

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

Pièce H-3 : Commune de Cers



Novembre 2021



PIECE H : MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

SOMMAIRE

1. GENERALITES SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME	7	4. LES DISPOSITIONS PROPOSEES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU	21
1.1. Mise en compatibilité	7	4.1. Modifications apportées au plan de zonage	21
1.1.1. Définition	7	4.2. Modifications du règlement d'urbanisme	26
1.1.2. Champ d'application	7	4.3. Modifications apportées aux emplacements réservés.....	29
1.2. Mise en compatibilité d'un PLU.....	7	5. L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE.....	31
1.3. Objet du présent dossier	8	5.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.....	31
1.4. Réglementation de la mise en compatibilité du PLU et description de la procédure ...	8	5.1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale	31
1.4.1. Procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme	8	5.1.2. Objectifs de l'évaluation et démarche mise en œuvre pour le projet LNMP.....	31
1.4.2. Rappel des textes réglementaires.....	9	5.2. Contenu de l'évaluation environnementale.....	31
1.4.3. Le cas particulier des communes « Littoral »	10	5.3. Avis de l'Autorité environnementale	32
1.4.4. Contenu du dossier de mise en compatibilité	10	5.4. Analyse de l'état initial de l'environnement	32
2. LA PRESENTATION DU PROJET	12	5.4.1. L'environnement physique.....	32
2.1. Les caractéristiques générales du projet	12	5.4.2. Le patrimoine naturel et biologique	33
2.1.1. Les enjeux et apports du projet	12	5.4.3. L'agriculture, la viticulture et la sylviculture	34
2.1.2. Les objectifs du projet	13	5.4.4. L'environnement humain	34
2.2. Les caractéristiques de la section du projet traversant la commune de Cers	15	5.4.5. Le patrimoine et le paysage.....	35
2.2.1. Le territoire communal	15	5.4.6. Synthèse	35
2.2.2. Le projet sur le territoire communal	15	5.5. Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement et mesures proposées	38
3. L'ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE CERS	17	5.5.1. Les incidences sur l'environnement physique	38
3.1. Caractéristiques du document d'urbanisme concerné par la mise en compatibilité..	17	5.5.2. Les incidences sur le patrimoine naturel et biologique	39
3.2. Analyse de la compatibilité du projet avec le rapport de présentation	17	5.5.3. Les incidences sur l'agriculture, la viticulture et la sylviculture.....	40
3.3. Analyse de la compatibilité du projet avec le projet d'Aménagement et de Développement Durable.....	17	5.5.4. Les incidences sur l'environnement humain	40
3.4. Analyse de la compatibilité du projet avec les orientations d'aménagement et de programmation	18	5.5.5. Les incidences sur le patrimoine et le paysage	41
3.5. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement	18	5.5.6. Conclusion	41
3.5.1. Les zones traversées.....	18	5.6. L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000.....	41
3.5.2. Les dispositions générales du règlement	18	5.7. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité	41
3.5.3. Analyse de la compatibilité du projet avec les dispositions applicables de la zone A18		5.8. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement	41
3.5.4. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement graphique (plan de zonage)18		5.9. Résumé non technique	41
3.6. Analyse de la compatibilité du projet avec les emplacements réservés.....	19	5.9.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP	41
3.7. Analyse de la compatibilité du projet avec les Espaces Boisés Classés	19	5.9.2. Contenu de l'évaluation environnementale.....	42
3.8. Les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme (ancien article L.123-1-5 alinéa III - 2).....	19	5.9.3. Analyse de l'état initial de l'environnement	42

5.9.4. Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du plu sur l'environnement et mesures proposées	43
5.9.5. L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau NATURA 2000 ..	44
5.9.6. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité	44
5.9.7. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement.....	44
6. ANNEXES	45
6.1. Annexe technique servitude T1 relative aux chemins de fer	45

TABLE DES ILLUSTRATIONS

FIGURES

Figure 1 : Etapes de la procédure de mise en compatibilité	8
Figure 2 : L'arc Méditerranéen et l'axe Grand Sud	12
Figure 3 : Localisation de la commune de Cers 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 Cers	16
Figure 5 : Cartographie figurant les différents axes d'aménagement	17
Figure 6 : Planche 1 avant mise en compatibilité.....	22
Figure 7 : Planche 1 après mise en compatibilité	23
Figure 8 : Planche 2 avant mise en compatibilité.....	24
Figure 9 : Planche 2 après mise en compatibilité	25
Figure 10 : Principaux enjeux environnementaux (1/2)	36
Figure 11 : Principaux enjeux environnementaux (2/2)	37

TABLEAUX

Tableau 1 : Historique du document d'urbanisme opposable.....	17
Tableau 2 : Proportion de l'emplacement réservé par zone	18
Tableau 3: Proportion de l'emplacement réservé par zonage du PLU	38
Tableau 4 : Exemple de tableau de suivi	41
Tableau 5: Proportion de l'emplacement réservé par zonage du PLU	43
Tableau 6 : Exemple de tableau de suivi	44

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

1.1. MISE EN COMPATIBILITE

1.1.1. Définition

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

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

La procédure de mise en compatibilité s'applique :

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

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

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

1.1.2. Champ d'application

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

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

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

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

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

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

Elle ne s'applique pas aux Cartes Communales.

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

1.2. MISE EN COMPATIBILITE D'UN PLU

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

Le PLU a principalement pour objet de :

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

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

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

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

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

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

1.3. OBJET DU PRESENT DOSSIER

Le présent dossier, établi conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du code de l'urbanisme, traite de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Cers, 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 Cers n'est pas concernée par ces aménagements. Néanmoins, le raccordement B traverse en partie la commune, et débute à la limite de communale avec Villeneuve-lès-Béziers, à proximité du domaine de Chazottes.



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.

📖 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 Cers à la Pièce I – Avis obligatoires avant ouverture de l'enquête publique.

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

Figure 1 : Etapes de la procédure de mise en compatibilité

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 Cers 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 ».

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.

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

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


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

- La région Occitanie ;
- Le département de l'Hérault ;
- Les autorités organisatrices des transports notamment la région compétente en matière de gestion des transports régionaux de voyageurs, notamment ferroviaires (réseau des trains express régionaux, TER) ;
- Les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de programme local de l'habitat ;
- des organismes de gestion des parcs naturels régionaux³ et des parcs nationaux ;

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

- Des 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 ;
- 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 1, 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 Cers.

③ Le rapport de la commission d'enquête :

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

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

④ Avis des communes / EPCI concernés :

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

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

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

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

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

1.4.2. Rappel des textes réglementaires

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[...]

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

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

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

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

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

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

[...] »

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

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

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

[...] »

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[...]

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

[...] »

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

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

Il est en outre publié :

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

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

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

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

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

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

1.4.3. Le cas particulier des communes « Littoral »

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

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

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

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

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

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

1.4.4. Contenu du dossier de mise en compatibilité

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

Il comprend les pièces suivantes :

- Une **présentation du projet soumis à enquête** (présentation générale et caractéristiques du projet sur la commune) ;
- Une **analyse de la compatibilité du PLU** de la commune concernée, notamment au regard :
 - Des incidences du projet sur le rapport de présentation ;
 - Des incidences du projet sur le projet d'Aménagement et de Développement Durable ;
 - Des orientations d'aménagement et de programmation ;
 - Des dispositions applicables aux différentes zones ;
 - Des emplacements réservés ;
 - Des espaces boisés classés (EBC) ;
 - Des éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du Code de l'urbanisme ;
- Les **dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité** du PLU de la commune, au regard notamment :

- Du **plan de zonage**, avec la mise en vis-à-vis de deux extraits de plan de zonage concerné par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version mise à jour pour faire figurer l'emplacement réservé pour le projet.

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

Elle fait également apparaître les éventuels espaces boisés classés modifiés ou supprimés pour les besoins du projet.

- Du **règlement d'urbanisme** avec la mise en vis-à-vis de deux extraits du règlement d'urbanisme portant sur les zones traversées par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière introduit, selon les besoins du projet sur la commune, les modifications de textes nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation,

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

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

- De la liste des **emplacements réservés** par la mise en vis-à-vis de deux listes des emplacements réservés : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Celle-ci fait apparaître tous les emplacements réservés nécessaires à l'opération et aux travaux connexes ainsi que leur bénéficiaire et leur superficie.
- **L'évaluation environnementale** de la mise en compatibilité comprenant notamment une **analyse des incidences** de la mise en compatibilité **sur le réseau Natura 2000**.

2. LA PRESENTATION DU PROJET

2.1. LES CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

La Ligne Nouvelle sera en capacité d'accueillir, outre des trains de voyageurs à grande vitesse (TAGV à 320 km/h), des trains de marchandises (100/120 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 apports du projet

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

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

La Ligne Nouvelle permettra à la fois de faire circuler :

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

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

2.1.2. Les objectifs du projet

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

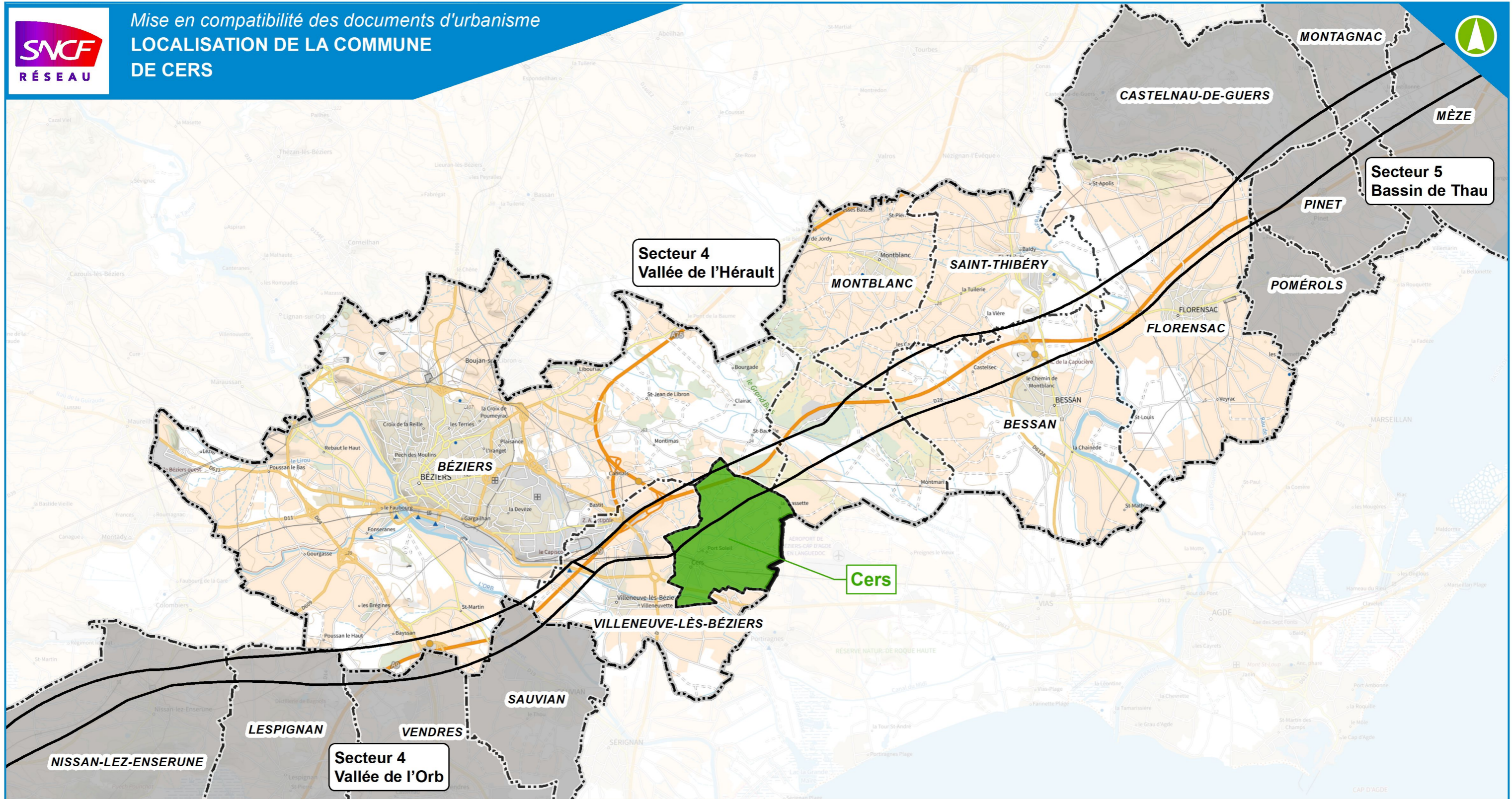
- Des objectifs de développement durable des territoires :
 - Respecter la qualité de vie et le patrimoine de la région (bruit, paysages, activités agricoles et notamment viticoles) ;
 - Maîtriser les risques environnementaux, en particulier dans les zones sensibles au risque d'inondation ;
 - Préserver la biodiversité exceptionnelle de la région en inscrivant harmonieusement le projet dans son environnement, en évitant ou en rétablissant les corridors écologiques.

- Des objectifs de transport :
 - Pour les voyageurs grande distance : réduire les temps de parcours ;
 - Pour les voyageurs quotidiens : améliorer les services régionaux ferroviaires, et notamment les fréquences des TER ;
 - pour le fret, offrir des sillons⁵ de qualité sur l'infrastructure nouvelle et grâce aux capacités libérées sur les voies ferrées existantes par report des circulations rapides sur la Ligne Nouvelle ;

- Des objectifs de maillage du réseau ferroviaire offrant ainsi aux voyageurs une continuité du transport à grande vitesse sur des relations à grande distance (Paris – Barcelone, Marseille – Toulouse.) :
 - Se raccorder au Contournement de Nîmes et Montpellier, au nord ;
 - Se raccorder à la section internationale Perpignan – Figueras, au sud ;
 - Renforcer les liaisons régionales entre les trois principales aires urbaines de la région Occitanie (Toulouse, Montpellier et Perpignan) et permettre le raccordement ultérieur de la liaison Toulouse – Narbonne ;

- Des objectifs de desserte :
 - Mieux desservir les pôles du littoral par leurs gares existantes : Sète, Béziers, Agde, Narbonne, Perpignan... grâce à une augmentation de la capacité disponible pour les TER ;
 - Desservir à terme l'Ouest Héraultais par une gare nouvelle à proximité de Béziers en complément de sa gare actuelle (phases ultérieures) ;
 - Desservir à terme l'Est Audois par une gare nouvelle à proximité de Narbonne en complément de sa gare actuelle (phases ultérieures).

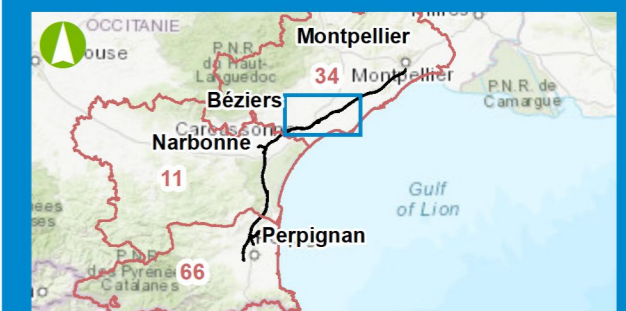
⁵ Période durant laquelle une infrastructure donnée est affectée à la circulation d'un train entre deux points du réseau ferré.



LÉGENDE

- Zone de Passage Préférentielle
- Commune concernée
- Limite communale

**LIGNE NOUVELLE
 MONTPELLIER PERPIGNAN**



0 1 2
 Km

Date : 16/02/2021
 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 CERS

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 Cers est incluse dans le secteur 4 – Vallée de l'Hérault (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 F-7A1 et F-7A2).*

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


2.2.1. Le territoire communal

La commune de Cers se situe dans le département de l'Hérault à 7 km de Béziers.

Elle appartient à la communauté d'agglomération du Béziers Méditerranée (CABM) qui regroupe 13 communes.

La superficie de Cers est de 785 hectares et elle compte 2 566 habitants en 2017.

2.2.2. Le projet sur le territoire communal

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

Le projet de Ligne Nouvelle concerne essentiellement l'ouest et le nord de la commune de Cers.

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

L'infrastructure ferroviaire

La section courante de la Ligne Nouvelle traverse le territoire communal sur environ 2 000 m, en alternant déblais et remblais.

Cette section de la Ligne Nouvelle entre sur la commune de Cers (en limite avec Villeneuve-lès Béziers) dans une zone en déblai d'une hauteur maximale de 4m au droit du mas des Marcounets. Elle longe l'autoroute A9 par l'Est, franchit le Ruisseau de la Pouline puis, dans une section en remblai, elle franchit le Ruisseau des Crémats. Elle traverse ensuite le lieu-dit « les Crémats » dans une section en déblai et atteint la limite communale avec Béziers.

La partie ouest de la commune est traversée par la section de projet correspondant à une partie du raccordement B. Cette section d'environ 600 m est uniquement en remblai.

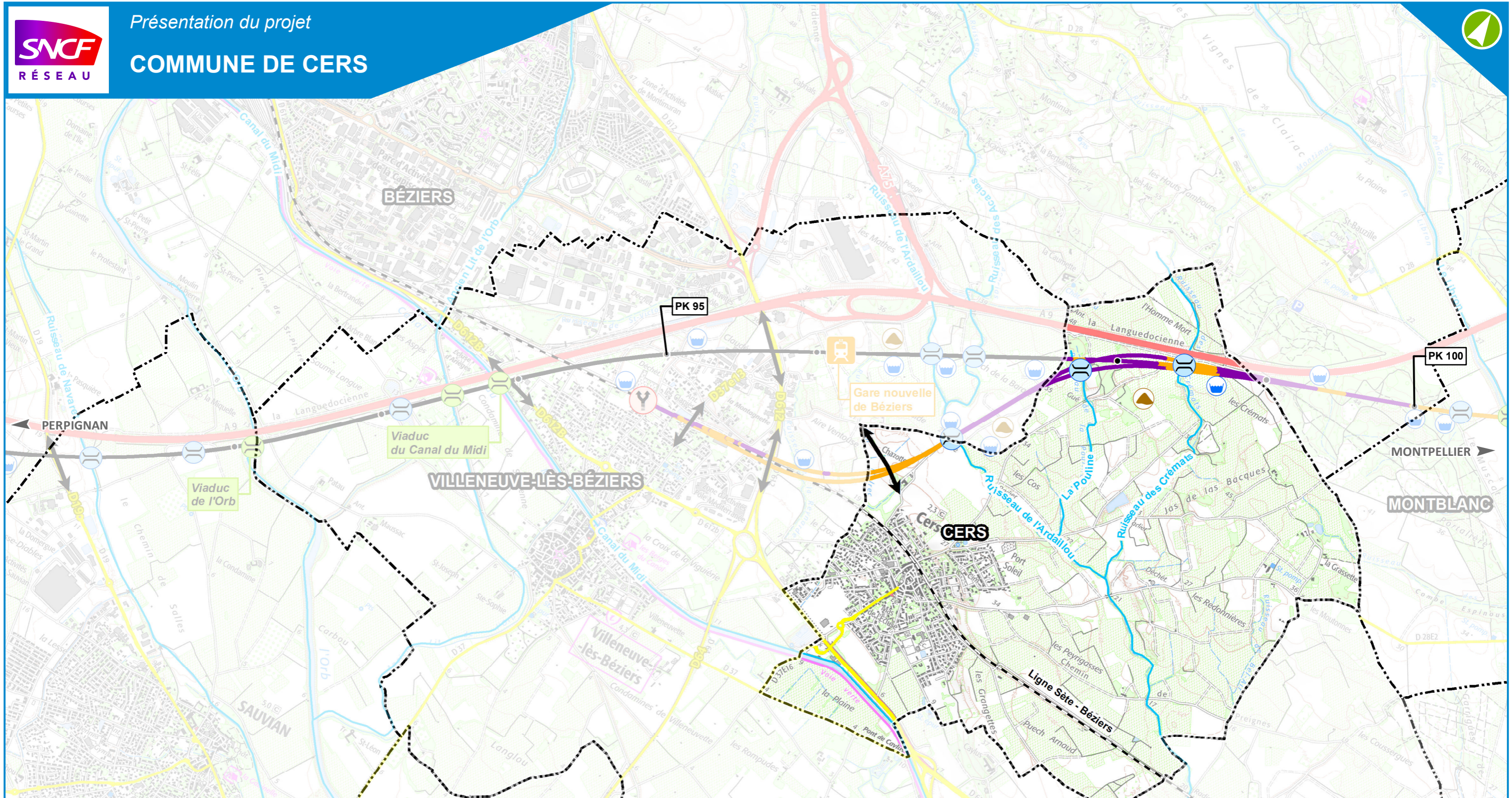
Les rétablissements de voirie

Même si aucune route départementale n'est interceptée par la ligne, 3 rétablissements de chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet.

Aucun chemin de randonnée n'est concerné.

Les installations connexes

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



LÉGENDE

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

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

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

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

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



0 250 500 Mètres Date : 27/07/2021

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

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

Le document d'urbanisme en vigueur de la commune de Cers est son **PLU approuvé le 10 octobre 2011**, ayant fait l'objet d'une **modification n°1 le 30 mars 2015** et d'une **modification simplifiée le 31 juillet 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).

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

Tableau 1 : Historique du document d'urbanisme opposable

PLU de Cers		
Approbation du document d'urbanisme	Approbation des révisions et modifications simplifiées	Approbation des modifications et modifications simplifiées
PLU approuvé le 10/10/2011	-	Modification n°1 le 30/03/2015 Modification simplifiée n°1 le 31/07/2017

Au-delà des éléments présentés ci-avant, le PLU est accompagné d'une servitude T1 associée à la voie ferrée existante (cf annexe 6.1).

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

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

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

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

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

Le rapport de présentation initial de la commune de Cers cite le projet de Ligne Nouvelle comme un futur axe de desserte ferroviaire dans le cadre de la rubrique infrastructures et déplacements.

Le projet ne remet pas en cause le diagnostic ni les objectifs de développement de la commune.

Le projet est donc compatible avec le rapport de présentation.

Par ailleurs, un rapport de présentation additif a été élaboré dans le cadre de la modification n°1 ayant notamment pour objet de permettre un changement de destination du domaine de Chazottes.

Le rapport de présentation précise que « cette volonté demeure bien que le domaine se situe à l'intérieur de la Zone de Passage Préférentielle de la future Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, dont un projet de raccordement fret sur la ligne classique passe à proximité ».

Par ailleurs, le rapport de présentation additif fait figurer les emplacements réservés. L'emplacement réservé n°10 concerne l'emprise de la future ligne TGV. Une mise à jour pourrait être effectuée par la commune.

Ainsi, le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est compatible avec le rapport de présentation additif de la modification n°1.

Le rapport de présentation n'est pas modifié par la modification simplifiée n° 1 du 31/07/2017.

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

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

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (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.

L'objectif général visé est de renforcer les connexions entre Cers/Villeneuve-lès-Béziers/Béziers et les communes périphériques afin de conforter le territoire de l'agglomération et d'améliorer son fonctionnement global :

- En créant et en renforçant des liaisons intercommunales au niveau des infrastructures et des transports urbains ;
- En intégrant l'arrivée des futurs grands axes d'échanges nécessaires au développement de l'agglomération ; (est notamment mentionnée la future ligne TGV) ;
- En participant à la mise en valeur et au renforcement de l'attrait du canal du Midi.

Le PADD de Cers s'articule autour des 4 objectifs suivants :

- Démographie et urbanisation : répondre à la demande en anticipant ;
- Urbanisation et déplacement : une croissance urbaine sécurisée et organisée autour d'une nouvelle voie structurante ;
- Développement économique : poursuite de la politique engagée sur les zones d'activités et dynamisation commerciale ;
- Préservation paysagère : mise en place d'une politique pluviale.

Le PADD décline pour chacun de ces objectifs le parti d'aménagement retenu, qu'il traduit également sous forme de cartographie.

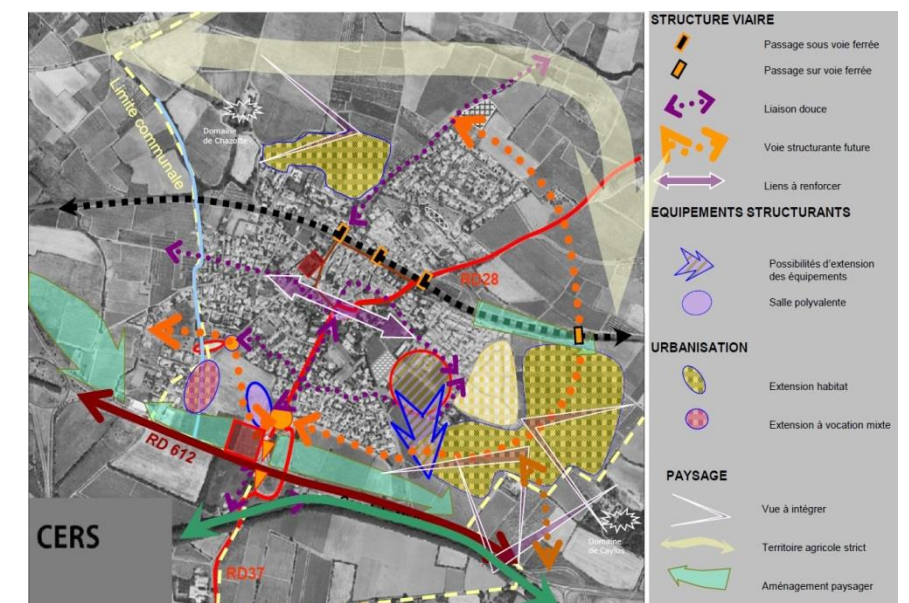


Figure 5 : Cartographie figurant les différents axes d'aménagement

Ainsi, au vu des considérations précédentes, il apparaît que le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne remet pas en cause les orientations du PADD.

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

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

Le PLU de la commune possède une orientation d'aménagement concernant le secteur situé dans la zone sensible du Canal du Midi.

Les emplacements réservés du projet de la Ligne Nouvelle n'interceptent pas le secteur faisant l'objet de cette orientation et ne compromettent donc pas sa réalisation.

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

3.5. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE REGLEMENT

3.5.1. Les zones traversées

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

Tableau 2 : Proportion de l'emplacement réservé par zone

Zone concernée	Proportion de l'emplacement réservé sur la zone
Zone A (zone agricole)	35,78 ha
<i>Dont secteur A0</i>	<i>27,97 %</i>
<i>Dont secteur A2</i>	<i>72 %</i>
<i>Dont secteur A3</i>	<i>0,03 %</i>

3.5.2. Les dispositions générales du règlement

Les dispositions générales s'appliquent à l'ensemble du territoire de la commune de Cers. Elles spécifient que l'ensemble du territoire communal fait l'objet d'un Plan de Prévention du Risque Inondations (PPRI) approuvé le 11 septembre 2000.

Par ailleurs, selon l'article V, en zone inondable, « les clôtures et les plantations d'alignement doivent être étudiées de façon à leur préserver une transparence maximale à l'écoulement ».

Les clôtures qui seront mises en place sur la commune pour les besoins du projet de la Ligne Nouvelle sont définies par un référentiel technique de la SNCF pour les lignes à grande vitesse. Il s'agira de clôtures grillagées, sans soubassement, perméables à la transition des eaux.

Ainsi, le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est compatible avec les dispositions générales du règlement du fait de l'objectif et des mesures de transparences hydrauliques du projet.

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

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

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

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

- Article 1 : Occupations ou utilisations du sol interdites ;
- Article 2 : Occupations ou utilisations du sol soumises à des conditions particulières.

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

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

La zone A correspond à une zone de richesse économique dans laquelle les terrains doivent être réservés à l'exploitation agricole, l'exploitation des ressources du sous-sol et de la forêt.

Cette zone est concernée par le PPRI en zone rouge. Elle comporte 4 secteurs. L'emplacement réservé pour la Ligne Nouvelle est situé en secteurs A0, A2 et A3.

En zone rouge, aucune construction nouvelle, ni aucune extension, n'y est autorisée, hormis les équipements d'utilité publique ou d'infrastructure.

Il est mentionné dans l'article A1 du règlement que :

- En tout secteur, les occupations ou utilisations autres que les équipements et les ouvrages publics notamment ferroviaires sont interdites.
- En tout secteur, l'ouverture et l'exploitation de carrières ainsi que les affouillements ou exhaussements qui ne sont pas nécessités par la construction d'un bâtiment ou la réalisation d'un aménagement autorisé sont également interdites.

- En secteur A0, les occupations ou utilisations du sol autres que la stricte production agricole sont interdites.
- En secteur A2, les occupations ou utilisations du sol autres que les constructions à usage agricole ou forestières, les extensions de constructions existantes, les gîtes ruraux et les ouvrages dédiés à la gestion et l'entretien du Domaine Public Autoroutier sont interdites.
- En secteur A3, les occupations ou utilisations du sol autres que la reconstruction à l'identique ou le changement de destination dès lors qu'il ne remet pas en cause l'exploitation agricole sont interdites.

L'article A2 n'apporte pas d'éléments spécifique aux projets ferroviaires, d'infrastructures, d'utilité publiques ou aux affouillements et exhaussements associés.

Les ouvrages et équipement publics, notamment ferroviaires, ainsi que les affouillement et exhaussement associés n'étant pas interdits en tout secteurs, **le projet LNMP est compatible avec le règlement.**

Néanmoins, le projet n'est pas explicitement autorisé tous les secteurs. Le règlement sera donc modifié en conséquence et de manière à ce que les articles 3 à 14 du règlement ne soit pas applicables au projet.

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

Le projet ayant évolué depuis l'approbation du PLU, celui-ci prend en compte un ancien tracé du projet associé au PIG de 2000. Il s'agira donc de mettre à jour l'ER pour le faire correspondre au PIG 2019 sur le plan de zonage.

Par ailleurs, le plan de zonage sera modifié afin de réduire l'ER 1 comme indiqué au chapitre 3.5.

Le plan de zonage est donc incompatible avec le projet et doit être mis à jour.

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

Quatorze emplacements réservés sont inscrits au PLU de Cers. L'emplacement réservé n°10 concerne l'emprise pour la future ligne TGV, faisant référence au projet LNMP, dont le bénéficiaire indiqué est RFF.

Le projet ayant évolué depuis la création de cet emplacement réservé il conviendra de faire évoluer cet emplacement réservé n°10.

Par ailleurs, l'emplacement réservé à la Ligne Nouvelle intercepte l'emplacement réservé n°1 destiné à l'élargissement d'un chemin communal. Avec l'accord du bénéficiaire (la commune), l'emplacement n°1 sera réduit.

Les autres ER ne sont ni concernés ni compromis par le projet.

Le plan de zonage et la liste des emplacements réservés seront donc modifiés.

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

Aucun Espace Boisé Classé n'est concerné par le périmètre de l'emplacement réservé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan sur le territoire communal de Cers.

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

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

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

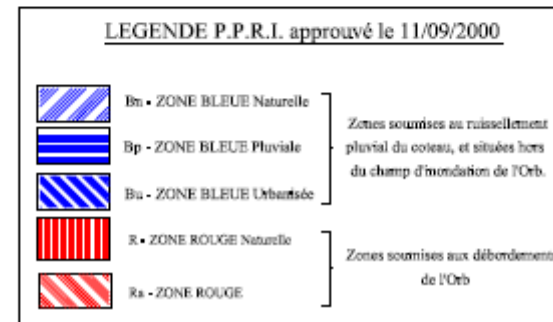
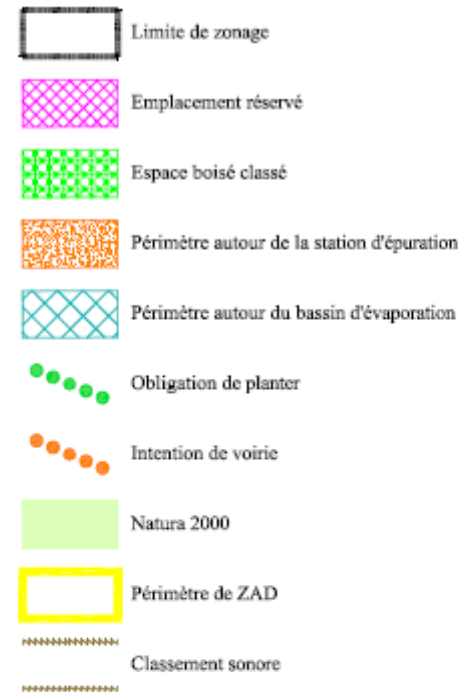
4.1. MODIFICATIONS APORTEES AU PLAN DE ZONAGE

Les planches ci-après présentent :

- L'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan avant la mise en compatibilité du PLU ;
- L'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan après la mise en compatibilité du PLU. Ces planches font apparaître l'emplacement réservé du projet.

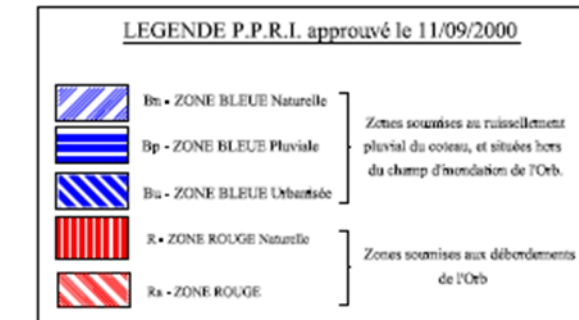
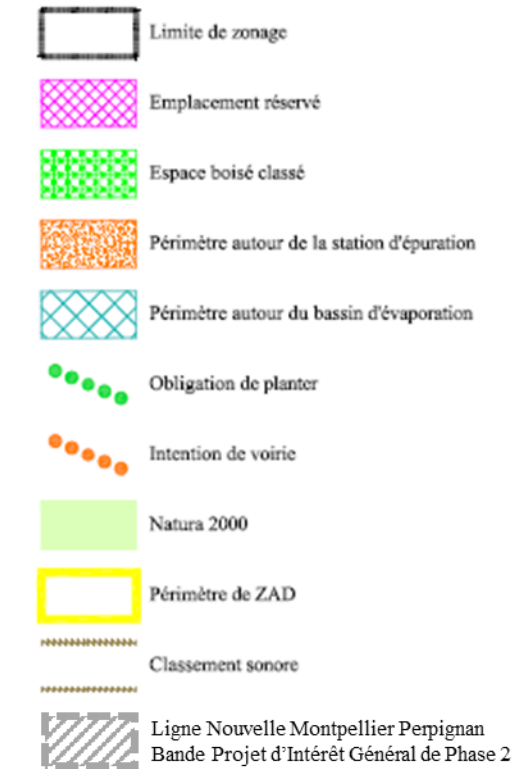
Chaque planche est présentée en vis-à-vis dans sa version en vigueur (avant mise en compatibilité) et après mise en compatibilité.

LÉGENDE – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ



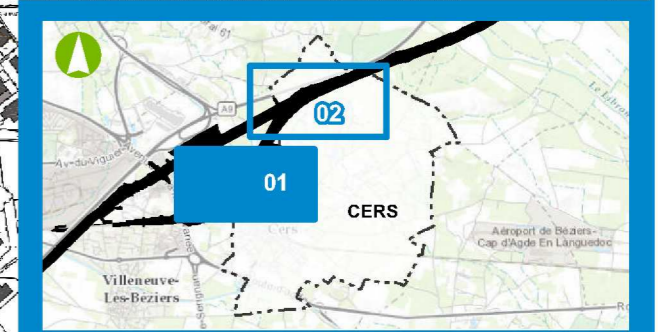
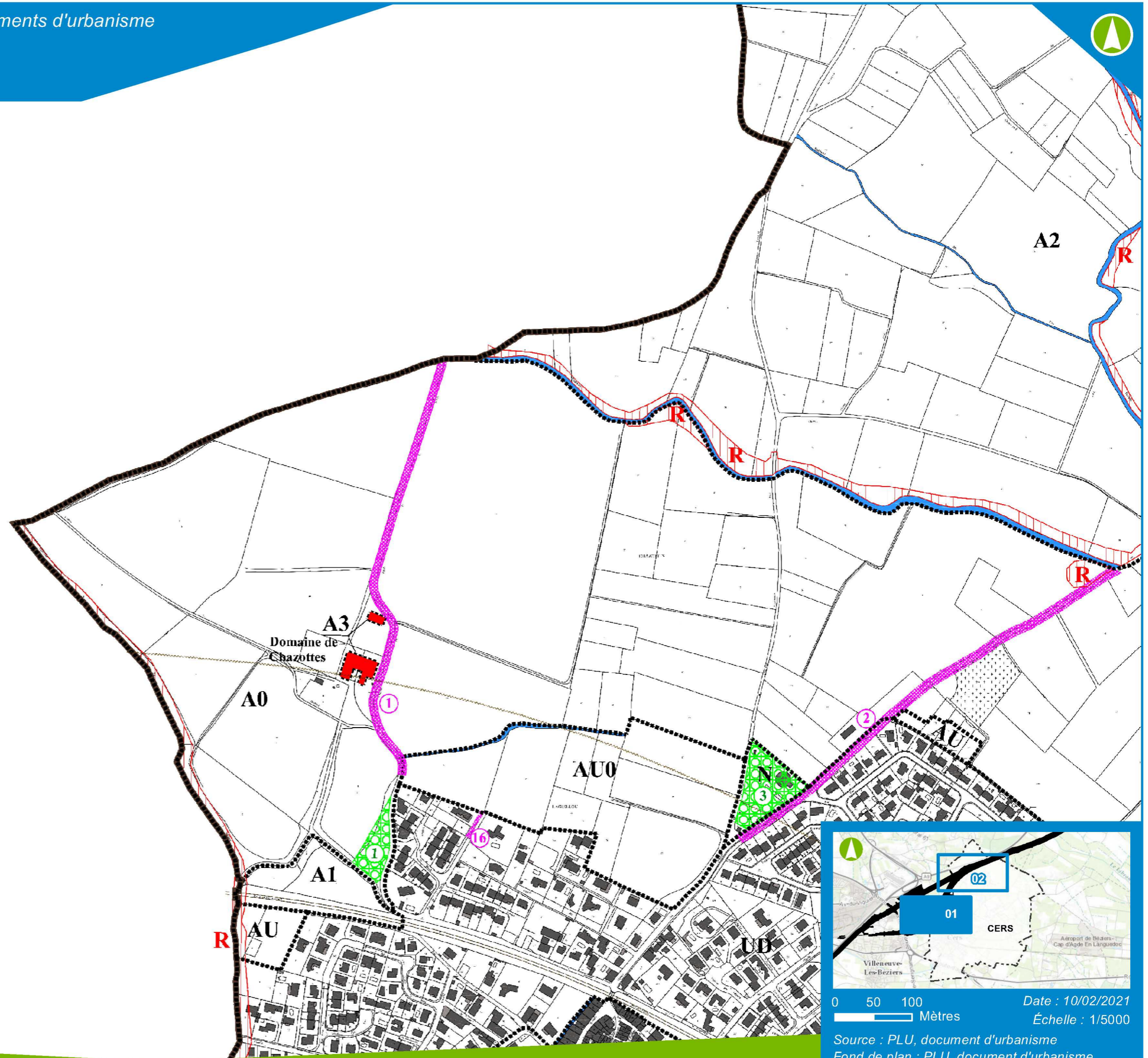
LÉGENDE – APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ

La légende du plan de zonage sera mise en compatibilité vis-à-vis du tracé de la Phase 2 du projet.





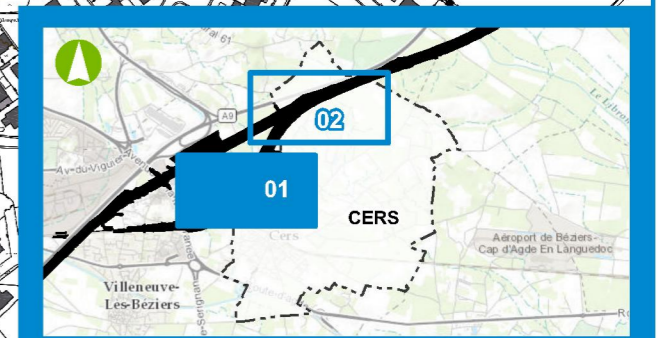
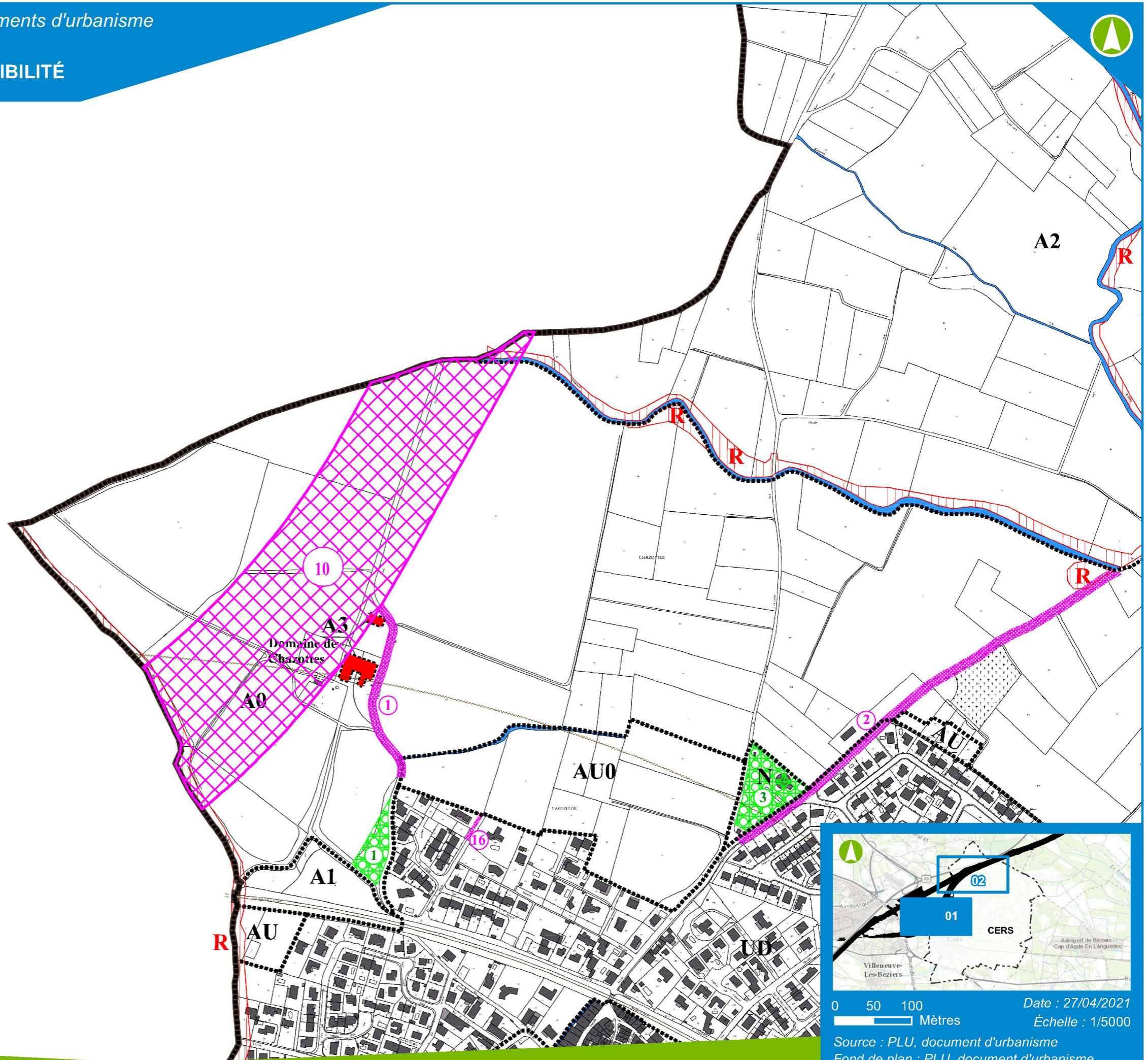
LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN



0 50 100 Mètres
Date : 10/02/2021
Échelle : 1/5000
Source : PLU, document d'urbanisme
Fond de plan : PLU, document d'urbanisme



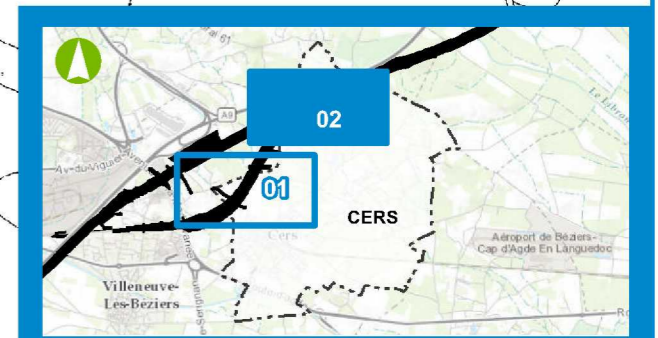
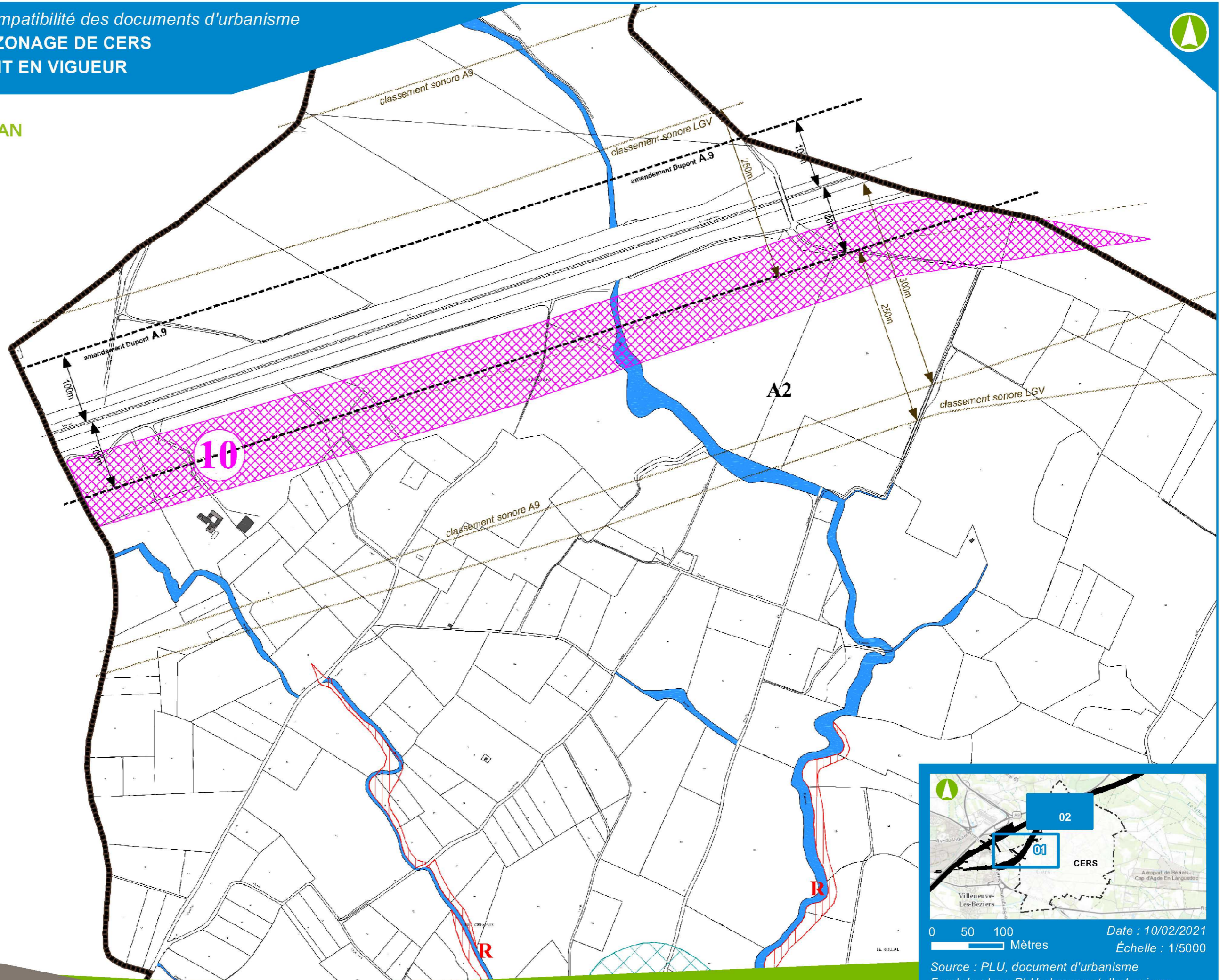
LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN



0 50 100 Mètres
Date : 27/04/2021
Échelle : 1/5000
Source : PLU, document d'urbanisme
Fond de plan : PLU, document d'urbanisme



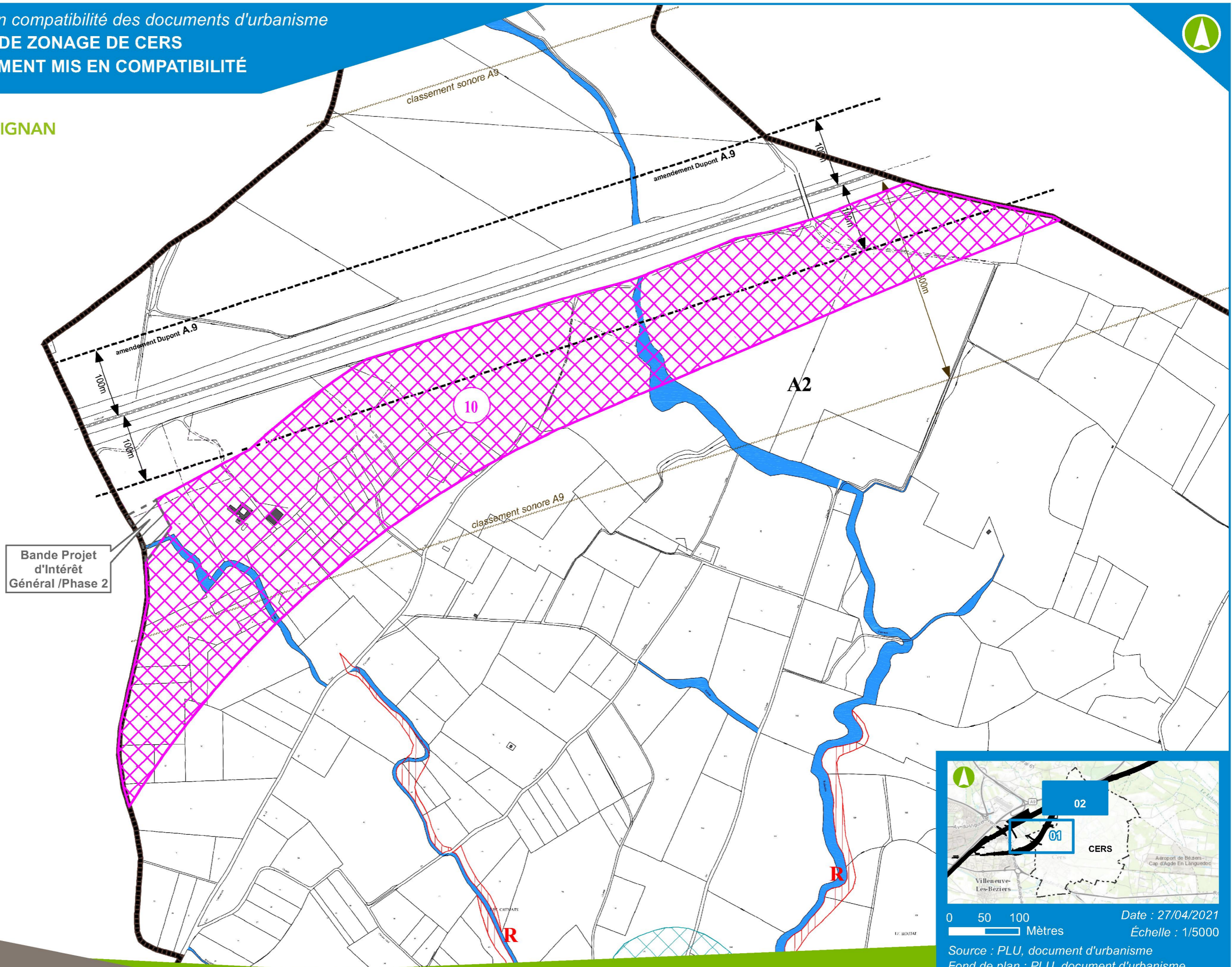
LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN



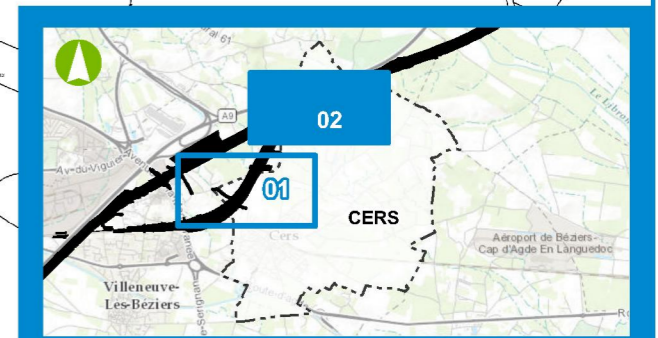
0 50 100 Mètres
Date : 10/02/2021
Échelle : 1/5000
Source : PLU, document d'urbanisme
Fond de plan : PLU, document d'urbanisme



LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN



Bande Projet
d'Intérêt
Général /Phase 2



0 50 100
Mètres

Date : 27/04/2021

Échelle : 1/5000

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

4.2. MODIFICATIONS DU REGLEMENT D'URBANISME

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

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



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

Zone A : Avant mise en compatibilité	Zone A : Après mise en compatibilité
<p>ARTICLE A-2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS</p> <p>En secteur A0, Non réglementé.</p> <p>En secteur A1, Sont autorisés sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les installations liées au photovoltaïque dans la mesure où elles sont installées sur les toitures des bâtiments agricoles (hangars...). <p>En secteur A2, Sont autorisés sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les murs de soutènement et toute superstructure liée aux réseaux (transformateur, chambre technique, poste de refoulement, etc.) à condition que leur aspect extérieur soit compatible avec le milieu environnant, - les terrassements et affouillements nécessaires à l'exploitation agricole ; - les installations et dépôts, classés ou non, directement liés à l'activité agricole ; - les installations liées au photovoltaïque sur les toitures des bâtiments agricoles (hangars...) <p>Sont également autorisés sous conditions :</p> <p>1- Pour les domaines ou bâtiments existants à vocation d'habitat, Une seule extension de surface de plancher sera donnée par unité foncière à la date du PLU. Cette extension mesurée de surface de plancher devra se faire dans les limites suivantes : Les travaux confortatifs et agrandissements des locaux d'habitation sont autorisés sous réserve : -qu'ils ne dépassent pas 30% de la surface de plancher -ne conduisent pas à créer un logement supplémentaire L'extension mesurée de surface de plancher doit être comprise à l'intérieur du (des) bâtiment(s) existant(s). En application de l'article L123-1-5-II du Code de l'Urbanisme, un changement de destination est autorisé, dès lors qu'il ne compromet pas l'exploitation agricole, en raison de l'intérêt architectural et patrimonial du lieu.</p> <p>2- dans le cadre d'une activité économique, pour les exploitations agricoles existantes à la date du PLU, Une seule extension de surface de plancher par vocation (bâtiment d'exploitation, habitat, agro-touristique) sera donnée par unité foncière à la date du PLU. L'extension mesurée des bâtiments d'exploitation sous réserve que : - celle-ci soit cohérente avec les besoins de l'exploitation - dans la limite de 30% de la surface de plancher (surface hors œuvre nette) existante. L'extension mesurée de surface de plancher doit être comprise à l'intérieur du (des) bâtiment(s) existant(s). En termes de développement agro-touristique, sera autorisée en complément d'une exploitation agricole avérée, la création de gîtes ruraux : - dans la limite maximum de 5 par exploitation et à raison de 25m² par chambre Uniquement à l'intérieur du (des) bâtiment(s) existant(s). Le changement de destination est alors toléré.</p>	<p>ARTICLE A-2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS</p> <p>En tout secteur :</p> <p>Sont autorisés les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que ne leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 14 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires.</p> <p>En secteur A0, Non réglementé.</p> <p>En secteur A1, Sont autorisés sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les installations liées au photovoltaïque dans la mesure où elles sont installées sur les toitures des bâtiments agricoles (hangars...). <p>En secteur A2, Sont autorisés sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les murs de soutènement et toute superstructure liée aux réseaux (transformateur, chambre technique, poste de refoulement, etc.) à condition que leur aspect extérieur soit compatible avec le milieu environnant, - les terrassements et affouillements nécessaires à l'exploitation agricole ; - les installations et dépôts, classés ou non, directement liés à l'activité agricole ; - les installations liées au photovoltaïque sur les toitures des bâtiments agricoles (hangars...) <p>Sont également autorisés sous conditions :</p> <p>1- Pour les domaines ou bâtiments existants à vocation d'habitat, Une seule extension de surface de plancher sera donnée par unité foncière à la date du PLU. Cette extension mesurée de surface de plancher devra se faire dans les limites suivantes : Les travaux confortatifs et agrandissements des locaux d'habitation sont autorisés sous réserve : -qu'ils ne dépassent pas 30% de la surface de plancher -ne conduisent pas à créer un logement supplémentaire L'extension mesurée de surface de plancher doit être comprise à l'intérieur du (des) bâtiment(s) existant(s). En application de l'article L123-1-5-II du Code de l'Urbanisme, un changement de destination est autorisé, dès lors qu'il ne compromet pas l'exploitation agricole, en raison de l'intérêt architectural et patrimonial du lieu.</p> <p>2- dans le cadre d'une activité économique, pour les exploitations agricoles existantes à la date du PLU, Une seule extension de surface de plancher par vocation (bâtiment d'exploitation, habitat, agro-touristique) sera donnée par unité foncière à la date du PLU. L'extension mesurée des bâtiments d'exploitation sous réserve que : - celle-ci soit cohérente avec les besoins de l'exploitation - dans la limite de 30% de la surface de plancher (surface hors œuvre nette) existante.</p>

Zone A : Avant mise en compatibilité	Zone A : Après mise en compatibilité
<p>Les travaux confortatifs et agrandissements de constructions existantes à usage d'habitation sont autorisés sous réserve :</p> <ul style="list-style-type: none"> - qu'ils ne dépassent pas 30% de la surface de plancher (surface hors œuvre nette) existante - ne conduise pas à créer un logement supplémentaire. <p>L'extension mesurée de surface de plancher doit être comprise à l'intérieur du (des) bâtiment(s) existant(s).</p> <p>3- dans le cadre d'une activité économique, pour les nouvelles exploitations,</p> <p>La construction des bâtiments d'exploitation destinés au logement des récoltes, des animaux et du matériel agricole et les équipements nécessaires à l'exploitation.</p> <p>Les locaux à usage d'habitation sont autorisés sous réserve :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'être directement liés et nécessaires à l'exploitation agricole ; - d'être édifiés simultanément ou postérieurement au bâtiment d'exploitation. - qu'ils ne représentent pas plus du ¼ de l'exploitation et dans la limite maximum de 150m² de surface de plancher ; <p>En termes de développement agro-touristique, sera autorisée en complément d'une exploitation agricole avérée : la création de gîtes ruraux,</p> <ul style="list-style-type: none"> - dans la limite maximum de 5 par exploitation et à raison de 25m² par chambre. <p>Sauf contraintes techniques avérées, ces locaux à vocation d'habitat ou agro-touristique prendront la forme soit d'un logement intégré au volume global du bâtiment d'exploitation ; soit d'une habitation accolée pour autant que l'ensemble constitue un ensemble homogène (registre architectural commun, hauteur et gabarit articulés...).</p> <p>En secteur A3,</p> <p>Sont autorisés sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La reconstruction à l'identique, en cas d'une éventuelle destruction ou détérioration, du bâti existant en raison de son intérêt architectural ou patrimonial. (Domaine de Chazottes) - En application de l'article L123-1-5-II du Code de l'Urbanisme, un changement de destination des bâtiments désignés sur le plan de zonage, dès lors qu'il ne compromet pas l'exploitation agricole. 	<p>L'extension mesurée de surface de plancher doit être comprise à l'intérieur du (des) bâtiment(s) existant(s).</p> <p>En termes de développement agro-touristique, sera autorisée en complément d'une exploitation agricole avérée, la création de gîtes ruraux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - dans la limite maximum de 5 par exploitation et à raison de 25m² par chambre <p>Uniquement à l'intérieur du (des) bâtiment(s) existant(s). Le changement de destination est alors toléré.</p> <p>Les travaux confortatifs et agrandissements de constructions existantes à usage d'habitation sont autorisés sous réserve :</p> <ul style="list-style-type: none"> - qu'ils ne dépassent pas 30% de la surface de plancher (surface hors œuvre nette) existante - ne conduise pas à créer un logement supplémentaire. <p>L'extension mesurée de surface de plancher doit être comprise à l'intérieur du (des) bâtiment(s) existant(s).</p> <p>3- dans le cadre d'une activité économique, pour les nouvelles exploitations,</p> <p>La construction des bâtiments d'exploitation destinés au logement des récoltes, des animaux et du matériel agricole et les équipements nécessaires à l'exploitation.</p> <p>Les locaux à usage d'habitation sont autorisés sous réserve :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'être directement liés et nécessaires à l'exploitation agricole ; - d'être édifiés simultanément ou postérieurement au bâtiment d'exploitation. - qu'ils ne représentent pas plus du ¼ de l'exploitation et dans la limite maximum de 150m² de surface de plancher ; <p>En termes de développement agro-touristique, sera autorisée en complément d'une exploitation agricole avérée : la création de gîtes ruraux,</p> <ul style="list-style-type: none"> - dans la limite maximum de 5 par exploitation et à raison de 25m² par chambre. <p>Sauf contraintes techniques avérées, ces locaux à vocation d'habitat ou agro-touristique prendront la forme soit d'un logement intégré au volume global du bâtiment d'exploitation ; soit d'une habitation accolée pour autant que l'ensemble constitue un ensemble homogène (registre architectural commun, hauteur et gabarit articulés...).</p> <p>En secteur A3,</p> <p>Sont autorisés sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La reconstruction à l'identique, en cas d'une éventuelle destruction ou détérioration, du bâti existant en raison de son intérêt architectural ou patrimonial. (Domaine de Chazottes) - En application de l'article L123-1-5-II du Code de l'Urbanisme, un changement de destination des bâtiments désignés sur le plan de zonage, dès lors qu'il ne compromet pas l'exploitation agricole.

4.3. MODIFICATIONS APPORTEES AUX EMBLEMENTS

RESERVES

Le tableau des emplacements réservés sera modifié à l'occasion de la mise en compatibilité.

L'emplacement réservé n°1 est réduit pour supprimer la surface interceptée par la Ligne Nouvelle.

L'emplacement réservé n°10 existant « *Emprise 100m pour passage ligne TGV* » concerne le projet, il conviendra de le faire évoluer vis-à-vis du nom, de la surface concernée et du bénéficiaire : celui-ci sera ré-intitulé « *Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan* » et le nom du bénéficiaire évoluera, Réseau Ferré de France étant devenu SNCF Réseau au 1^{er} janvier 2015.

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

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

TABLEAU AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ

N°	Désignation des opérations	Bénéficiaire	Superficie
1	Élargissement à 10m d'emprise d'un chemin communal au lieu-dit « Chazottes ».	Commune	~ 5742 m ²
2	Élargissement à 12m d'emprise de la voie communale n°3.	Commune	~ 7150 m ²
3	Supprimé par la modification du PLU n°1		
4	Supprimé par la modification du PLU n°1		
5	Supprimé par la modification simplifiée du PLU n°1		
6	Supprimé par la modification simplifiée du PLU n°1		
7	Aménagement à 2x2 voies de la RD 612 (26,50 m d'emprise).	Département	~ 2 ha
8	Réalisation d'un ouvrage pluvial.	Commune	~ 1 ha
9	Prolongement de la Rue du Bouscarou	Commune	~ 195 m ²
10	Emprise 100m pour passage ligne TGV.	RFF	~ 14 ha
11	Réservation pour du stationnement	Commune	Parcelle AA204
12	Réservation pour du stationnement	Commune	Parcelle AA43
13	Élargissement du CD n°37E à 10 m d'emprise sur 120 m linéaire	Département	1200 m ²
14	Aménagement d'une voie d'évitement du centre village entre le lotissement « Le Mas de l'Écluse » et la zone du Faïssan dans l'emprise du chemin existant sur le plan.	Commune	~ 5000 m ²
15	Supprimé par la modification simplifiée du PLU n°1		
16	Élargissement et extension rue de la Pinède.	Commune	~ 164 m ²
17	Supprimé par la modification simplifiée du PLU n°1		
18	Réservation pour création d'équipements publics d'intérêt général, de places de stationnement (pour partie) et d'un espace boisé classé ouvert au public.	Commune	~ 1254 m ²
19	Réservation pour amélioration de la voirie et création de parking	Commune	~ 772 m ²
20	Emprise de voirie	CABM	~ 46 m ²

TABLEAU APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ

N°	Désignation des opérations	Bénéficiaire	Superficie
1	Élargissement à 10m d'emprise d'un chemin communal au lieu-dit « Chazottes ».	Commune	~ 2410 m ²
2	Élargissement à 12m d'emprise de la voie communale n°3.	Commune	~ 7150 m ²
3	Supprimé par la modification du PLU n°1		
4	Supprimé par la modification du PLU n°1		
5	Supprimé par la modification simplifiée du PLU n°1		
6	Supprimé par la modification simplifiée du PLU n°1		
7	Aménagement à 2x2 voies de la RD 612 (26,50 m d'emprise).	Département	~ 2 ha
8	Réalisation d'un ouvrage pluvial.	Commune	~ 1 ha
9	Prolongement de la Rue du Bouscarou	Commune	~ 195 m ²
10	Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan	SNCF Réseau	35,78 ha
11	Réservation pour du stationnement	Commune	Parcelle AA204
12	Réservation pour du stationnement	Commune	Parcelle AA43
13	Élargissement du CD n°37E à 10 m d'emprise sur 120 m linéaire	Département	1200 m ²
14	Aménagement d'une voie d'évitement du centre village entre le lotissement « Le Mas de l'Écluse » et la zone du Faïssan dans l'emprise du chemin existant sur le plan.	Commune	~ 5000 m ²
15	Supprimé par la modification simplifiée du PLU n°1		
16	Élargissement et extension rue de la Pinède.	Commune	~ 164 m ²
17	Supprimé par la modification simplifiée du PLU n°1		
18	Réservation pour création d'équipements publics d'intérêt général, de places de stationnement (pour partie) et d'un espace boisé classé ouvert au public.	Commune	~ 1254 m ²
19	Réservation pour amélioration de la voirie et création de parking	Commune	~ 772 m ²
20	Emprise de voirie	CABM	~ 46 m ²

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 LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

5.1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale

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

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

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

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

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


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

5.3. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

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

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

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

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

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

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

- Le rapport de présentation et le PADD du PLU qui datent respectivement de 2011 (RP initial), 2017 (RP modifié) et de 2010 ;
- L'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (pièce F du présent dossier).

Cet état initial est réalisé à deux niveaux :

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

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

Avertissement


L'attention du lecteur est attirée sur le fait que les éléments de contexte identifiés dans le rapport de présentation sont plus anciens (2015) que ceux figurant dans l'étude d'impact du projet (dernières données actualisées en 2020).

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

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

Il convient également de noter que la zone d'étude du projet de la Ligne Nouvelle telle que présentée au stade de l'étude d'impact couvre 24,8% du territoire communal soit 1,9 km².

5.4.1. L'environnement physique

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

5.4.1.1. LA GEOGRAPHIE

Cers couvre une superficie de 7,8 km² et se situe dans le département de l'Hérault, à 7 km au sud-est de Béziers.

La proximité de la ville de Béziers et l'amélioration des infrastructures routières (autoroute A9 « La Languedocienne » et la RD612) ont favorisé son urbanisation. Son développement urbanistique correspond au sud du territoire communal et se greffe sur l'axe de distribution, la RD612. Le village se développe en périphérie du vieux village, bloqué au nord par la voie ferrée Marseille-Bordeaux.

Au-delà de la zone nord du village, se déploie la plaine viticole ouverte et dégagée.

La zone d'étude traverse la partie nord-ouest de la commune composée de vignobles. Les mas « Chazottes » et « Les Marcounets » y sont situés près de l'A9, également dans la zone d'étude.

La zone d'étude passe à une centaine de mètres des premières habitations (lotissements) du noyau villageois.

La zone d'étude couvre 1,9 km² du territoire communal, soit 24,8 %.

5.4.1.2. LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

La commune présente une pente nord/sud assez régulière et peu accidentée allant de l'autoroute (en point haut) à la RD612 et au canal du Midi (en point bas).

En partant du sud vers le nord de la commune, on rencontre successivement :

- La plaine de l'Orb s'étendant au sud du canal du Midi à l'altitude 3 m NGF et qui, au nord de cet ouvrage, remonte en pente douce jusqu'au pied du vieux village de Cers ;
- Le vieux village de Cers est situé à la limite de cette plaine et d'une zone de plateau viticole avec quelques petits vallonnements s'étendant sur toute la partie nord de la commune et dont le point haut est à l'altitude 39 m NGF.

Au niveau géologique, la commune de Cers se trouve dans la basse vallée de l'Orb qui correspond à un axe de remplissage dans lequel se sont accumulés, sur des marnes bleues miocènes, les marnes et sables astiens, puis une puissante série de continental, série de marnes rouges à conglomérats et cailloutis, à rattaché au pliocène supérieur. La série se termine par un remplissage quaternaire accompagnant l'Orb.

La zone d'étude se situe sur le plateau viticole, à une altitude moyenne de 40 m, sur une série continentale. Elle n'est pas soumise à des contraintes géotechniques particulières.

5.4.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

Le sous-sol de Cers abrite 3 masses d'eaux souterraines :

- Les Sables astiens de Valras-Agde (FRDG224) ;
- Les Alluvions de l'Orb et du Libron (FRDG316) ;
- Les Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers-Pézenas (FRDG510).

Seules les masses d'eau FRDG224 et FRDG510 sont interceptées par la zone d'étude.

5.4.1.3.1. USAGES

La commune de Cers possède un captage AEP public :

- Le Forage Port Soleil (arrêté n°2008-II-1037).

Une faible partie de son périmètre de protection rapprochée (PPR) est située dans la zone d'étude (mais hors emplacement réservé). Le captage est, quant à lui, situé à environ 400m en aval de la zone d'étude.

5.4.1.3.2. ENJEUX DE LA RESSOURCE EN EAUX SOUTERRAINES

La zone d'étude n'est pas concernée par un enjeu hydrogéologique fort. On note, cependant, une certaine sensibilité de la ressource en eau souterraine, liée à la présence du captage AEP du Forage de Port Soleil en aval du tracé et dont une petite partie du PPR est située dans la zone d'étude.

5.4.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

La commune de Cers est située sur le bassin versant de l'Orb et du Libron.

Elle est traversée au sud du centre urbanisé par le Canal du Midi et au Nord par le ruisseau de l'Ardaillou et ses affluents, les ruisseaux de la Poulaine et des Crémats.

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

- Le ruisseau de l'Ardaillou ;
- La Poulaine ;
- Le ruisseau des Crémats ;
- Le ruisseau du Malrec, en limite communale avec Villeneuve-les-Béziers.

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) ;
- Les SAGE Orb et Libron et Astien ;
- Le contrat de rivière Orb-Libron ;
- Le contrat de nappe Astien.

5.4.1.4.2. ENJEUX DE LA RESSOURCE EN EAUX SUPERFICIELLES

Les enjeux portent sur les cours d'eau suivants :

- Le ruisseau de l'Ardaillou (masse d'eau DCE FRDR11272), cours d'eau temporaire qui se jette dans le canal du Midi, en aval de la zone d'étude. L'enjeu hydraulique lié au franchissement du ruisseau de l'Ardaillou est évalué comme modéré ;
- Le ruisseau de la Poulaine, cours d'eau temporaire, affluent rive gauche du ruisseau de l'Ardaillou. L'enjeu hydraulique lié au franchissement du ruisseau de la Poulaine est évalué comme faible ;
- Le ruisseau des Crémats, qui est également un cours d'eau temporaire affluent rive gauche du ruisseau de l'Ardaillou. L'enjeu hydraulique lié au franchissement du ruisseau est évalué comme faible ;
- Le ruisseau du Malrec, qui est également un cours d'eau temporaire en limite communale avec Villeneuve-les-Béziers. L'enjeu hydraulique lié au franchissement du ruisseau est évalué comme faible.

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 11/09/2000 sur le bassin de risque Orb basse vallée.

La zone d'étude concerne les zonages réglementaires rouges « R » du PPRi qui correspondent aux zones inondables naturelles peu ou non urbanisées, d'aléa indifférencié, et dont la hauteur d'eau en crue centennale est supérieure à 0,5 m.


5.4.1.5.2. RISQUE FEU DE FORET

Le risque feu de forêts est globalement faible sur l'ensemble de la zone d'étude, avec quelques secteurs à risque forts ponctuellement. Aucune piste DFCI n'est présente à ce niveau.

5.4.1.5.3. RISQUE SISMIQUE ET MOUVEMENT DE TERRAIN

La commune est soumise à une sismicité de zone 2 (faible) et au risque de mouvement de terrain (aléa retrait et gonflement des argiles faible à fort).


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


Une partie du territoire communal s'inscrit dans le périmètre d'un site Natura 2000 : la zone de protection spéciale (ZPS) « Est et Sud de Béziers » (FR9112022). Ce site n'est pas concerné par la zone d'étude.

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

La ZPS Est et Sud de Béziers couvre des milieux naturels diversifiés abritant les habitats propices à divers cortèges avifaunistiques, tel que le secteur de la plaine de l'Orb avec ses vignes propices aux passereaux et la frange littorale avec ses zones humides et son cordon dunaire remarquable (la Grande Maire, le domaine des Orpellières) favorables aux ardéidés (Héron, Aigrette, ...) et laro-limicoles (Mouette, Sterne, Goéland, ...).

Ce site a donc une forte responsabilité pour la conservation d'un certain nombre d'espèces d'oiseaux, accueillant une part importante de leur effectif national. Beaucoup d'espèces à forte valeur patrimoniale, appartenant à l'Annexe I de la Directive Oiseaux et pouvant justifier la désignation d'une Zone de Protection Spéciale (ZPS), nichent sur le site comme : l'Outarde canepetière, l'Œdicnème criard, le Rollier d'Europe liées à la mosaïque de la plaine agricole, ainsi que des espèces inféodées aux zones littorales et aux zones humides comme le Butor étoilé, le Héron pourpré, la Sterne pierregarin et le Blongios nain.

Le Document d'Objectifs a été approuvé le 30/01/2014.

 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)

Le territoire communal s'inscrit dans le périmètre de la ZNIEFF de type I « Plaine de Béziers-Vias » (n°0000-3044). Ce site n'est pas concerné par la zone d'étude.

5.4.2.1.3. AUTRES SITES

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

- Aigle de Bonelli ;
- Odonates ;
- Pie grièche ;
- 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.

Par ailleurs, les ruisseaux de l'Ardaillou, de la Poulaine et des Crémats sont identifiés comme trames bleues par le SRCE Languedoc-Roussillon.


5.4.2.3. LES ZONES HUMIDES

La zone d'étude concerne plusieurs zones humides à enjeux modérés à fort identifiées lors des études menées dans le cadre du projet : les ripisylves des ruisseaux du Malrec (modéré), le Rau (Faible à modéré), l'Ardaillou (modéré), des Acacias (modéré), de la Poulaine (modéré) et des Crémats (fort).

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

Les sites à enjeux identifiés dans la zone d'étude correspondent aux mosaïques de milieux de Béziers-Cers (enjeu écologique assez fort à fort pour les reptiles, les insectes et l'avifaune).

5.4.3. L'agriculture, la viticulture et la sylviculture

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

5.4.3.1. AGRICULTURE ET VITICULTURE

Le territoire de la commune de Cers est marqué par l'importance des terres cultivées. La culture de la vigne occupe presque la totalité de la commune avec près de 85 % de la surface totale. Cette culture a fortement marqué le territoire mais n'est pas concernée par des Appellations d'Origine Contrôlée (AOC). Il existe 9 grands domaines sur la commune ainsi qu'un ancien domaine viticole datant du XI^{ème} siècle (absence d'activité).

La Cave coopérative de Alma-Cercius est un acteur économique majeur du secteur. Le secteur de Cers / jonction vers la voie ferrée actuelle

correspond à un secteur stratégique (tant qualitatif que quantitatif) pour cette cave coopérative.

La zone d'étude concerne les coteaux de l'est biterrois. Les enjeux sont modérés (sur l'est de la zone d'étude) à fort (au nord-est), avec des secteurs à enjeux très forts (lieux-dits l'Homme Mort et les Crémats, respectivement au nord et au sud de l'A9 notamment et en limite de zone d'étude, lieu-dit Jas de las Bacques).


On note cependant la présence d'un siège d'exploitation sous le périmètre de l'ER.

5.4.3.2. LA SYLVICULTURE

Sur la zone d'étude, on note la présence d'une forêt privée à enjeux moyen (futaie adulte de pins indifférenciés).

Aucune parcelle d'espace boisé classé (EBC) n'est recensée sur la zone d'étude.

5.4.4. L'environnement humain

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

5.4.4.1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

La commune de Cers fait partie de la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée.

En 2017, la commune de Cers comptait 2 566 habitants (dont 32,9% de moins de 30 ans et 31,4% de plus de 60 ans). La densité de population était haute (326,9 hab/km²).

La commune a connu une augmentation de population, entre 2012 et 2017, de 16 %.

Au sein des actifs, le taux de chômage est élevé et avoisine les 16,6% 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 (87,6%) et un nombre de résidences secondaires faible (5,3%). Plusieurs bâtis sont présents dans la zone d'étude.

Concernant les structures économiques, Cers, limitrophe de Béziers ne propose pas de zone d'activités économiques existante.

Diverses activités y sont cependant représentées : artisanat, agriculture, activités diverses.

Il est à noter l'installation future de deux zones d'activités : la zone d'activités « Chazottes » au nord du centre bourg, et une seconde au sud de celui-ci.

5.4.4.1.2. TOURISME ET LOISIRS

Le tourisme sur le secteur biterrois est centré sur les 6 communes littorales : Vendres, Valras, Sérignan, Portiragnes, Vias et Agde. Le Cap d'Agde, premier site touristique français, polarise une part importante du tourisme.

La commune de Cers est traversée par le canal du Midi (non concernée par la zone d'étude). De plus, le sentier GR78.1 arpente le territoire et des portions de ce chemin de randonnée sont localisées dans la zone d'étude.

5.4.4.2. URBANISME ET SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

La commune de Cers est dotée d'un PLU.

Aucun EBC n'est recensé au sein de la zone d'étude.

Elle traverse les zonages correspondant aux zones agricoles.

Douze servitudes d'utilité publique sont localisées sur le territoire communal :

- AC2, site classé du Canal du Midi ;
- AS1, servitude résultant de l'instauration de périmètres de protection des eaux potables et minérales ;
- EL6, servitude grevant les terrains nécessaires aux routes nationales et aux autoroutes ;
- I3, servitude relative à l'établissement de transport et de distribution de gaz ;
- I4, servitude relative à l'établissement des canalisations électriques ;
- Int1, servitude relative au voisinage des cimetières ;
- PM1, servitude résultant des plans d'expositions aux risques naturels prévisibles ;
- PT2, servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'État ;
- PT3, servitude relative aux communications téléphoniques et télégraphiques ;
- T1, servitude relative aux chemins de fer ;
- T5, servitude aéronautique de dégagement et incidence de bruit ;
- T8, servitude radioélectrique de protection des installations de navigation et d'atterrissage.

La zone d'étude est, quant à elle, concernée par les servitudes suivantes : I3, I4, PT2, AS1 et PM1.

5.4.4.3. LES DEPLACEMENTS, RESEAUX ET EQUIPEMENTS

Les principales infrastructures de transport traversant le territoire communal sont l'A9, la RD612 et la ligne ferroviaire Sète / Béziers.

La zone d'étude est concernée par l'A9 dont le trafic (TMJA 2018) est de 63 800 véh (Béziers Ouest) dont 23,4 % de poids lourds.


Le nord de la zone d'étude est intercepté par une conduite de gaz. Aucun poste n'est recensé dans la zone d'étude.

Enfin, vis à vis des réseaux de transport d'énergie, la zone d'étude est traversée par la ligne Haute Tension Saint Vincent/Vias (de 63 kV), gérée par RTE (Réseau de Transport d'Électricité).

5.4.4.4. LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

La zone d'étude et, plus largement la commune, est concernée par le risque Transport de Matières Dangereuses (TMD) lié notamment, à la présence de l'A9.

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

Le canal du Midi (inscrit au Patrimoine Mondial de l'UNESCO et site classé) traverse le sud du territoire communal mais n'est pas intercepté par la zone d'étude.

5.4.5.2. PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

Sur la commune de Cers, plusieurs sites abritent potentiellement des vestiges d'occupation protohistorique (Chazottes, le Roujal).

On retrouve également des vestiges de la période gallo-romaine (Chazottes, Champ de l'Hort, Les Crémats).

La zone d'étude passe à proximité d'une Zone de Présomption de Prescription Archéologique (site de Coumiac bas, sur le lieu-dit les Marcounets).

5.4.5.3. LE PAYSAGE

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

Cers est concernée par le site sensible n°12 « Béziers et le Canal du Midi ».

Les enjeux sont liés à la traversée du Canal du Midi (site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO), de la plaine de l'Orb (risque de coupure de l'entité paysagère), au risque de covisibilité avec le village de Sauvian, au risque de coupure urbaine avec les zones d'activités de Villeneuve-lès-Béziers (Capiscole, Claudery) ainsi que la covisibilité avec le centre villageois de Cers.

5.4.6. Synthèse

Avertissement

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

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

- Le périmètre de protection rapprochée d'un captage AEP public ;
- Les enjeux hydrauliques liés au franchissement du ruisseau de l'Ardaillou ;
- Les enjeux écologiques (zones humides) ;
- Les enjeux agricoles ;
- La présence de bâtis ;
- L'A9 ;
- La future zone d'activités ;
- Le site sensible paysager de Béziers et le canal du Midi.

Général

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

Milieu physique

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

Milieu naturel

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

Milieu humain

Équipement

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

Réseau

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

Zonage d'urbanisme

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

Enjeu agricole et viticole

- Enjeu très fort

Patrimoine et paysage

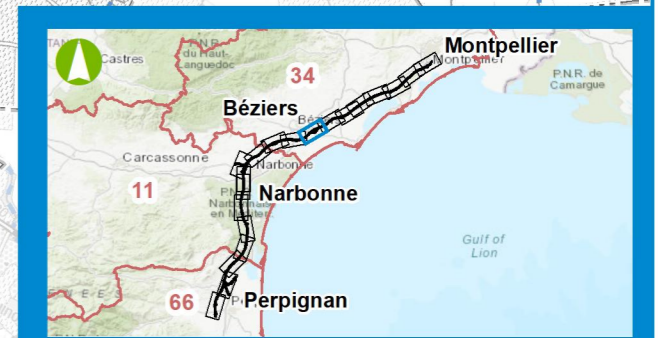
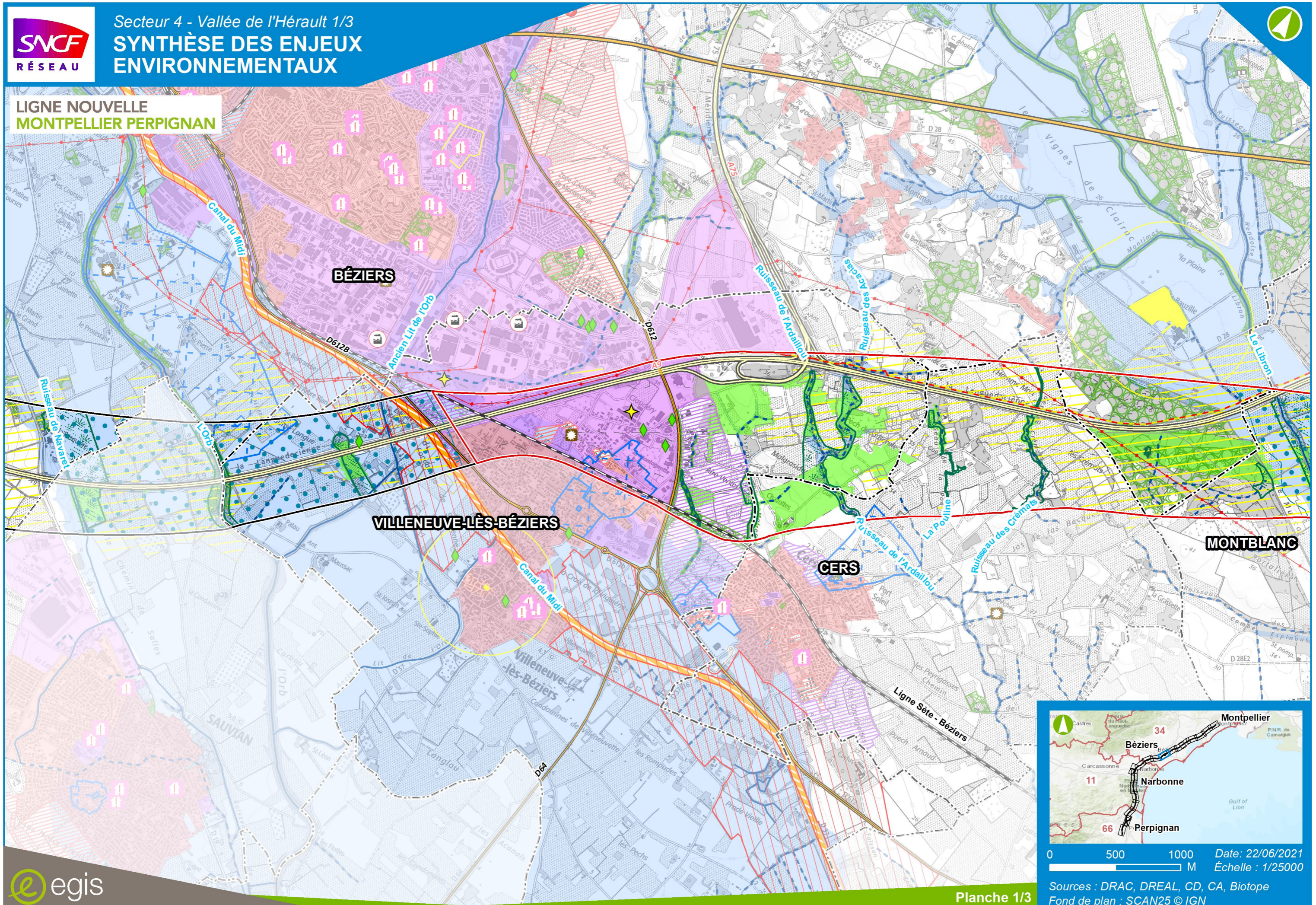
- Patrimoine UNESCO
- Site classé
- Site inscrit
- Site Patrimonial Remarquable
- Voie Domitienne

Monument historique et périmètre de protection :

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






**LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN**



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

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

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

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

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

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

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

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


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

Le tableau ci-après rappelle la répartition en pourcentage de l'emplacement réservé sur les différents zonages du PLU.

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

Nom de la zone concernée par la mise en compatibilité	Pourcentage de l'ER par zone	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la superficie de la commune
Zone A	100%	4,6%
dont secteur A0	27,97%	1,3%
dont secteur A2	72%	3,3%
dont secteur A3	0,03%	0,001%

5.5.1. Les incidences sur l'environnement physique

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

5.5.1.1. LES INCIDENCES SUR LA GEOGRAPHIE

La mise en compatibilité n'a aucun effet.

5.5.1.2. LES INCIDENCES SUR LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

5.5.1.2.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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

Au droit de Cers, la section courante du projet alterne entre remblais et déblais.

Un remblai important pouvant dépasser une douzaine de mètres de hauteur est prévu au niveau du raccordement B, près de la limite communale de Villeneuve-lès-Béziers.

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

Une zone de dépôts permanents est envisagée sur la commune de Cers. Cette zone modifiera le relief local, ponctuellement dans l'espace et de façon permanente dans le temps.

5.5.1.2.2. LES MESURES ENVISAGEES

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

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

5.5.1.3. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SOUTERRAINES

5.5.1.3.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet 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.

5.5.1.3.2. LES EFFETS QUANTITATIFS ET MESURES ENVISAGEES

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

Ces effets seront nuls dans ce secteur.

En phase exploitation, les effets quantitatifs seront nuls.

5.5.1.3.3. LES EFFETS QUALITATIFS ET MESURES ENVISAGEES

Les effets qualitatifs en phase travaux sont liés aux risques de pollution accidentelle. En phase d'exploitation, des pollutions accidentelles liées aux transports 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.

La réalisation des déblais ne sera pas de nature à rendre les eaux souterraines plus vulnérables du fait d'une perte d'une partie de la couche de protection recouvrant les nappes.

De plus, le PPR du Forage Port Soleil est évité par le projet.

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

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

5.5.1.4. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SUPERFICIELLES

5.5.1.4.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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

5.5.1.4.2. LES EFFETS QUANTITATIFS ET MESURES ENVISAGEES

Le projet intercepte les ruisseaux du Malrec, de l'Ardaillou, de la Poulaine et des Crémats. Les enjeux liés aux aspects quantitatifs de franchissement de ces cours d'eau sont modérés pour l'Ardaillou et faibles pour les autres.

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

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

Des bassins d'écrêtement sont envisagés pour collecter et tamponner le débit des eaux de ruissellement avant restitution au milieu.

Les ouvrages hydrauliques (ouvrages de type portique et pont cadre au droit des ruisseaux de l'Ardaillou et de la Poulaine) ont été dimensionnés afin de permettre une transparence hydraulique et écologique, tout en assurant la pérennité des ouvrages.

En ce qui concerne les ruisseaux du Malrec, de l'Ardaillou et de la Poulaine, le rescindement de ces 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 des rescindements (renaturation).

5.5.1.4.3. LES EFFETS QUALITATIFS ET MESURES ENVISAGEES

Concernant les aspects qualitatifs, les enjeux associés aux cours d'eau sont faibles pour les ruisseaux de la Poulaine et des Crémats et modérés pour le ruisseau de l'Ardaillou.

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

Les cours d'eau étant temporaires, ils seront a priori à sec pendant la période de reproduction et de migration si celle-ci est concomitante avec la période de travaux. Des mesures génériques en matière d'assainissement provisoire et de management de chantier permettront de limiter les nuisances temporaires.

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

5.5.1.5. LES INCIDENCES SUR LES RISQUES NATURELS

5.5.1.5.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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

5.5.1.5.2. LES EFFETS ET LES MESURES ENVISAGEES

Le projet n'aura pas d'effet sur le risque inondation (population, activités humaines), dans la mesure où les ouvrages sont dimensionnés pour assurer la transparence hydraulique de l'infrastructure ferroviaire pour les crues de référence et la sécurité des usagers et de l'aménagement (surverse et rupture) jusqu'à des crues exceptionnelles.

La ZPP traverse plusieurs zones rouges « R » du zonage réglementaire du PPRi. Plus particulièrement, seule certaines parties de la section du raccordement à l'ouest de la commune traverse ces zones R.

Les zones rouges « R » correspondent aux zones très exposées au risque correspondant à une zone d'écoulement principal ou à des secteurs recouverts par une lame d'eau supérieure à 0,5 m en crue centennale.

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

En ce qui concerne directement le projet, le règlement précise que : sont admis les équipements d'intérêt général, lorsque leur implantation est techniquement irréalisable hors du champ d'inondation, ou visant à la protection contre les inondations. Une étude hydraulique devra en définir les conséquences amont et aval et déterminer leur impact sur l'écoulement des crues, les mesures compensatoires à adopter visant à en annuler les effets et les conditions de leur mise en sécurité. Elle devra en outre faire apparaître les conséquences d'une crue exceptionnelle.


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

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

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

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

5.5.2. Les incidences sur le patrimoine naturel et biologique

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

5.5.2.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

La réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet LNMP ainsi que les outillages, équipements, installations techniques,

affouillements et exhaussements de sols liés au projet sont autorisés dans le périmètre de la mise en compatibilité.

5.5.2.2. LES EFFETS SUR LES ESPACES NATURELS PROTEGES

Le projet s'inscrit dans le périmètre des PNA Aigle de Bonelli, Pie grièche, Léopard ocellé et Odonates.

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

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

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

5.5.2.4. LES EFFETS SUR LES FONCTIONNALITES ECOLOGIQUES

Les principaux effets du projet sur les continuités écologiques concernent l'interruption de corridors écologiques, en particulier au droit des cours d'eau traversés (enjeux liés à la trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon, aux zones humides, à la petite faune).

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.


À l'échelle de la commune, pour rétablir la transparence écologique, le projet prévoit la mise en œuvre d'ouvrages hydraulique et mixtes au niveau des ruisseaux du Malrec, de l'Ardaillou, de la Poulaine et des Crémats.

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

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

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

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

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

5.5.3.1. LES INCIDENCES SUR LES ACTIVITES AGRICOLES

5.5.3.1.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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

5.5.3.1.2. LES EFFETS SUR L'ACTIVITE AGRICOLE

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

En phase exploitation, les effets sont de deux types :

- Les effets directs du projet sur les exploitations agricoles et viticoles (consommation d'espace, impact sur le bâti, les équipements et les accès...), Sur la commune, 11 exploitations sont concernées ;
- Les effets indirects sur les structures collectives (Cave coopérative de Alma-Cercius), dont les zones d'apport sont localisées sur des parcelles potentiellement impactées (effet sur le potentiel de production notamment).

5.5.3.1.3. LES MESURES ENVISAGEES

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

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

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

Les mesures proposées face aux effets directs sont :

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

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

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

5.5.3.2. LES INCIDENCES SUR LES ACTIVITES SYLVICOLES

5.5.3.2.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

Aucun EBC n'est concerné par le projet et ne sera à déclasser.

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


Le projet impacte une forêt privée sur la commune.

5.5.3.2.3. LES MESURES ENVISAGEES

Les lisières des boisements affectés seront reconstituées et stabilisées.

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

5.5.4. Les incidences sur l'environnement humain

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

5.5.4.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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

La réalisation du projet nécessite l'acquisition de terrains et de bâtis situés dans les futures emprises du projet. Sur la commune, plusieurs bâtis sont impactés par le projet.

Le projet impactera une voie communale qui nécessitera un aménagement spécifique pour son rétablissement. L'A9 est évitée par le projet.

Le projet évite la ligne électrique Saint-Vincent - Vias. Le projet traverse les servitudes suivantes : PT2, PM1, I3, I4 et AS1.

Une faible partie de la zone d'activités future est traversée par le projet.

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

Concernant le tourisme et les loisirs, seul le sentier GR 78.1 est traversé par le projet.

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 compris dans les emprises seront acquis conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, dans la mesure du possible par voie amiable.

La voie communale (y compris le sentier de randonnée) et la ligne électrique traversées seront rétablies. Les servitudes seront respectées.

Des protections acoustiques seront mises en place : environ 1235 m de merlons et une isolation de façade (IF) au niveau du domaine de Chazottes.

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.

Le projet traverse le site à forte sensibilité archéologique des Chazottes.

Au niveau du raccordement B, qui permet de connecter le projet à la ligne classique Béziers-Sète, le projet franchit en remblai le ruisseau du Malrec sur près de 13 m de hauteur. Ce raccordement passe non loin du domaine de Chazottes et de son parc boisé. L'impact de ce remblai sera visible depuis les quartiers nord/est de Cers.

Le projet traverse un secteur bocager avec vignoble et chemins creux où s'écoulent différents petits cours d'eau tels que le ruisseau de l'Ardaillou.

5.5.5.2. LES MESURES ENVISAGEES

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

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

La traversée en remblai du projet fera l'objet d'une intégration urbaine et paysagère. Le projet sera calé au plus près de l'autoroute A9 afin de réduire les espaces enclavés. Les talus de remblais feront l'objet d'un modelé paysager permettant d'adoucir et d'écrêter les pentes du talus. Ces talus, ainsi que les écrans ou merlons acoustiques et les délaissés seront végétalisés (boisement paysager à chênes verts, amandiers, micocouliers et pins pignon associé à un couvert arbustif méditerranéen sur remblais complémentaires).

De la même manière, la traversée, en remblai, du projet aux abords de la commune de Cers fera l'objet d'une intégration paysagère avec la plantation des bas de talus et des limites d'emprises avec un boisement champêtre (boisement à chênes verts, chênes pubescents, amandiers, pins d'Alep et espèces arbustives sur remblais complémentaires).

Les lisières et la continuité des chemins ruraux et de randonnée seront restaurées.

5.5.6. Conclusion

Au regard des incidences de la première phase du projet de la Ligne Nouvelle et considérant les mesures d'insertion environnementales mises

en œuvre (démarche ERC), la réalisation du projet ne remet pas en cause la prise en compte de l'environnement communal par le PLU de Cers.

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

Le territoire communal est concerné par un site Natura 2000 : la zone spéciale de conservation « Est et Sud de Béziers » (FR9112022). Ce site n'est pas directement concerné par le projet.

Selon les conclusions de l'Évaluation appropriée des incidences pour les sites Natura 2000 interceptés par le projet, celui-ci présente une incidence notable dommageable sur cette ZPS (perturbation de la fonctionnalité du site, en particulier pour l'Outarde canepetière). Des mesures de compensation seront mises en place, orientées sur l'Outarde Canepetière.

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

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

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

Les adaptations au PLU de la commune de Cers, en vigueur depuis le 10/10/2011, proposées visent à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. La justification du choix du projet retenu figure dans la pièce F-4 « Justification du projet ».

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

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

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

Le suivi de l'occupation des sols proposé dans le §11 de la pièce F-5 « Analyse globale des effets du projet sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation » peut en donner une

première indication ; il convient cependant de pousser l'analyse plus loin, zonage par zonage.

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

La comparaison des tableaux des impacts par 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 A	35,78 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Dont sous-secteur A0	27,97 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Dont sous-secteur A2	72 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Dont sous-secteur A3	0,03 % inclus dans l'ER	Y % acquis

5.9. RESUME NON TECHNIQUE

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

5.9.1.1. CADRE REGLEMENTAIRE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

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

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

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

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

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

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

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

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

5.9.2. Contenu de l'évaluation environnementale

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

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

5.9.3.1. L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

5.9.3.1.1. LA GEOGRAPHIE

La zone d'étude traverse la partie nord de la commune composée de vignobles. Les mas « Chazottes » et « Les Marcounets » y sont situés près de l'A9, également dans la zone d'étude.

La zone d'étude passe à une centaine de mètres des premières habitations (lotissements) du noyau villageois.

La zone d'étude couvre 1,9 km² du territoire communal, soit 24,8 %.

5.9.3.1.2. LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

La zone d'étude se situe sur le plateau viticole, à une altitude moyenne de 40 m, sur une série continentale. Elle n'est pas soumise à des contraintes géotechniques particulières.

5.9.3.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

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

- Les Sables astiens de Valras-Agde (FRDG224) ;
- Les Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers-Pézenas (FRDG510).

Un périmètre de protection de captage d'eau potable est présent dans la zone d'étude :

- Le Forage Port Soleil (rapprochée).

D'autres puits sont présents (usage non communiqué) sur le périmètre de la commune et dans ou à proximité de la zone d'étude.

La zone d'étude n'est pas concernée par un enjeu hydrogéologique fort. On note cependant une certaine sensibilité de la ressource en eau souterraine, liée à la présence du captage AEP du Forage de Port Soleil dont une petite partie du PPR est situé dans la zone d'étude.

5.9.3.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

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

- Le ruisseau de l'Ardaillou ;
- Le ruisseau de la Poulaine ;
- Le ruisseau des Crémats ;
- Le ruisseau du Malrec.

5.9.3.1.5. LES RISQUES NATURELS

La commune est soumise au risque inondation et dispose d'un Plan de Prévention des Risques inondation (PPRi) sur le bassin de risque Orb basse vallée. Une partie de la zone d'étude est située en zone rouge du PPR.

Le risque feux de forêts est globalement faible sur l'ensemble de la zone d'étude, avec quelques secteurs ponctuels à enjeu fort.

La commune est soumise à un risque sismique faible et au risque de mouvement de terrain.

5.9.3.2. LE PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

Sur la commune, la zone d'étude est concernée par les Plans Nationaux d'Actions (PNA) Aigle de Bonelli, Odonates, Léopard ocellé et Pie grièche méridionale.

Les sites à enjeux identifiés dans la zone d'étude correspondent à des milieux favorables aux reptiles, les insectes et oiseaux.

5.9.3.3. L'AGRICULTURE, LA VITICULTURE ET LA SYLVICULTURE

Les enjeux sont modérés (est et nord-est) à très fort (nord-ouest) sur la zone d'étude. Un siège d'exploitation est présent.

Sur la zone d'étude, on note la présence d'une forêt privée (enjeux forts).

5.9.3.4. L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

Concernant l'urbanisme, la commune est dotée d'un PLU. La zone d'étude traverse les zonages relatifs aux zones d'activités futures, zones naturelles et agricoles. La zone d'étude est concernée par 5 servitudes.

Plusieurs infrastructures de transport (ligne ferroviaire Béziers/ Sète, A9) et réseau de transport d'énergie (1 ligne électrique 63 kV et une conduite de gaz) sont situés dans la zone d'étude.

L'activité touristique, peu présente dans la zone d'étude, dispose néanmoins du parcours de randonnée GR78, 1. À noter, la présence du Canal du Midi sur le territoire communal, mais situé en dehors de la zone d'étude.

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

5.9.3.5. PATRIMOINE ET PAYSAGE

La zone d'étude n'est pas concernée par un monument historique, site inscrit ou classé.

Elle traverse une zone de forte sensibilité archéologique.

Enfin, la commune de Cers est concernée par le site sensible paysager de Béziers et le Canal du Midi.

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

La mise en compatibilité porte sur le zonage A (agricole).

Le tableau ci-après rappelle la répartition.

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

Nom de la zone concernée par la mise en compatibilité	Pourcentage de l'ER par zone	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la superficie de la commune
Zone A	100%	4,6%
dont secteur A0	27,97%	1,3%
dont secteur A2	72%	3,3%
dont secteur A3	0,03%	0,001%

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, la Ligne Nouvelle s'insérera dans le territoire en déblais ou en remblais, ce qui impliquera des modifications locales de relief.

Au droit de Cers, la section courante du projet alterne entre remblais et déblais. Un remblai important pouvant dépasser une douzaine de mètres de hauteur est prévu au niveau du raccordement B en limite communale avec Villeneuve-les-Béziers.

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

La réalisation des déblais ne sera pas de nature à rendre les eaux souterraines plus vulnérables du fait d'une perte d'une partie de la couche de protection recouvrant les nappes.

De plus, le PPR du Forage Port Soleil est évité par le projet.

5.9.4.1.3. 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 intercepte les ruisseaux de l'Ardaillou, de la Pouline et des Crémats.

Les ouvrages hydrauliques 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.

5.9.4.1.4. 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.

La planification des travaux prendra en compte les périodes les plus favorables pour les interventions pour les secteurs soumis au risque feux de forêts.

5.9.4.2. INCIDENCES ET MESURES SUR LE PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

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

Le projet s'inscrit dans le périmètre des PNA Aigle de Bonelli, Odonates, Léopard ocellé et Pies Grièches.

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 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 : près de 11 exploitations sont concernées par le projet, avec des effets indirects sur 1 structure collective. Les mesures proposées résident dans la compensation des surfaces perdues, la possibilité d'un aménagement foncier, le rétablissement des pistes d'exploitation.

Forêts et sylviculture : une forêt privée est concernée par le projet.

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

5.9.4.4. INCIDENCES ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

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

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

Toutes les voiries seront rétablies et les servitudes respectées.

Des protections acoustiques seront mises en place : environ 1 235 m de merlons et une isolation de façade (IF) au niveau du domaine de Chazottes.

5.9.4.5. INCIDENCES 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 et les zones par la réalisation d'aménagements paysagers, conformément aux principes dégagés dans les études antérieures.

Les principaux objectifs du projet en matière d'insertion paysagère dans la traversée de Béziers et du Canal du Midi sont :

- D'intégrer la ligne en remblai de manière urbaine et paysagère dans les quartiers résidentiels de Villeneuve-lès-Béziers ;
- D'intégrer la ligne en remblai de manière paysagère aux abords de la commune du Cers ;
- D'intégrer le projet de gare nouvelle de Béziers.

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

Le territoire communal est concerné par un site Natura 2000 : la zone spéciale de conservation « Est et Sud de Béziers » (FR9112022). Ce site n'est pas directement concerné par le projet.

Selon les conclusions de l'Évaluation appropriée des incidences pour les sites Natura 2000 interceptés par le projet, celui-ci présente une incidence notable dommageable sur ce ZPS. Des mesures de compensation seront mises en place orientées sur l'Outarde Canepetière.

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

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

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

Les adaptations au PLU de la commune de Cers, en vigueur depuis le 10/10/2011, proposées visent à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. La justification du choix du projet retenu figure dans la pièce F-4 « Justification du projet ».

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

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

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

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

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

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

Tableau 6 : Exemple de tableau de suivi

Analyse par zone	Au stade de mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone A	35,78 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Dont sous-secteur A0	27,97 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Dont sous-secteur A2	72 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Dont sous-secteur A3	0,03 % inclus dans l'ER	Y % acquis

6. ANNEXES

6.1. ANNEXE TECHNIQUE SERVITUDE T1 RELATIVE AUX CHEMINS DE FER

SERVITUDES RELATIVES AU CHEMIN DE FER (T1)

1) GENERALITES

Servitudes relatives aux chemins de fer.

Servitudes de grande voirie :

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

Servitudes spéciales :

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

Servitudes de débroussaillage.

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

Code minier : articles 84 modifié et 107.

Code forestier : articles L 322.3 et L 322.4.

Loi du 29 décembre 1892 : occupation temporaire.

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

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

Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.

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

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

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

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

2) Procédure d'institution

2.1) Procédure

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

Sont applicables aux chemins de fer :

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

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

Alignement

L'obligation d'alignement s'impose :

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

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

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

Mines et carrières

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

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

2.2) Indemnisation

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

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

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

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

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

2.3) Publicité

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

3) Effets de la servitude

3.1) Prérogative de la puissance publique.

3.1.1.) Prérogatives exercées directement par la puissance publique.

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

3.1.2) Obligations de faire imposée au propriétaire.

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

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

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

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

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

3

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

3.2) Limitation au droit d'utiliser le sol.

3.2.1) Obligations passives.

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

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

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

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

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

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

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

3.2.2) Droits résiduels du propriétaire

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

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

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

4

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

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

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

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



En partenariat avec :

