles. Plusieurs servitudes sont situées dans la zone d'étude.

Plusieurs bâtis ainsi qu'une zone d'activités économiques sont situés dans la zone d'étude.

Plusieurs infrastructures de transport (A9 et routes départementales notamment) et réseaux de transport y sont également présents.

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

#### 5.9.3.6. LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE

La zone d'étude est concernée par le site inscrit « parc d'Issanka ».

Des enjeux archéologiques sont présents dans la zone d'étude.

Enfin, la commune de Poussan est concernée par le site sensible paysager n°16 « Plaine de Poussan ».

### 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 traverse les zonages:

- N (zones protégées en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, ou en raison de leur caractère d'espaces naturels), dont les secteurs NRe, NS et NSC ;
- A (zone agricole de la commune, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique, économique et paysager des terres agricoles. Il s'agit d'une zone réservée à l'exploitation agricole sur laquelle les constructions sont strictement limitées, dont secteur AS ;
- UR (zone urbaine affectée aux constructions, installations, aménagements et dépôts nécessaires à la gestion et l'entretien du domaine public autoroutier) ;
- Ui (zone urbaine d'affectation spéciale plus particulièrement dédiée aux activités économiques) du document d'urbanisme communal.

Le tableau ci-après présente la répartition de l'emplacement réservé selon le zonage du PLU.

**Tableau 5 : Proportion de l'emplacement réservé par zonage du PLU**

Zone concernée	Proportion de l'emplacement réservé sur la zone
<b>Zone N</b>	48 %
secteur NRe :	5 %
secteur NS :	16 %
secteur NSC :	5 %
<b>Zone A :</b>	5 %
secteur As :	17 %
Zone UR	4 %
Zone Ui	0.01 %

#### 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 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 Poussan, la section courante du projet est majoritairement en déblais sur la partie ouest et en remblais sur la partie est. En effet, de la limite communale avec Loupian, jusqu'au viaduc de Poussan, un important déblai d'une longueur supérieure à 1,5 km et pouvant dépasser une dizaine de mètres de profondeur, est prévu. Puis, la section du projet est en remblai du viaduc de l'échangeur de Poussan jusqu'au viaduc la Vène, pouvant dépasser une quinzaine de mètre de hauteur (remblais d'accroche du viaduc de la Vène).

Les déblais rocheux envisagés au sein des collines de la Moure nécessitent des moyens puissants d'extraction (explosifs) sur la commune de Poussan et des études très détaillées sur la fracturation et la karstification du massif de la Moure.

Par ailleurs, si la pente des talus peut être fortement raidie (quasiment jusqu'à la verticale), la fracturation naturelle du massif de la Moure, 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.

Dans les zones karstiques des collines de la Moure à Poussan, les cavités rencontrées seront purgées 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). Dans les secteurs de gypse, les matériaux seront traités avec des liants hydrauliques (chaux ou autre) pour les rendre insensible à l'eau.

La traversée de la vallée compressible de la Vène 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 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.

En effet, les travaux de terrassements, et notamment la réalisation de déblais, pourraient rendre des masses d'eaux plus vulnérables aux pollutions accidentelles ou chroniques en leur retirant tout ou partie des couches de protection recouvrant les nappes. C'est notamment le cas au droit des massifs calcaires karstifiés, sur la commune de Poussan.



Les installations de chantier principales seront donc situées à l'extérieur de ce secteur à enjeux hydrogéologiques.

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

Dans la traversée du PPR du Champ captant d'Issanka, 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 les ruisseaux des Aiguilles et de la Lauze et la Vène.

Les ouvrages hydrauliques (viaducs en particuliers) 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 particuliers).

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 les périmètres des PNA pie grièche, Faucon Crécerellette et Léopard ocellé.

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

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

#### 5.9.4.3. 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 : six exploitations sont localisées dans la zone d'étude, avec des effets indirects sur 1 structure collective. Les mesures proposées résident dans la compensation des surfaces perdues, la possibilité d'un aménagement foncier, le rétablissement des pistes d'exploitation.

Forêts et sylviculture : Aucun Espace Boisé Classé n'est impacté. Les zones de forêts impactées feront l'objet des compensations suivantes : travaux de boisement ou reboisement, travaux d'amélioration, indemnisation.

#### 5.9.4.4. INCIDENCE ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

L'emplacement réservé constitue une emprise d'environ 91 ha sur la commune. Ces surfaces concernent majoritairement des espaces agricoles, sylvicoles, naturels et urbanisés.

La réalisation du projet nécessite l'acquisition de terrains et de bâtis situés dans les futures emprises du projet. Sur la cinquantaine de bâtiments du secteur géographique n°5 impactés par le projet, la majorité se trouve dans la commune de Poussan.

Le projet impactera plusieurs infrastructures de transport et autres chemins ruraux et d'exploitations qui nécessiteront des aménagements spécifiques pour leur rétablissement. Sur la commune de Poussan, sont notamment concernées les RD613 et RD2E5.

Le projet impacte la zone d'activités « les Clachs », isolant certaines activités.

Concernant les servitudes, le projet est concerné par des protections relatives aux captages AEP (AS1), aux sites et monuments naturels (AC2), aux PPR inondation et aux servitudes relatives au transport de gaz et aux canalisations électriques, respectivement I3 et I4 (2 lignes électriques (63 et 225 kV) et un gazoduc sont traversés par le projet).

Le chantier entraînera des nuisances temporaires et indirectes pour les habitants situés à proximité des travaux (zone d'activités des Clachs et celles le long de la Vène).

Enfin, en phase exploitation, une partie du bâti situé à proximité du projet sera exposée à des nuisances acoustiques dépassant les seuils réglementaires.

La réalisation du projet impactera plusieurs bâtis. Ils seront acquis conformément au code de l'expropriation, dans la mesure du possible par voie amiable.

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

Toutes les voiries et tous les réseaux interceptés seront rétablis.

Des protections acoustiques seront établies sur les zones dépassant les seuils réglementaires admis, à savoir environ 6 300 m linéaires d'écrans absorbants et deux isolations de façades.

Par ailleurs 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).

#### 5.9.4.5. INCIDENCE ET MESURES SUR LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE

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.

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

- Insérer le viaduc dans la plaine viticole et urbanisée de Poussan ;
- insérer le viaduc de la Vène dans le site naturel / Préserver la continuité paysagère du cours d'eau et le site d'Issanka.
- Intégrer le tronçon en remblai dans la vallée de la Vène.

### 5.9.5. Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000

Le territoire communal est directement concerné par les sites Natura 2000 « Montagne de la Moure et Causse d'Aumelas » (ZSC, FR9101393) et « Plaine de Fabrègues-Poussan » (ZPS, FR9112020).

Aucun de ces sites n'est concerné par le projet (éviterment).

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


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).

### 5.9.6. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité

Les adaptations proposées au PLU de la commune de Poussan 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 ».

### 5.9.7. 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, pièce F-7A.2 « 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.

## 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.

2

1

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

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

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

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

### 2.3) Publicité

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

## 3) Effets de la servitude

### 3.1) Prérogative de la puissance publique.

#### 3.1.1.) Prérogatives exercées directement par la puissance publique.

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

#### 3.1.2) Obligations de faire imposée au propriétaire.

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

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

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

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

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

3

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

### 3.2) Limitation au droit d'utiliser le sol.

#### 3.2.1) Obligations passives.

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

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

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

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

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

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

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

#### 3.2.2) Droits résiduels du propriétaire

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

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

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

4

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

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

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

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



En partenariat avec :

