

# LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

## MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

Pièce H-5 : Commune de Bessan



Novembre 2021





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

## SOMMAIRE

<b>1. GENERALITES SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME .....</b>	<b>7</b>	<b>4. LES DISPOSITIONS PROPOSEES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU .....</b>	<b>21</b>
<b>1.1. Mise en compatibilité .....</b>	<b>7</b>	<b>4.1. Modifications apportées au plan de zonage .....</b>	<b>21</b>
1.1.1. Définition .....	7	<b>4.2. Modifications du règlement d'urbanisme .....</b>	<b>30</b>
1.1.2. Champ d'application .....	7	<b>4.3. Modifications apportées aux emplacements réservés.....</b>	<b>35</b>
<b>1.2. Mise en compatibilité d'un PLU.....</b>	<b>7</b>	<b>5. L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE.....</b>	<b>38</b>
<b>1.3. Objet du présent dossier.....</b>	<b>8</b>	<b>5.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP .....</b>	<b>38</b>
<b>1.4. Réglementation de la mise en compatibilité du PLU et description de la procédure ...</b>	<b>8</b>	5.1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale .....	38
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 .....	38
1.4.2. Rappel des textes réglementaires.....	9	<b>5.2. Contenu de l'évaluation environnementale.....</b>	<b>38</b>
1.4.3. Le cas particulier des communes « Littoral » .....	10	<b>5.3. Avis de l'Autorité environnementale .....</b>	<b>39</b>
1.4.4. Contenu du dossier de mise en compatibilité .....	10	<b>5.4. Analyse de l'état initial de l'environnement .....</b>	<b>39</b>
<b>2. PRESENTATION DU PROJET .....</b>	<b>11</b>	5.4.1. L'environnement physique.....	39
<b>2.1. Les caractéristiques générales du projet.....</b>	<b>11</b>	5.4.2. Le patrimoine naturel et biologique .....	40
2.1.1. Les enjeux et les apports du projet.....	11	5.4.3. L'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture .....	42
2.1.2. Les objectifs du projet .....	12	5.4.4. L'environnement humain .....	42
<b>2.2. Les caractéristiques de la section du projet traversant la commune de Bessan .....</b>	<b>15</b>	5.4.5. Le patrimoine et le paysage .....	43
2.2.1. Le territoire communal .....	15	5.4.6. Synthèse .....	43
2.2.2. Le projet sur le territoire communal .....	15	<b>5.5. Analyse des incidences notables probables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement et mesures proposées .....</b>	<b>47</b>
<b>3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE BESSAN.....</b>	<b>17</b>	5.5.1. Les incidences sur l'environnement physique .....	47
<b>3.1. Caractéristique du document d'urbanisme concerné par la mise en compatibilité ...</b>	<b>17</b>	5.5.2. Les incidences sur le patrimoine naturel et biologique .....	48
<b>3.2. Analyse de la compatibilité du projet avec le rapport de présentation .....</b>	<b>17</b>	5.5.3. Les incidences sur l'agriculture, la viticulture et la sylviculture.....	49
<b>3.3. Analyse de la compatibilité du projet avec le projet d'Aménagement et de Développement Durable.....</b>	<b>17</b>	5.5.4. Les incidences sur l'environnement humain .....	50
<b>3.4. Analyse de la compatibilité du projet avec les orientations d'aménagement et de programmation.....</b>	<b>17</b>	5.5.5. Les incidences sur le patrimoine et le paysage .....	50
<b>3.5. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement .....</b>	<b>18</b>	5.5.6. Conclusion .....	50
3.5.1. Les zones traversées.....	18	<b>5.6. Analyse des incidences de la mise en compatibilité du PLU sur le réseau Natura 200050</b>	<b>51</b>
3.5.2. Les dispositions générales du règlement .....	18	<b>5.7. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité .....</b>	<b>51</b>
3.5.3. Analyse de la compatibilité du projet avec les dispositions applicables aux différentes zones	18	<b>5.8. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement.....</b>	<b>51</b>
3.5.4. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement graphique (plan de zonage)19		<b>5.9. Résumé non technique .....</b>	<b>51</b>
<b>3.6. Analyse de la compatibilité du projet avec les emplacements réservés.....</b>	<b>19</b>	5.9.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP .....	51
<b>3.7. Analyse de la compatibilité du projet avec les Espaces Boisés Classés .....</b>	<b>19</b>	5.9.2. Contenu de l'évaluation environnementale.....	52
<b>3.8. Analyse de la compatibilité avec les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme (ancien article L.123-1-5 alinéa III - 2) .....</b>	<b>19</b>	5.9.3. Analyse de l'état initial de l'environnement .....	52

5.9.4. Analyse des incidences notables probables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement et mesures proposées .....	53
5.9.5. Analyse des incidences de la mise en compatibilité su PLU sur le réseau Natura 200054	
5.9.6. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité .....	54
5.9.7. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement.....	54
<b>6. ANNEXES .....</b>	<b>55</b>
<b>6.1. Annexe technique servitude T1 relative aux chemins de fer .....</b>	<b>55</b>

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

### FIGURES

Figure 1 : étapes de la procédure de mise en compatibilité .....	8
Figure 2 : L'arc Méditerranéen et l'axe Grand Sud .....	11
Figure 3 : Localisation de la commune de Bessan au regard du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan .	13
Figure 4 : Extrait de la présentation du projet global au droit de la commune de Bessan.....	16
Figure 5 : Compatibilité du projet LNMP avec l'OAP corridors biologiques .....	18
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 : Planche 3 avant mise en compatibilité.....	26
Figure 11 : Planche 3 après mise en compatibilité .....	27
Figure 12 : Planche 4 avant mise en compatibilité.....	28
Figure 13 : Planche 4 après mise en compatibilité .....	29
Figure 14 : Principaux enjeux environnementaux (1/3) .....	44
Figure 15 : Principaux enjeux environnementaux (2/3) .....	45
Figure 16 : Principaux enjeux environnementaux (3/3) .....	46

### TABLEAUX

Tableau 1 : Historique du document d'urbanisme opposable .....	17
Tableau 2 : Proportion de l'emplacement réservé par zones traversées.....	18
Tableau 3 : Principales structures routières situées sur le territoire communal de Bessan s'inscrivant au droit du projet ou à proximité.....	42
Tableau 4: Proportion de l'emplacement réservé par zonage du PLU .....	47
Tableau 5 : Exemple de tableau de suivi .....	51
Tableau 6: Proportion de l'emplacement réservé par zonage du PLU .....	53
Tableau 7 : Exemple de tableau de suivi .....	54



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

## 1.1. MISE EN COMPATIBILITE

### 1.1.1. Définition

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

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

La procédure de mise en compatibilité s'applique :

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

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

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

### 1.1.2. Champ d'application

L'article L. 104-1 du code de l'urbanisme modifié par la loi n°2020-1525 du 7 décembre 2020<sup>2</sup>, soumet à évaluation environnementale systématique les plans locaux d'urbanisme lors de leur création.

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

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

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

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

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

Elle ne s'applique pas aux Cartes Communales.

La commune de Bessan 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.

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

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

### 1.3. OBJET DU PRESENT DOSSIER

Le présent dossier, établi conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du code de l'urbanisme, traite de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Bessan, 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 Bessan est concernée par ces aménagements.

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

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

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

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

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

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



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


Figure 1: étapes de la procédure de mise en compatibilité

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

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

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

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

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

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

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


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

- La région Occitanie ;
- Le département de l'Hérault ;
- Les autorités organisatrices des transports notamment la région compétente en matière de gestion des transports régionaux de voyageurs, notamment ferroviaires (réseau des trains express régionaux, TER) ;
- Les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de programme local de l'habitat ;
- des organismes de gestion des parcs régionaux<sup>3</sup> et des parcs nationaux ;
- Des chambres de commerce et d'industrie territoriales ; des chambres de métiers ; des chambres d'agriculture ;
- Dans les communes littorales, des sections régionales de la conchyliculture ;
- De l'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale lorsque le territoire objet du plan est situé dans le périmètre de ce schéma ;
- 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.

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



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

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

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

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

### ③ Le rapport de la commission d'enquête :

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

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

### ④ Avis des communes / EPCI concernés :

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

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

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

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

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

## 1.4.2. Rappel des textes réglementaires

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[...]

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

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

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

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

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

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

[...]

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

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

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

[...]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[...]

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

[...] »

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

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

Il est en outre publié :

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

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

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

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

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

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

### 1.4.3. Le cas particulier des communes « Littoral »

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

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

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

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

La loi « Littoral » s'applique notamment aux communes riveraines des mers et océans, des étangs salés, des plans d'eau intérieurs d'une superficie supérieure à 1 000 hectares. La liste des communes dites « Littoral » est fixée par décret<sup>4</sup>.

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

### 1.4.4. Contenu du dossier de mise en compatibilité

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

Il comprend les pièces suivantes :

- Une **présentation du projet soumis à enquête** (présentation générale et caractéristiques du projet sur la commune) ;
- Une **analyse de la compatibilité du PLU** de la commune concernée, notamment au regard :
  - Des incidences du projet sur le rapport de présentation ;

- Des incidences du projet sur le projet d'Aménagement et de Développement Durable ;
- Des orientations d'aménagement et de programmation ;
- Des dispositions applicables aux différentes zones ;
- Des emplacements réservés ;
- Des espaces boisés classés (EBC)
- Des éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du Code de l'urbanisme;

- Les **dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité** du PLU de la commune, au regard notamment :

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

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

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

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


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

- **L'évaluation environnementale** de la mise en compatibilité comprenant notamment une **analyse des incidences** de la mise en compatibilité **sur le réseau Natura 2000**.

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

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

## 2. PRESENTATION 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 »

### 2.1. LES CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET

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

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

Le tracé retenu a été validé par décision ministérielle n°3 le 29 janvier 2016, après 10 ans d'études et de concertations. Conformément à la décision ministérielle n°4 du 1<sup>er</sup> 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).

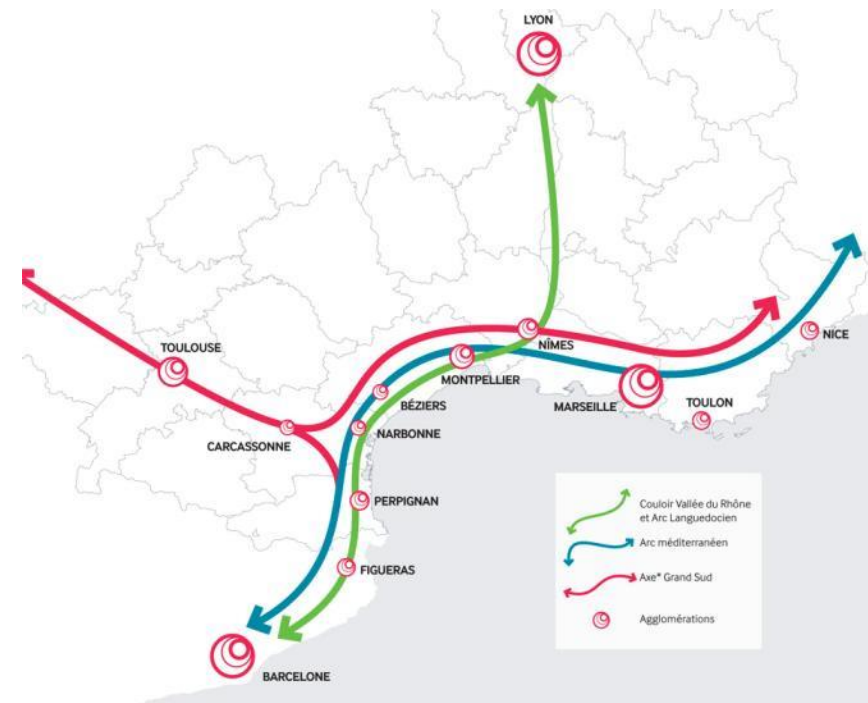


Figure 2 : L'arc Méditerranéen et l'axe Grand Sud

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 Sud 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 à la pièce F4 de l'étude d'impact et explicité en détails dans la pièce J (décision ministérielle n°2 « Mixité ») du présent dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

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

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

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

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

La Ligne Nouvelle permettra à la fois de faire circuler :

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

En complément de la voie ferrée existante modernisée, la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan permet de renforcer l'offre ferroviaire pour les voyageurs : plus de TGV, plus de TER sur la voie ferrée existante et

de renforcer l'offre pour le transport de marchandises, créant ainsi les conditions d'un report modal plus important.

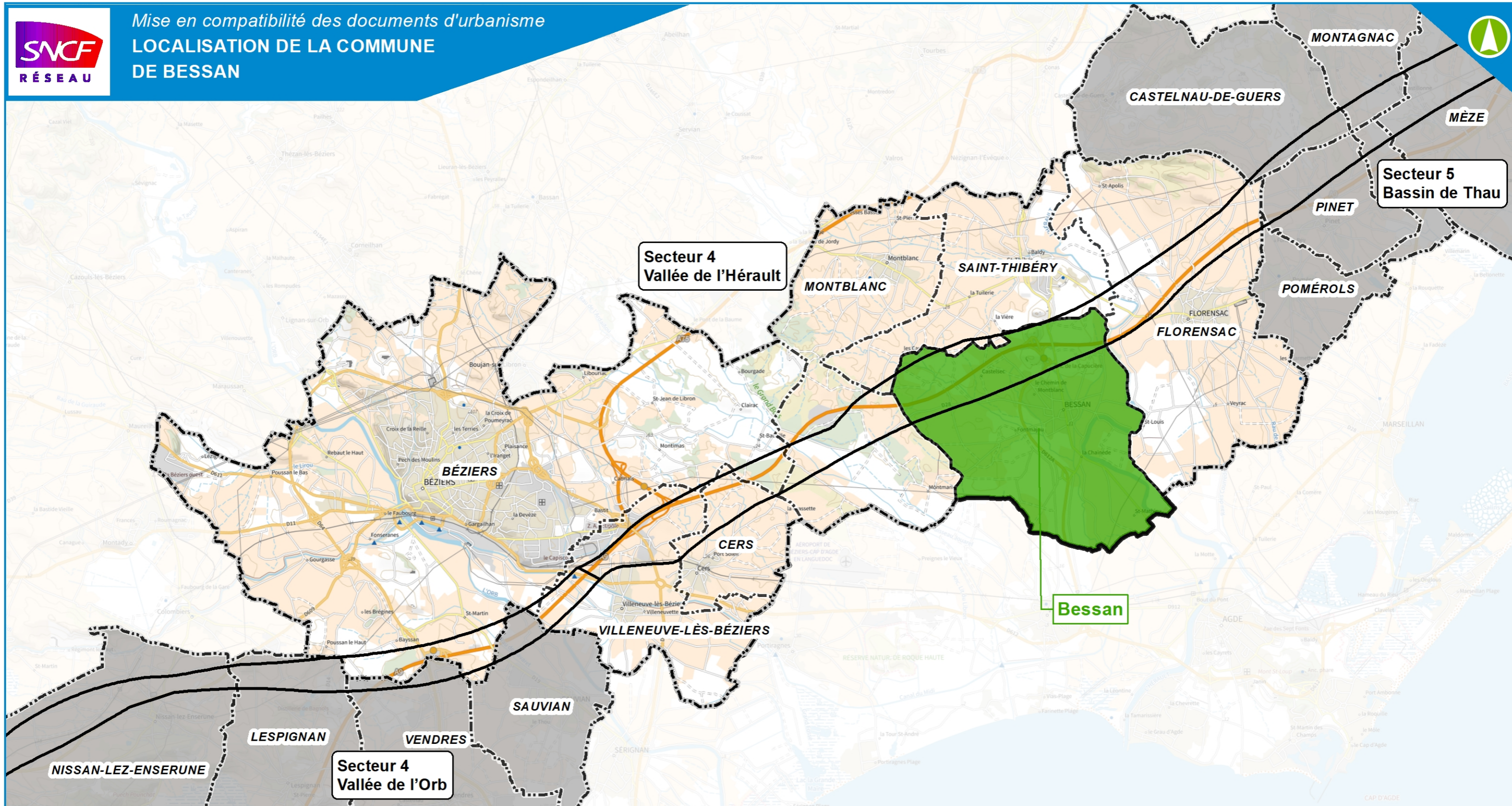
### 2.1.2. Les objectifs du projet

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

- Des objectifs de transport :
  - Pour les voyageurs grande distance : réduire les temps de parcours ;
  - Pour les voyageurs quotidiens : améliorer les services régionaux ferroviaires, et notamment les fréquences des TER ;
  - pour le fret, offrir des sillons<sup>5</sup> de qualité sur l'infrastructure nouvelle et grâce aux capacités libérées sur les voies ferrées existantes par report des circulations rapides sur la Ligne Nouvelle ;
- Des objectifs de maillage du réseau ferroviaire offrant ainsi aux voyageurs une continuité du transport à grande vitesse sur des relations à grande distance (Paris – Barcelone, Marseille – Toulouse.) :
  - Se raccorder au Contournement de Nîmes et Montpellier, au nord ;
  - Se raccorder à la section internationale Perpignan – Figueras, au sud ;
  - Renforcer les liaisons régionales entre les trois principales aires urbaines de la région Occitanie (Toulouse, Montpellier et Perpignan) et permettre le raccordement ultérieur de la liaison Toulouse – Narbonne ;
- Des objectifs de desserte :
  - Mieux desservir les pôles du littoral par leurs gares existantes : Sète, Béziers, Agde, Narbonne, Perpignan... grâce à une augmentation de la capacité disponible pour les TER ;
  - Desservir à terme l'Ouest Héraultais par une gare nouvelle à proximité de Béziers en complément de sa gare actuelle (phases ultérieures) ;
  - Desservir à terme l'Est Audois par une gare nouvelle à proximité de Narbonne en complément de sa gare actuelle (phases ultérieures).
- Des objectifs de développement durable des territoires :
  - Respecter la qualité de vie et le patrimoine de la région (bruit, paysages, activités agricoles et notamment viticoles) ;
  - Maîtriser les risques environnementaux, en particulier dans les zones sensibles au risque d'inondation ;
  - Préserver la biodiversité exceptionnelle de la région en inscrivant harmonieusement le projet dans son environnement, en évitant ou en rétablissant les corridors écologiques.

---

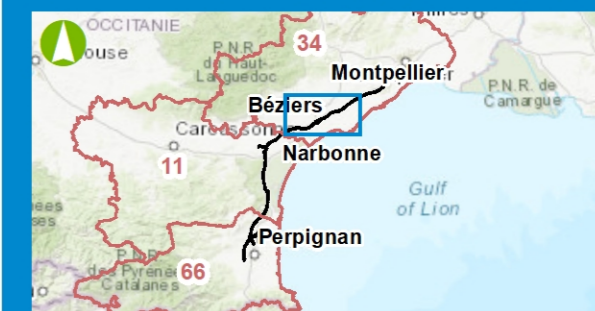
<sup>5</sup> Période durant laquelle une infrastructure donnée est affectée à la circulation d'un train entre deux points du réseau ferré



### LÉGENDE

- Zone de Passage Préférentielle
- Commune concernée
- Limite communale

### LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN



0 1 2  
 Km

Date : 29/01/2021  
 Échelle : 1/100000

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




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

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

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

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

### 2.2.1. Le territoire communal

 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.

La commune de Bessan se situe dans le département de l'Hérault.

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

La superficie de Bessan est de 2 765 hectares et elle comptait 5 069 habitants en 2017.

### 2.2.2. Le projet sur le territoire communal

Le projet de Ligne Nouvelle concerne essentiellement le nord de la commune de Bessan.

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

#### 2.2.2.1. L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Le projet traverse le territoire communal sur environ 5 300 m, alternativement en remblai et en déblai sur ce secteur.

Cette section de la Ligne Nouvelle entre sur la commune de Bessan par Montblanc en déblai. Elle traverse la commune avant de franchir la ligne ferroviaire existante Vias-Lodève et d'atteindre la limite communale avec Florensac.

#### 2.2.2.2. LES RETABLISSEMENTS DE VOIRIE

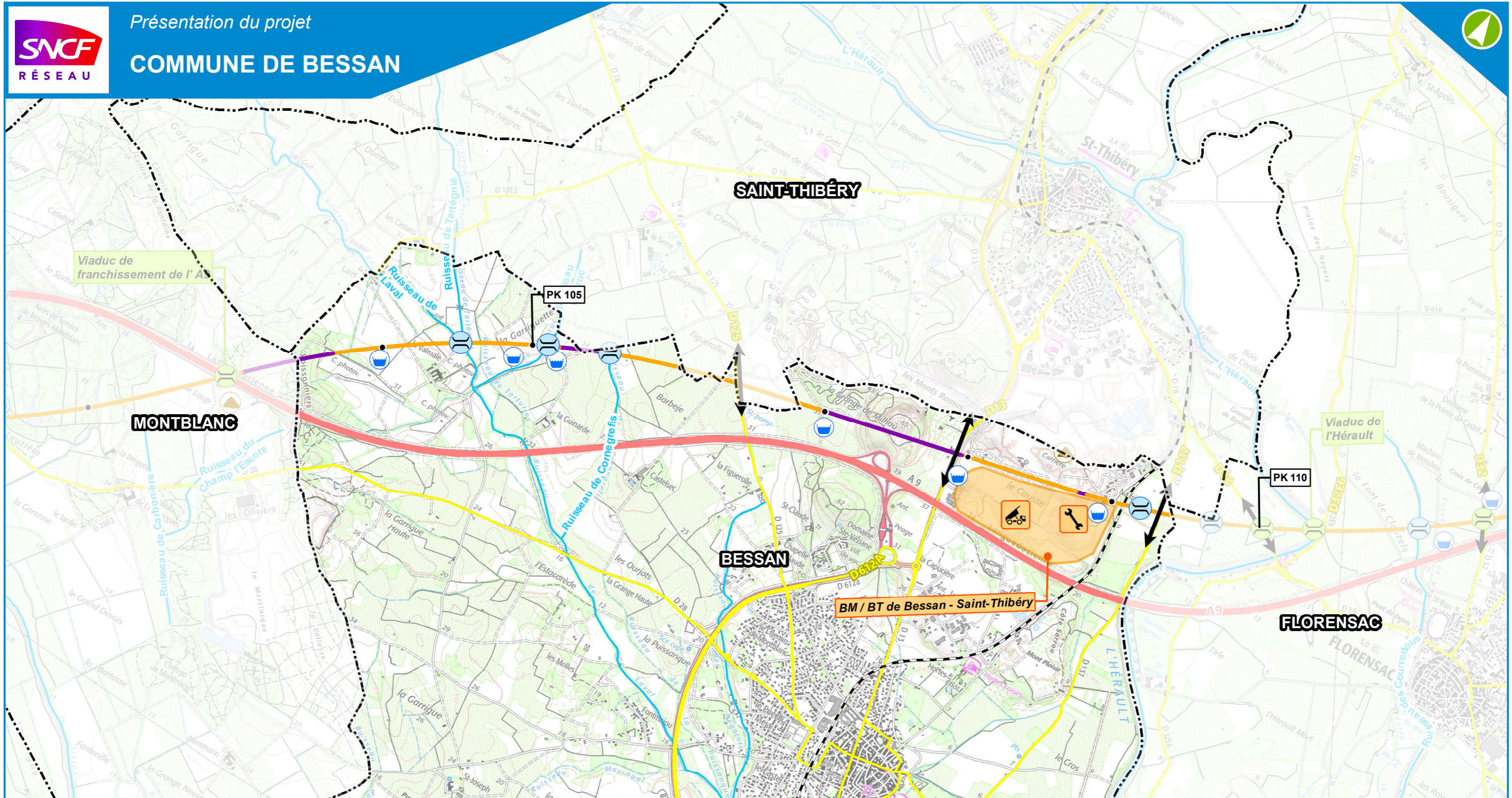
Plusieurs voiries sont interceptées par la Ligne Nouvelle et rétablies :

- La RD13 qui relie Saint-Thibéry à Agde ;
- La RD125 qui relie Bessan à Montblanc via la RD18 ;
- Un chemin d'accès au lieu-dit La Valmale ;
- Le chemin des Poissonniers en limite communale avec Montblanc.

Aucun chemin de randonnée n'est concerné.

#### 2.2.2.3. LES INSTALLATIONS CONNEXES

À ce stade des études, une installation connexe est prévue sur la commune de Bessan : la base travaux de Bessan - Saint-Thibéry, qui sera reconvertie en base de maintenance dans le cadre de la mise en service de la phase 1 du projet LNMP.



## LÉGENDE

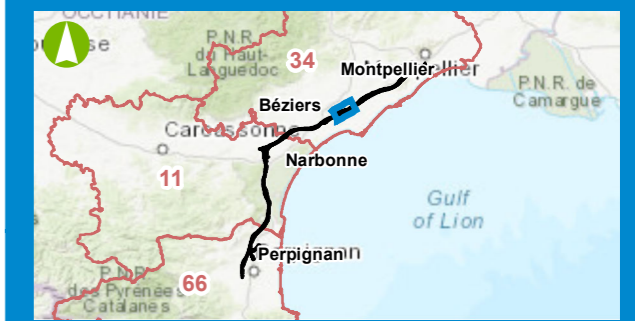
- Limite départementale
- Limite communale
- Réseau ferré existant
- Réseau routier :**
- Autoroute
- Départementale

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



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

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

Le document d'urbanisme en vigueur de la commune de **Bessan** est son **PLU approuvé le 11 janvier 2013** et dont la dernière modification en date est la modification n°2 du 13 octobre 2016.

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 Bessan		
Approbation du document d'urbanisme	Approbation des révisions et révisions simplifiées	Approbation des modifications et modification simplifiées
PLU approuvé le 11/01/2013		Modification simplifiée n°1 le 26/09/2013 Modification simplifiée n°2 le 13/10/2016 Modification simplifiée n°3 le 06/06/2018

À noter que le PLU a été mis à jour le 10 mars 2017 pour annexer la délibération "Procédure de déclaration préalable des clôtures".

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

 *L'annexe technique de la servitude T1 est présentée en annexe 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 durable, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement d'urbanisme. Il permet également l'évaluation des incidences des orientations urbanistiques du PLU sur l'environnement.

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

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

Le rapport de présentation de la commune de Bessan, approuvé le 11 janvier 2013 prend en compte le projet de Ligne Nouvelle. Il est ainsi notamment cité dans une partie spécifique intitulée « Justification du PLU vis-à-vis du Projet d'Intérêt Général de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ».

Une modification simplifiée en date 26/09/2013 a permis de corriger des erreurs matérielles dans le rapport de présentation. Ces corrections n'étaient pas en lien avec le projet de la Ligne Nouvelle.

**Ainsi, le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne remet en cause ni le diagnostic ni les objectifs de développement de la commune, et est donc compatible avec le rapport de présentation du 11/01/2013 et le rapport de présentation additif du 26/09/2013.**

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

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

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

Le projet de Ligne Nouvelle est mentionné dans le PADD de Bessan, où elle se situe notamment en limite nord de projets photovoltaïques sur des

champs en espace résiduel entre l'A9 et la future ligne à grande vitesse. La Ligne Nouvelle est aussi mentionnée sur le schéma du parti d'aménagement communal, pour délimiter « l'espace à valoriser entre autoroute et future ligne ferroviaire ».

**Le projet ne remettant pas en cause les orientations du PADD, il est donc compatible avec celui-ci.**

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

Les PLU peuvent comporter une pièce opposable relative aux orientations d'aménagement et de programmation (OAP).

Le PLU de la commune de Bessan comprend plusieurs orientations d'aménagement concernant l'urbanisation en cours, le développement urbain du secteur nord, le développement urbain du secteur sud et la programmation des zones photovoltaïques avec la préservation de corridors biologiques.

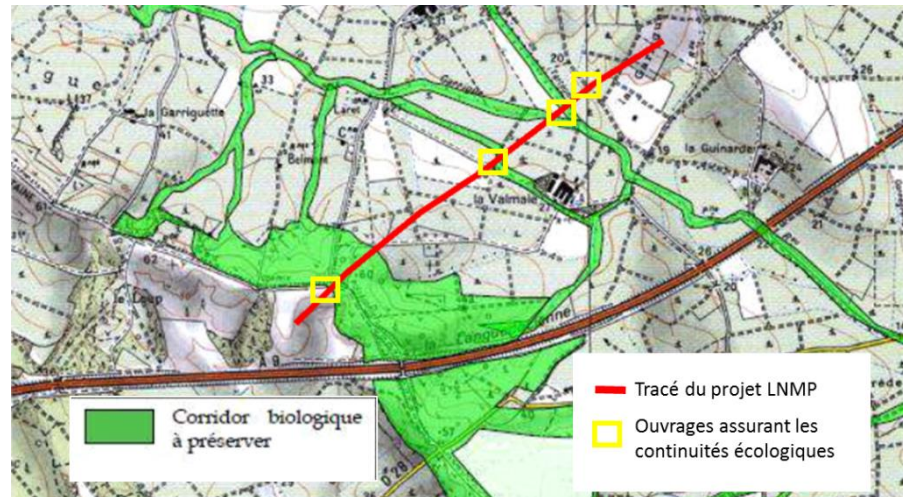
Excepté pour l'OAP de préservation des corridors pour les aménagements photovoltaïques, de part et d'autre de l'A9, toutes les autres OAP sont situées au sud de l'A9, donc hors emprises du projet. Le projet est donc compatible avec celles-ci.

Pour l'OAP concernant les corridors à préserver, le projet prévoit de manière systématique des ouvrages de franchissement et aménagements de rétablissement. Ces ouvrages permettent de conserver la fonctionnalité des habitats en place au niveau des principaux corridors écologiques 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.

Ces aménagements sont les suivants (cf. Figure 5 ci-après) :

- Un pont-rail au droit du ruisseau de Laval ;
- Une buse à fonctionnalité hydraulique au droit du Tartégné et du Rec-Pauruc ;
- Un portique au droit du ruisseau de Cornegrefis ;
- Un pont-route au droit du réservoir de biodiversité (milieu boisé) situé en limite Ouest de la commune.

Ces ouvrages s'inscrivent en cohérence avec les ouvrages de franchissement installés sur l'A9 à proximité et permettent ainsi de maintenir la continuité écologique des différents sites.



**Figure 5 : Compatibilité du projet LNMP avec l'OAP corridors biologiques**

**Le projet ne remettant pas en cause les objectifs de cette OAP, il est donc compatible avec celle-ci.**

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

#### 3.5.1. Les zones traversées

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

**Tableau 2 : Proportion de l'emplacement réservé par zones traversées**

Zone concernée	Proportion de l'emplacement réservé par zone
Zone N	18,8 %
<i>Dont secteurs :</i>	
N2	9,2 %
Np	1,5 %
Np1	5,4 %
Nm	2,7 %
Zone A	33,1 %
Zone AUE	48,1 %
<i>Dont secteurs :</i>	
AUE0,	5,5 %
AUE1	42,6 %

#### 3.5.2. Les dispositions générales du règlement

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

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

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

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

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

- Article 1 : Occupations et utilisation du sol interdites ;
- Article 2 : Occupations et utilisation du sol admises sous conditions particulières.

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

Le secteur de mise en compatibilité concerne trois zonages définis par le rapport de présentation et le règlement d'urbanisme du PLU communal :

- Zone N : il s'agit d'une zone naturelle à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de leur caractère d'espaces naturels. Cette zone comprend également les secteurs de la commune dans lesquels est autorisée l'exploitation des ressources du sol et du sous-sol. De plus, elle intègre des secteurs spécifiques au développement des énergies renouvelables ainsi qu'un secteur dit « poumon vert de la commune ».

Le projet LNMP traverse précisément les secteurs N2, Np, Np1 et Nm :

- N2 : secteur des Monts Ramus : Cette zone permettra de préserver le site volcanique des Monts Ramus et de réaliser un équipement public culturel de valorisation du volcan de Bessan.
- Np1 : projet LAVALMALE : Il s'agit d'une zone destinée à recevoir les installations et équipements nécessaires à la production d'électricité à partir de ressources naturelles solaires. Ces équipements et installations doivent au préalable recueillir toutes les autorisations nécessaires en vigueur. Le nettoyage, l'entretien, le démontage et le recyclage sont à la charge express du gestionnaire.

Le projet devra respecter les continuités écologiques fixées dans le rapport d'évaluation environnementale et rappelées dans les Orientations d'Aménagement.

- Np : secteur périphérique « pâturage » du parc photovoltaïque. Ce secteur est à protéger en raison de sa fonction première, qu'est la préservation de l'habitat de la faune patrimoniale locale,
- Nm : secteur destiné à l'exploitation des carrières.

L'article N1 interdit l'ensemble des occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article N2.

L'article N2 mentionne, pour les secteurs N2, Nm et Np1 que sont admises les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (équipements d'infrastructures et de superstructures de gestion publique ou privée).

En revanche il n'est admis en secteur Np qu'uniquement des usages visant la préservation de l'habitat de la faune patrimoniale locale.

Bien que les articles N2 des secteurs N2, Nm et Np1 permettent les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif du type équipements d'infrastructures, le projet LNMP n'est pas explicitement autorisé.

**Le projet n'est donc pas compatible avec le règlement de la zone N sur les secteurs N2, Nm, Np1 et Np. Celui-ci doit donc être modifié afin de permettre la réalisation du projet de la Ligne Nouvelle.**

- Zone A : il s'agit d'une zone naturelle à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique et économique des terres agricoles. Cette zone comprend l'ensemble des surfaces agricoles utiles de la commune, en particulier les campagnes viticoles au sein desquelles se localisent plusieurs domaines ou mas habités.

Cette zone est inconstructible. Seules peuvent être admises les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole.

L'article A1 interdit toute construction, installation ou occupation du sol est interdite à l'exception de celles mentionnées à l'article 2.

L'article A2 admet les équipements publics d'infrastructure, les installations et ouvrages liés aux réseaux des services publics ou des établissements d'intérêt collectif (électricité, eau potable, assainissement, eaux pluviales...).

Bien que l'article A2 de la zone A permette les équipements publics d'infrastructure, le projet LNMP n'est pas explicitement autorisé.

**Le projet n'est donc pas compatible avec le règlement de la zone A. Celui-ci doit donc être modifié afin de permettre la réalisation du projet de la Ligne Nouvelle.**

- Zone AUE : cette zone correspond à des secteurs non équipés ou insuffisamment équipés de la commune destinés à une urbanisation future à vocation économique et d'équipements.

Le projet LNMP traverse précisément les secteurs AUE0 et AUE1 :

- AUE 0 : zone bloquée – projet de zone d'activité porté par la CAHM à long terme,
- AUE1 : cette zone correspond à un secteur situé au nord de l'autoroute anciennement exploité par la carrière.

En secteur AUE0, l'article AUE1 interdit tout ce qui n'est pas admis à l'article AUE2. L'article AUE2 n'admet que les occupations et utilisations du sol uniquement si elles sont liées aux activités existantes dûment autorisées à la date d'approbation du PLU.

En secteur AUE1, l'article AUE1 interdit les constructions à usage d'habitation (hormis les constructions admises à l'article AUE2), les hébergements touristiques (hôtels, campings...), ainsi que les dépôts et le traitement des déchets inertes, de gravats, d'ordures ménagères, détritiques, déchets industriels, et matières susceptibles d'altérer la qualité de l'eau. L'article AUE2 admet, de manière générale, ce qui n'est pas expressément interdit à l'article AUE1. Par ailleurs, les occupations et utilisations du sol suivantes sont admises sous conditions :

- Les constructions à usage d'habitation et leurs annexes
- L'aménagement et l'agrandissement des constructions à usage d'habitation existantes à la date d'approbation du PLU
- Les occupations et utilisations du sol, à l'exception de celles visées à l'article AUE1,
- Les constructions, les installations, les aménagements et les dépôts nécessaires au fonctionnement, à l'exploitation, la gestion et l'entretien du Domaine Public Autoroutier

**Le projet n'est pas explicitement autorisé à l'article 2 et n'est donc pas compatible avec le règlement de la zone AUE. Le règlement de la zone AUE doit donc être modifié afin de permettre la réalisation du projet de Ligne Nouvelle.**

**La mise en compatibilité porte donc sur les règlements des zones N, A et AUE du document d'urbanisme décrits au chapitre « Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU ».**

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

Au regard des éléments analysés précédemment, le plan de zonage est incompatible avec le projet en raison de la nécessité de créer un emplacement réservé pour le projet et de le reporter sur les planches graphiques.

A noter que la Zone Préférentielle de Passage n'étant plus nécessaire, elle est supprimée du plan de zonage du PLU de Bessan.

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

42 emplacements réservés sont inscrits au PLU de Bessan.

Le projet ne figure pas sur la liste des emplacements réservés. Un nouvel emplacement réservé doit être créé pour le projet : ER n°43 de la liste des emplacements réservés. Le plan de zonage sera également modifié pour faire figurer cet emplacement.

Aucun emplacement réservé n'est intercepté par le projet.

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

Le projet évite les espaces boisés classés de la commune. En conséquence, la localisation de l'emplacement réservé au bénéfice de SNCF Réseau pour le projet LNMP, n'implique pas le déclassement d'un espace boisé classé.

### 3.8. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE AVEC 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. Elles intègrent les modifications apportées aux emplacements réservés et Espaces Boisés Classés existants.

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














#### LÉGENDE AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ

Légende :

	zonage
	emplacement réservé
	espace boisé classé
	application de l'article L111-1-4 du Code de l'urbanisme (autoroute A9 et RD 612A)
	classement sonore (arrêté n° 2007/01/1065)
	Natura 2000
	ZNIEFF
	Projet d'Intérêt Général de la Ligne nouvelle Languedoc-Roussillon dont le périmètre est défini par l'arrêté préfectoral n°2000-14353 du 29/12/2000
	Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ; Zone de Passage
	Site archéologique
	Milieux humides à fort enjeu écologique protégés en vertu de l'article L.123-1-5 du Code de l'Urbanisme
	Périmètre d'éloignement de la station d'épuration
<b>PPRI approuvé le 05/09/2000 :</b>	
	zone Inondable Bleue Naturelle "Bn"
	zone Inondable Bleue Urbanisée "Bu"
	zone inondable Rouge Naturelle "R"
	zone Inondable Rouge Urbanisée "Ru1"

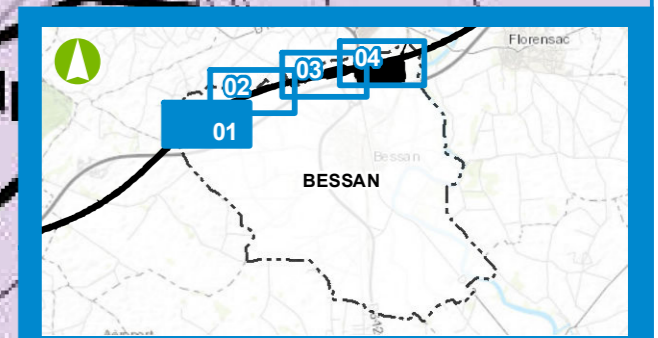
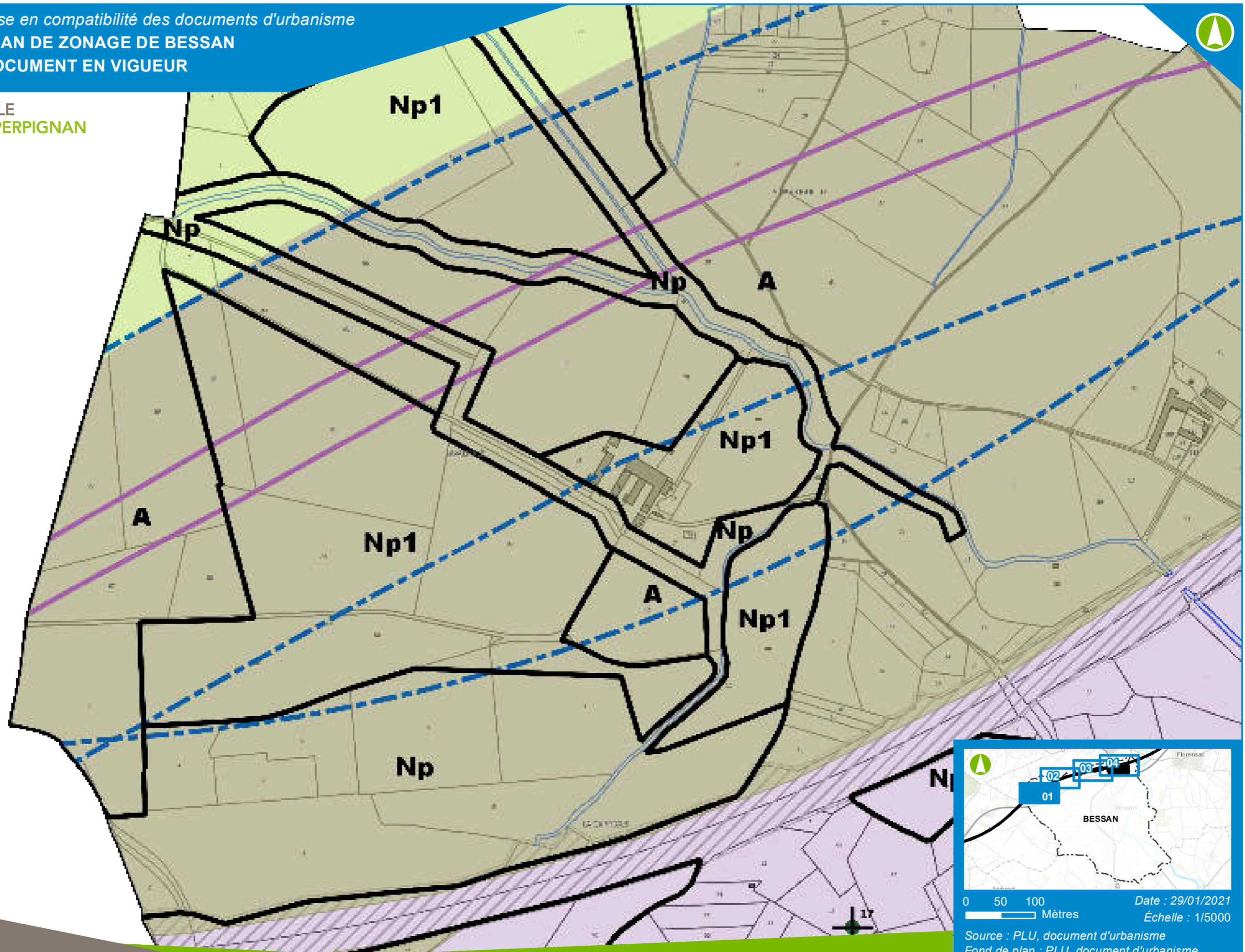
#### LÉGENDE APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ

Légende :

	zonage
	emplacement réservé
	espace boisé classé
	application de l'article L111-1-4 du Code de l'urbanisme (autoroute A9 et RD 612A)
	classement sonore (arrêté n° 2007/01/1065)
	Natura 2000
	ZNIEFF
	Site archéologique
	Milieux humides à fort enjeu écologique protégés en vertu de l'article L.123-1-5 du Code de l'Urbanisme
	Périmètre d'éloignement de la station d'épuration
<b>PPRI approuvé le 05/09/2000 :</b>	
	zone Inondable Bleue Naturelle "Bn"
	zone Inondable Bleue Urbanisée "Bu"
	zone inondable Rouge Naturelle "R"
	zone Inondable Rouge Urbanisée "Ru1"



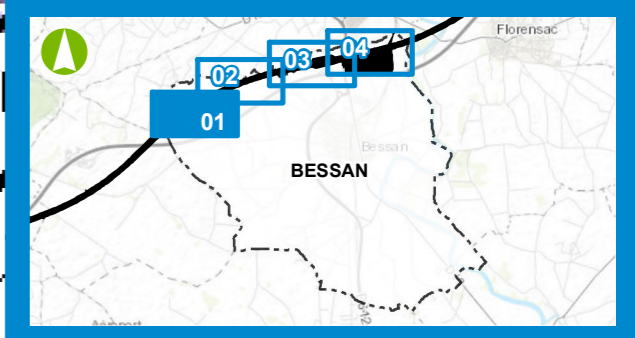
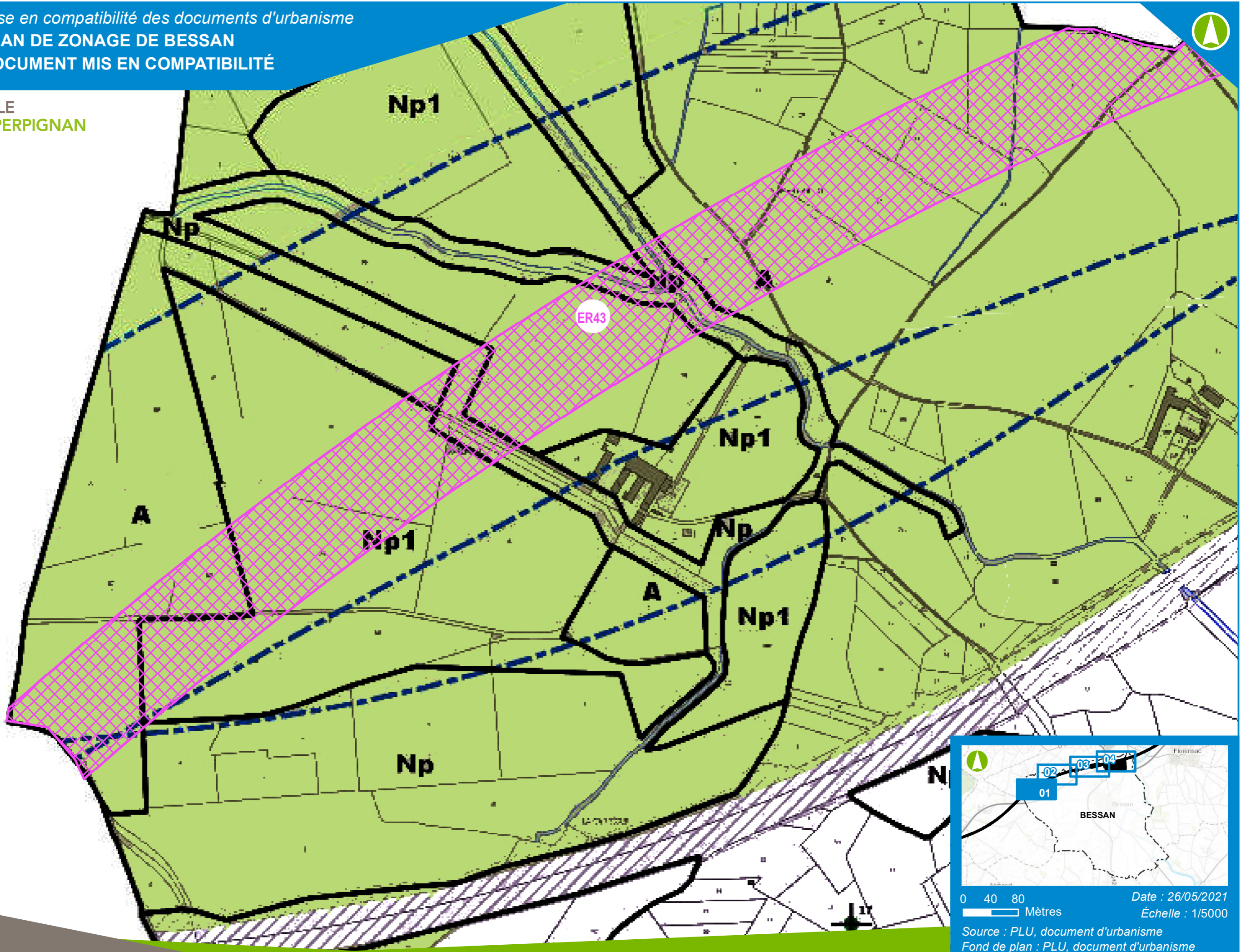
LIGNE NOUVELLE  
MONTPELLIER PERPIGNAN



0 50 100 Mètres  
Date : 29/01/2021  
Échelle : 1/5000  
Source : PLU, document d'urbanisme  
Fond de plan : PLU, document d'urbanisme



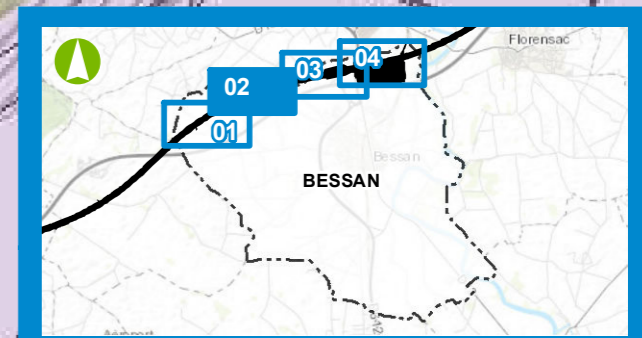
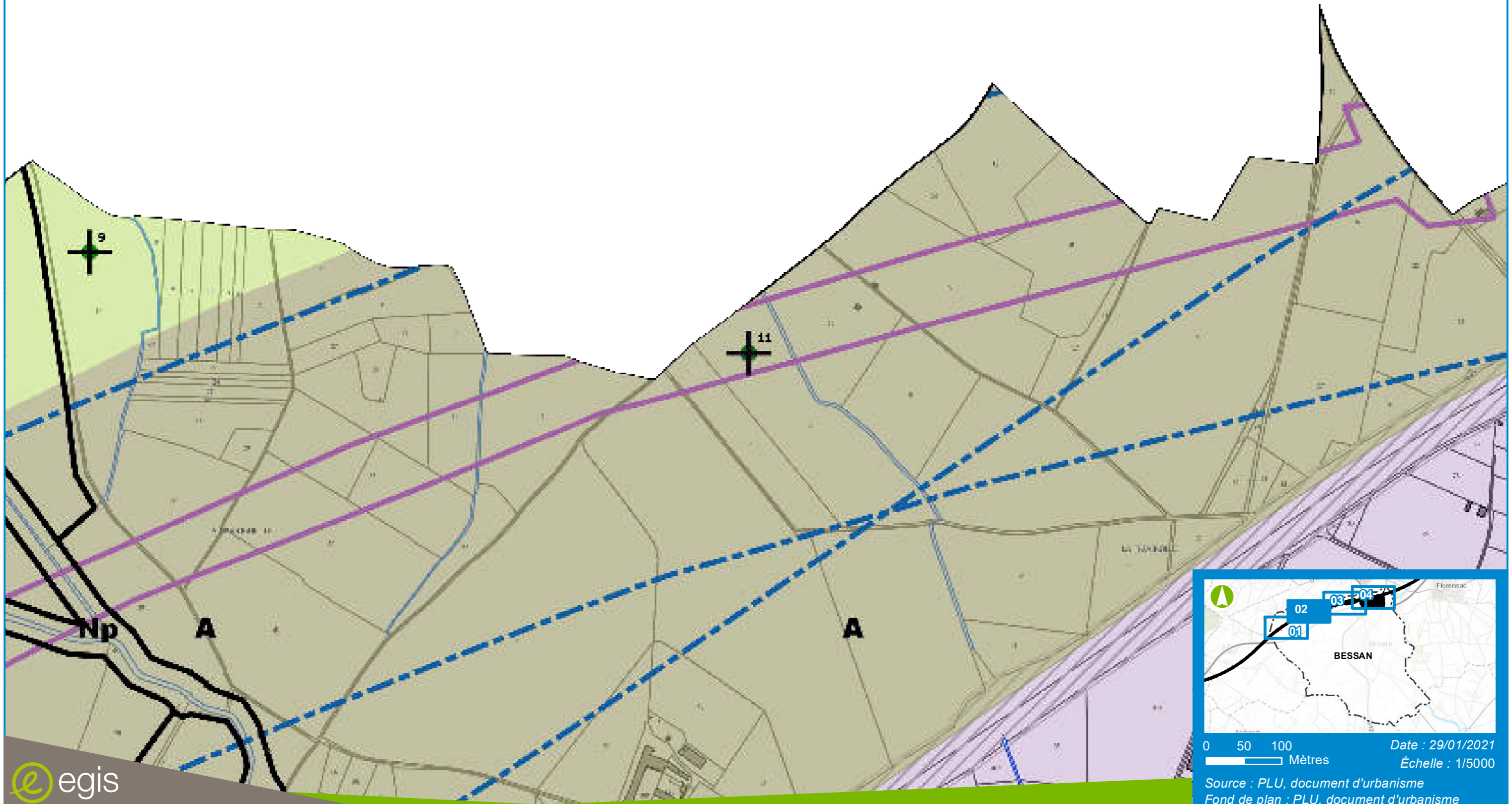
LIGNE NOUVELLE  
MONTPELLIER PERPIGNAN



0 40 80 Mètres  
Date : 26/05/2021  
Échelle : 1/5000  
Source : PLU, document d'urbanisme  
Fond de plan : PLU, document d'urbanisme



LIGNE NOUVELLE  
MONTPELLIER PERPIGNAN

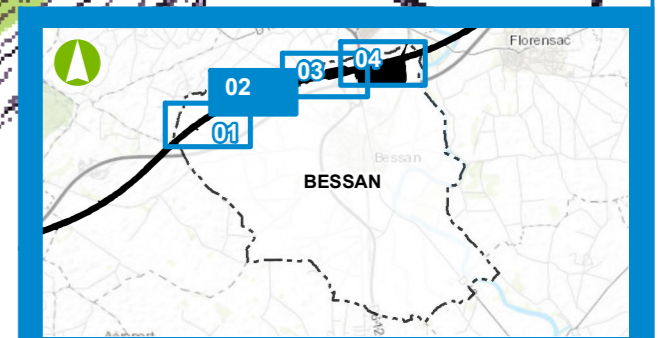
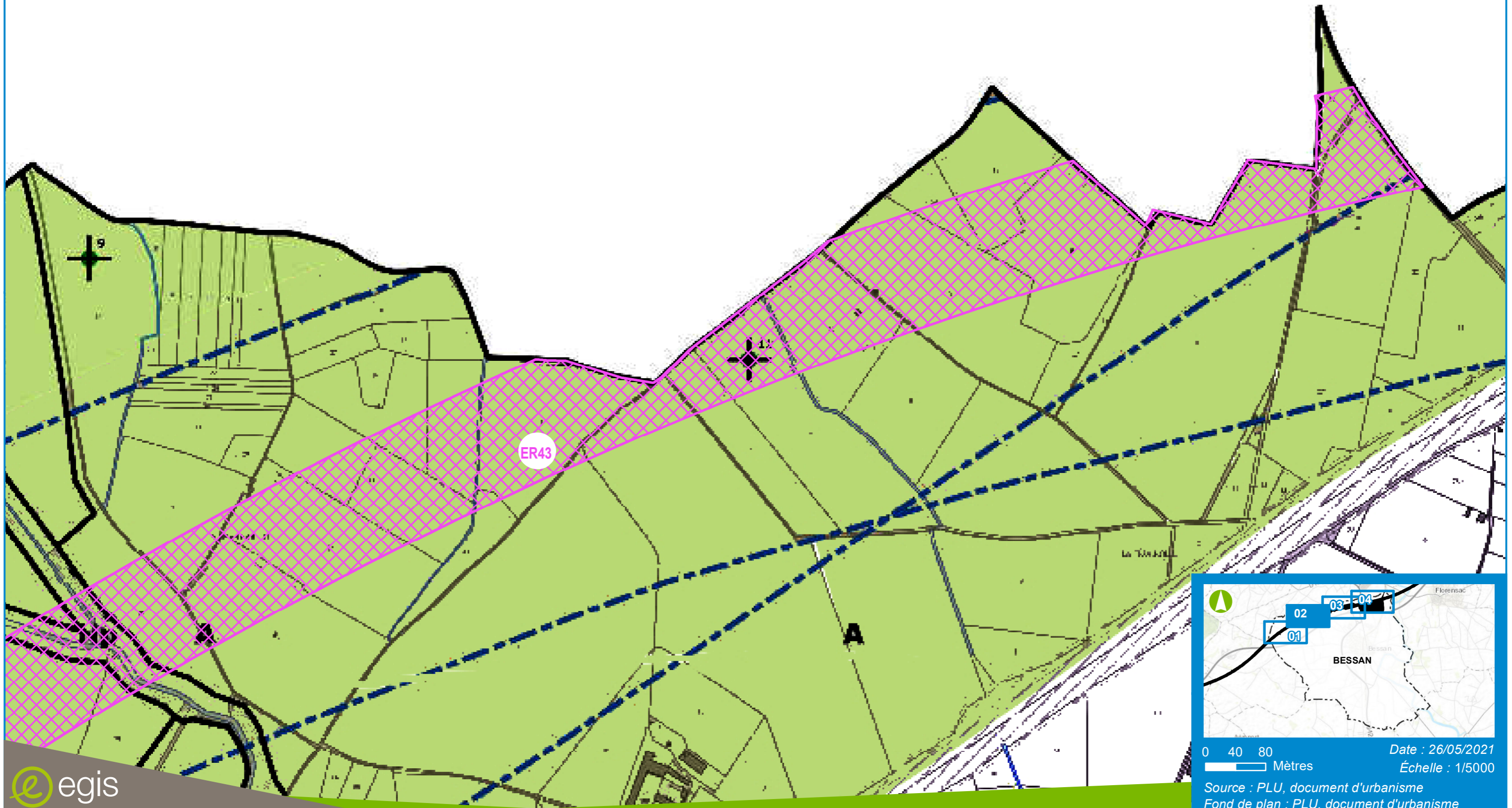


0 50 100 Mètres Date : 29/01/2021  
Échelle : 1/5000  
Source : PLU, document d'urbanisme  
Fond de plan : PLU, document d'urbanisme





LIGNE NOUVELLE  
MONTPELLIER PERPIGNAN



0 40 80  
Mètres

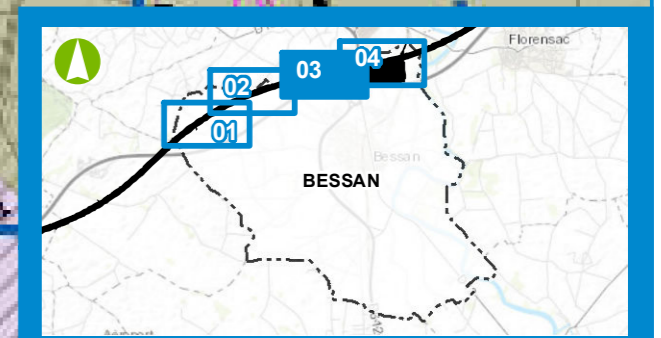
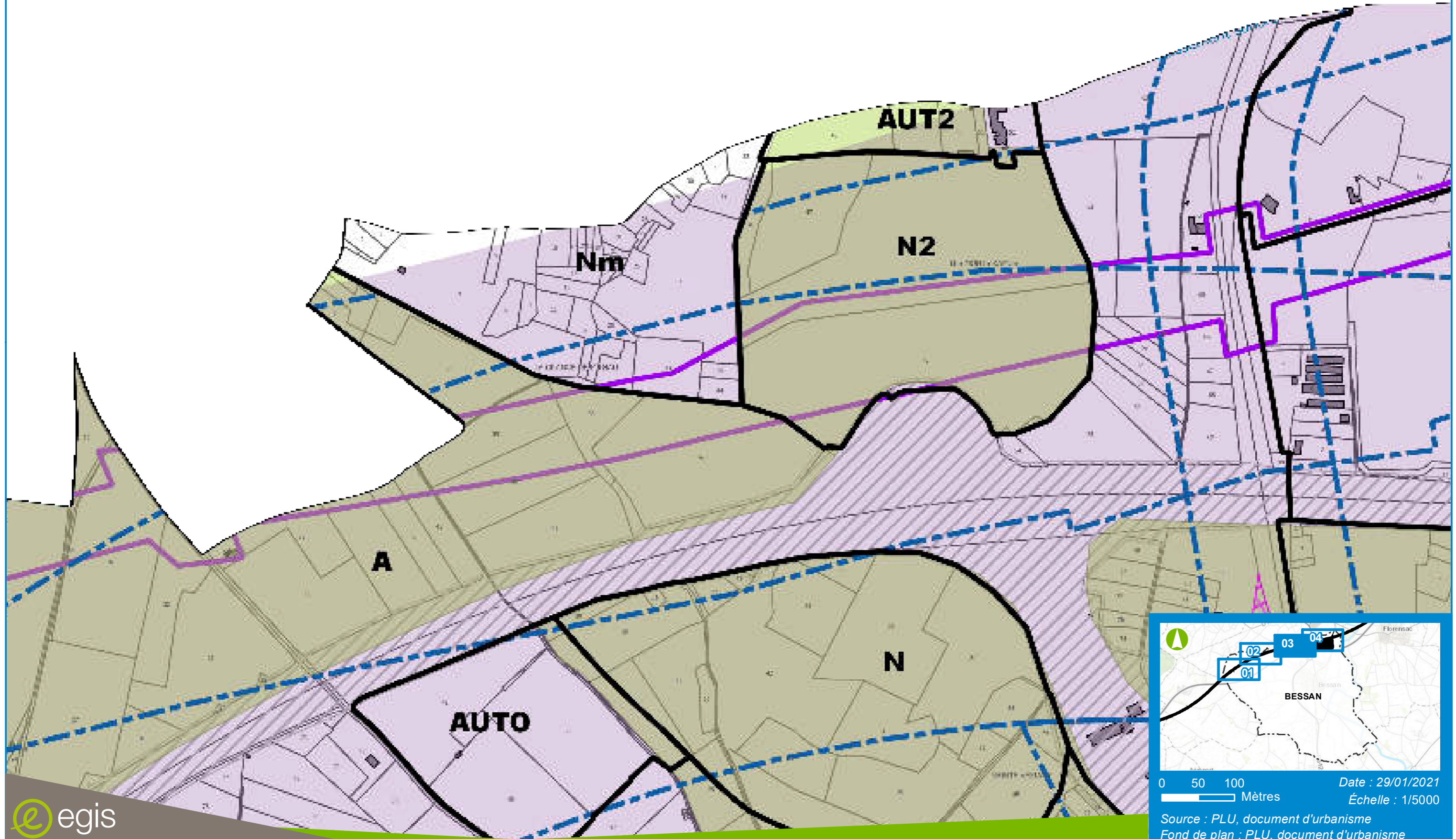
Date : 26/05/2021

Échelle : 1/5000

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



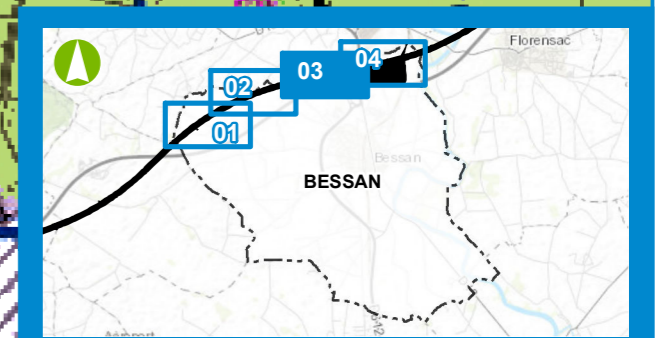
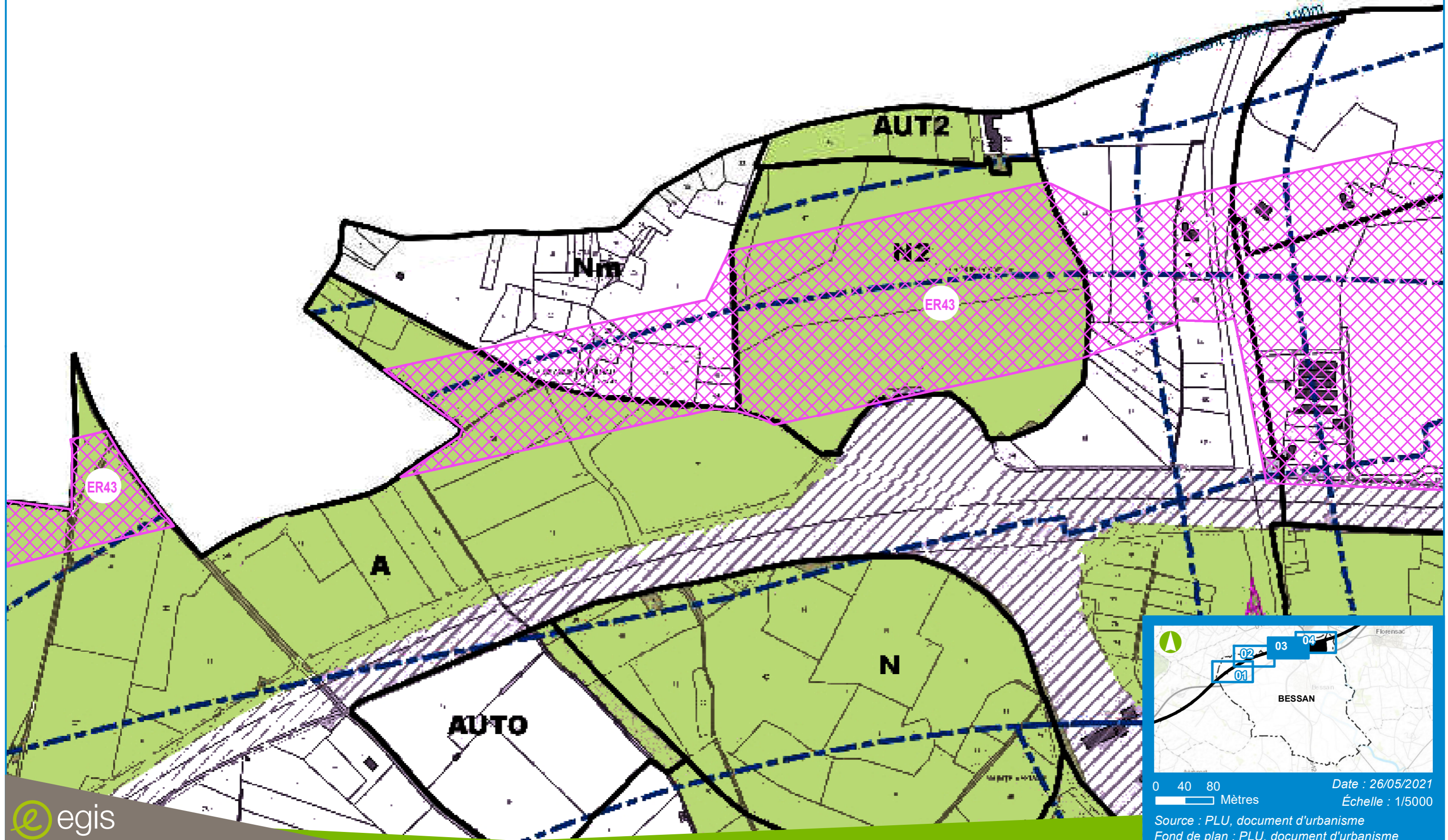
LIGNE NOUVELLE  
MONTPELLIER PERPIGNAN



0 50 100 Mètres  
Date : 29/01/2021  
Échelle : 1/5000  
Source : PLU, document d'urbanisme  
Fond de plan : PLU, document d'urbanisme

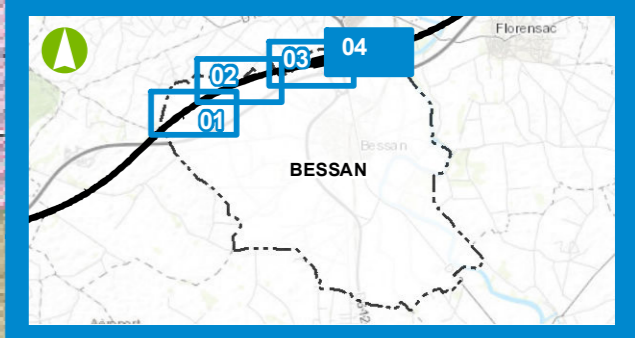
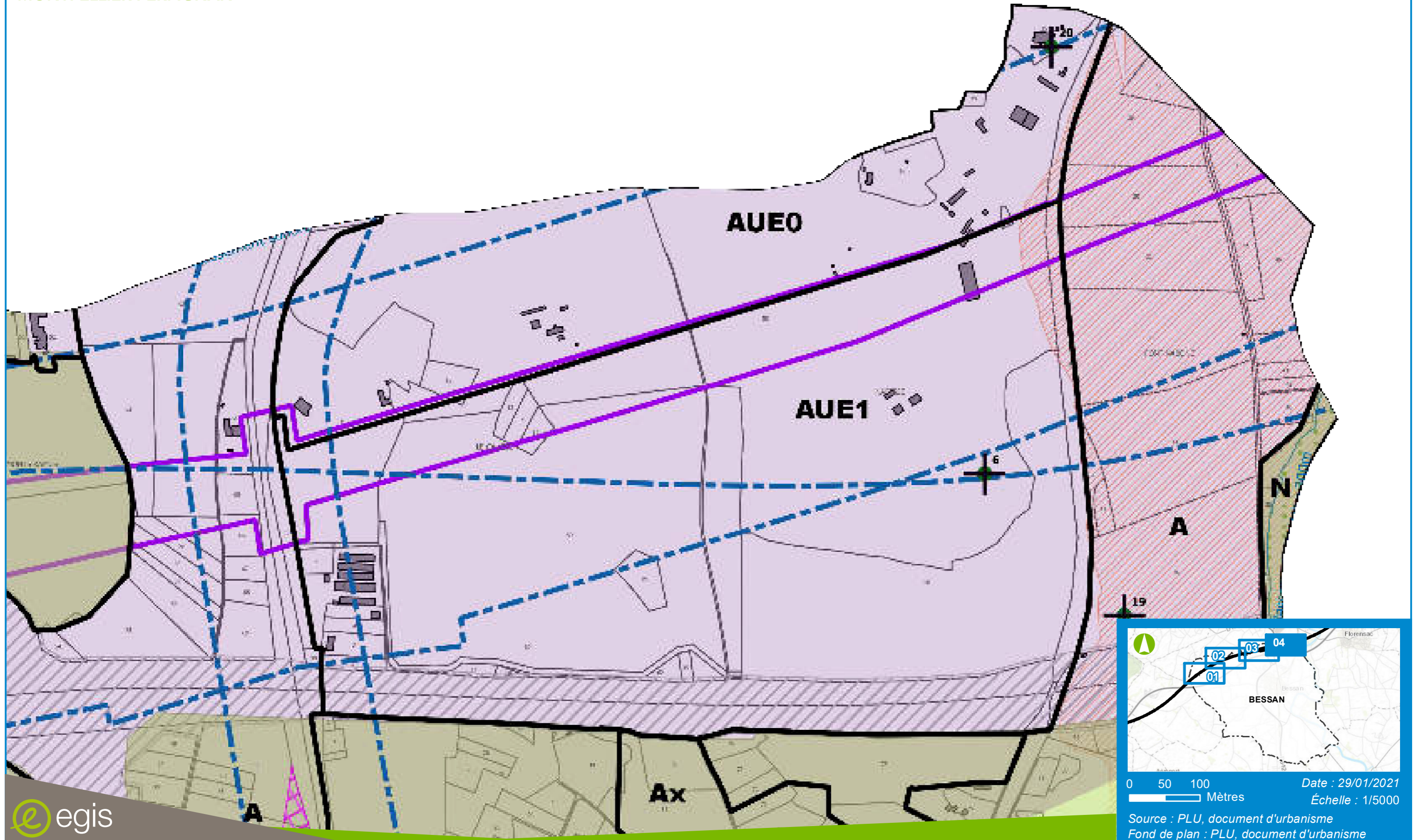


LIGNE NOUVELLE  
MONTPELLIER PERPIGNAN





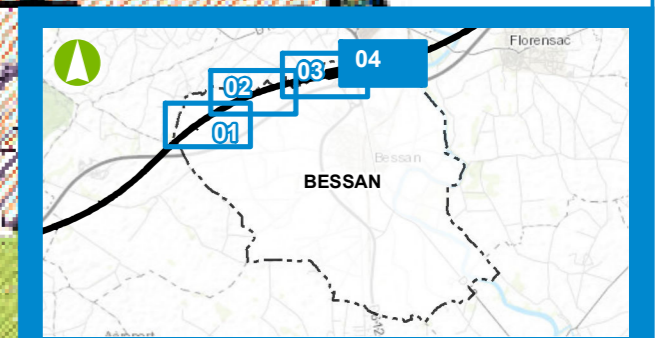
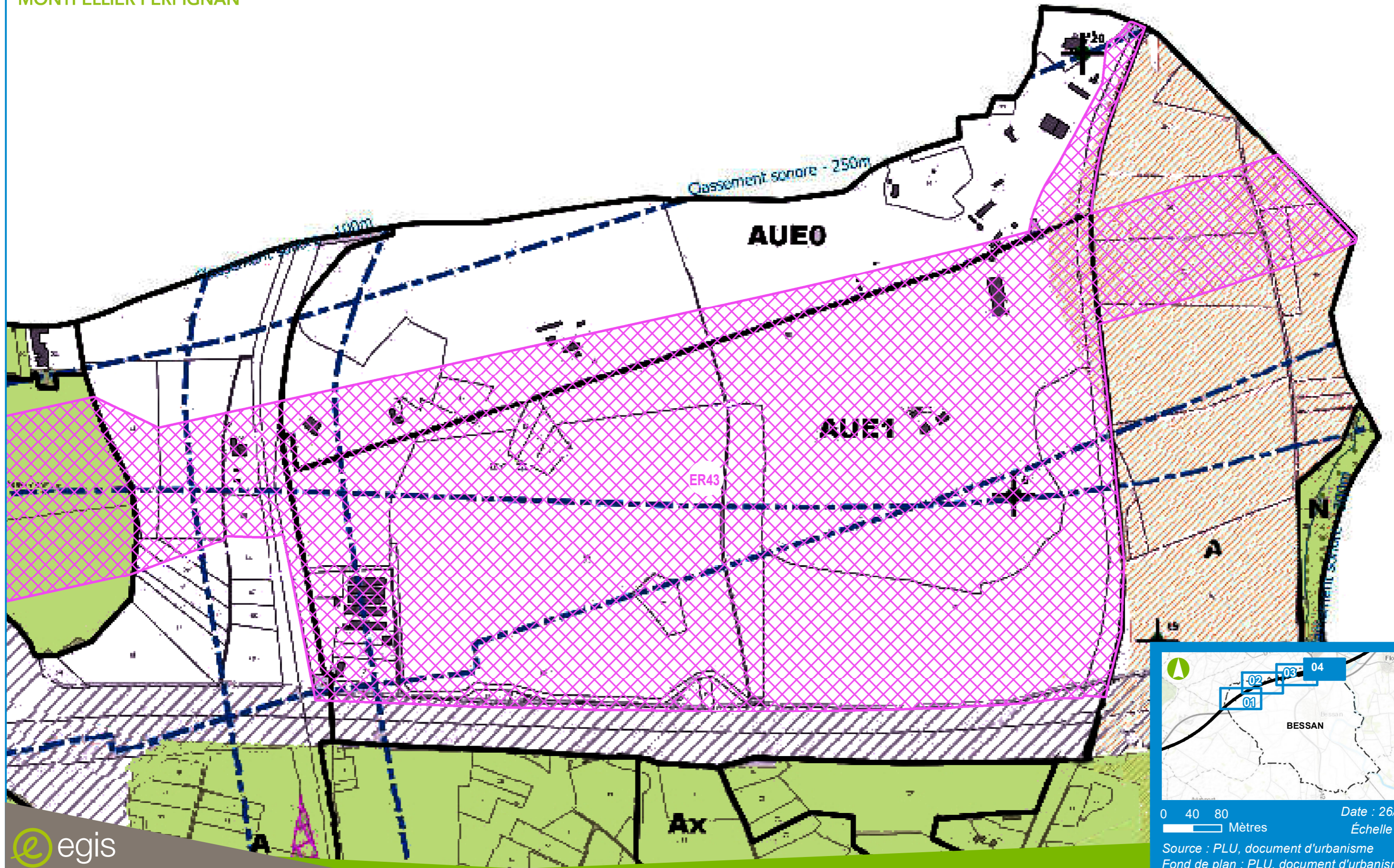
LIGNE NOUVELLE  
MONTPELLIER PERPIGNAN



0 50 100 Mètres  
Date : 29/01/2021  
Échelle : 1/5000  
Source : PLU, document d'urbanisme  
Fond de plan : PLU, document d'urbanisme




LIGNE NOUVELLE  
MONTPELLIER PERPIGNAN



## 4.2. MODIFICATIONS DU REGLEMENT D'URBANISME

Le règlement des zonages N, A et AUE est concerné par la mise en compatibilité.

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

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

Zone N : Avant mise en compatibilité	Zone N : Après mise en compatibilité
<p>ARTICLE N2- OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIÈRES</p> <p>En secteur N2</p> <p>Le secteur N2 n'admet que les constructions et utilisations du sol suivant sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (équipements d'infrastructures et de superstructures de gestion publique ou privée),</li> <li>- les équipements culturels permettant de valoriser le site des Monts Ramus de type théâtre de plein air...</li> <li>- les équipements légers d'animation (aire de loisirs avec point information et restauration) et de loisirs en plein air liés au projet de valorisation du site des Monts Ramus.</li> </ul> <p>En secteur Nm</p> <p>Le secteur Nm n'admet que les constructions et utilisations du sol suivant sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (équipements d'infrastructures et de superstructures de gestion publique ou privée),</li> <li>- Les carrières, les sablières et les gravières en lien avec une exploitation ayant reçu les autorisations préfectorales requises.</li> </ul> <p>En secteurs Np1 et Np2</p> <p>Le secteur NP1 et NP2 n'admettent que les constructions et utilisations du sol suivantes sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (équipements d'infrastructures et de superstructures de gestion publique ou privée),</li> <li>- Seules sont autorisées les constructions et installations et leurs équipements nécessaires à la production d'électricité à partir des ressources naturelles solaires.</li> <li>- Les constructions et installations doivent être regroupées dans le cadre de l'opération du "parc photovoltaïque" du domaine de La Valmale ou de l'opération sur l'ancien CET.</li> <li>- Une notice présentant le bilan carbone des panneaux doit être jointe au projet. Une note expliquant la durée de vie, le recyclage des matériaux est également à joindre au projet. Le gestionnaire aura à sa charge l'entretien, le nettoyage, le démontage, le recyclage du parc.</li> </ul> <p>En secteur Np</p> <p>Le secteur NP n'admet que les utilisations du sol suivantes sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Uniquement des usages visant la préservation de l'habitat de la faune patrimoniale locale.</li> </ul>	<p>ARTICLE N2- OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIÈRES</p> <p>En tout secteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> </ul> <p>En secteur N2</p> <p>Le secteur N2 n'admet que les constructions et utilisations du sol suivant sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (équipements d'infrastructures et de superstructures de gestion publique ou privée),</li> <li>- les équipements culturels permettant de valoriser le site des Monts Ramus de type théâtre de plein air...</li> <li>- les équipements légers d'animation (aire de loisirs avec point information et restauration) et de loisirs en plein air liés au projet de valorisation du site des Monts Ramus.</li> </ul> <p>En secteur Nm</p> <p>Le secteur Nm n'admet que les constructions et utilisations du sol suivant sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (équipements d'infrastructures et de superstructures de gestion publique ou privée),</li> <li>- Les carrières, les sablières et les gravières en lien avec une exploitation ayant reçu les autorisations préfectorales requises.</li> </ul> <p>En secteurs Np1 et Np2</p> <p>Le secteur NP1 et NP2 n'admettent que les constructions et utilisations du sol suivantes sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (équipements d'infrastructures et de superstructures de gestion publique ou privée),</li> <li>- Seules sont autorisées les constructions et installations et leurs équipements nécessaires à la production d'électricité à partir des ressources naturelles solaires.</li> <li>- Les constructions et installations doivent être regroupées dans le cadre de l'opération du "parc photovoltaïque" du domaine de La Valmale ou de l'opération sur l'ancien CET.</li> <li>- Une notice présentant le bilan carbone des panneaux doit être jointe au projet. Une note expliquant la durée de vie, le recyclage des matériaux est également à joindre au projet. Le gestionnaire aura à sa charge l'entretien, le nettoyage, le démontage, le recyclage du parc.</li> </ul> <p>En secteur Np</p> <p>Le secteur NP n'admet que les utilisations du sol suivantes sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Uniquement des usages visant la préservation de l'habitat de la faune patrimoniale locale.</li> </ul>

Zone A : Avant mise en compatibilité	Zone A: Après mise en compatibilité
<p>ARTICLE A2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIÈRES</p> <p>En secteur A</p> <p>Le secteur A n'admet que les occupations et utilisations du sol suivantes sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les équipements publics d'infrastructure, les installations et ouvrages liés aux réseaux des services publics ou des établissements d'intérêt collectif (électricité, eau potable, assainissement, eaux pluviales...)</li> <li>- Les constructions, les installations, les aménagements et les dépôts nécessaires au fonctionnement, à l'exploitation, la gestion et l'entretien du Domaine Public Autoroutier.</li> <li>- les constructions de bâtiments d'exploitation destinées au logement des récoltes, des animaux, du matériel agricole et des équipements indispensables, directement liés et nécessaires à l'exploitation, les installations spécialisées (serres de production, silos, brise vents,...), les surfaces de vente des produits de l'exploitation (caveaux...), les constructions à usage d'habitation ne sont admises qu'à condition que leur nécessité pour l'exploitation agricole et leur lien avec l'activité productive agricole soient justifiés et démontrés,</li> <li>- l'aménagement d'une construction existante ou la construction nouvelle constituant le logement de l'exploitant ne sont admises qu'en respectant l'ensemble des conditions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>- lorsque la présence permanente et rapprochée de ce dernier est démontrée nécessaire et indispensable au fonctionnement de l'activité productive agricole (cave particulière, certains types d'élevage)</li> <li>- lorsque l'exploitation agricole et les bâtiments agricoles préexistent sur le site</li> <li>- uniquement s'il s'agit d'une exploitation ayant une surface au moins égale à la Surface Minimale d'Installation (SMI) correspondante dans le département,</li> <li>- de ne pas dépasser 150 m<sup>2</sup> de surface de plancher</li> <li>- de ne pas dépasser un logement par exploitation</li> </ul> </li> </ul> <p>En dehors du logement de l'exploitant prévu à l'alinéa précédent,</p> <p>La création de surfaces habitables résultant soit de changement de destination, soit d'extension des bâtiments existants, soit de constructions nouvelles, ne sont autorisés que à proximité immédiate des bâtiments existants et à destination des usages suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o chambre d'hôte, dans la limite de 5 chambres et 20m<sup>2</sup> de surface destinée à cet usage par chambre.</li> <li>o Table d'hôte, dans la limite de 60m<sup>2</sup> de surface destinée à cet usage</li> <li>o Gîte rural dans la limite de 3 gîtes et 180m<sup>2</sup> de surface destinée à cet usage au total à condition qu'il soit attenant au bâtiment existant</li> <li>o L'ensemble de ces constructions ne peut être réalisé sous forme d'habitation légère.</li> </ul>	<p>ARTICLE A2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIÈRES</p> <p>En secteur A</p> <p>Le secteur A n'admet que les occupations et utilisations du sol suivantes sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>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.</b></li> <li>- Les équipements publics d'infrastructure, les installations et ouvrages liés aux réseaux des services publics ou des établissements d'intérêt collectif (électricité, eau potable, assainissement, eaux pluviales...)</li> <li>- Les constructions, les installations, les aménagements et les dépôts nécessaires au fonctionnement, à l'exploitation, la gestion et l'entretien du Domaine Public Autoroutier.</li> <li>- les constructions de bâtiments d'exploitation destinées au logement des récoltes, des animaux, du matériel agricole et des équipements indispensables, directement liés et nécessaires à l'exploitation, les installations spécialisées (serres de production, silos, brise vents,...), les surfaces de vente des produits de l'exploitation (caveaux...), les constructions à usage d'habitation ne sont admises qu'à condition que leur nécessité pour l'exploitation agricole et leur lien avec l'activité productive agricole soient justifiés et démontrés,</li> <li>- l'aménagement d'une construction existante ou la construction nouvelle constituant le logement de l'exploitant ne sont admises qu'en respectant l'ensemble des conditions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>- lorsque la présence permanente et rapprochée de ce dernier est démontrée nécessaire et indispensable au fonctionnement de l'activité productive agricole (cave particulière, certains types d'élevage)</li> <li>- lorsque l'exploitation agricole et les bâtiments agricoles préexistent sur le site</li> <li>- uniquement s'il s'agit d'une exploitation ayant une surface au moins égale à la Surface Minimale d'Installation (SMI) correspondante dans le département,</li> <li>- de ne pas dépasser 150 m<sup>2</sup> de surface de plancher</li> <li>- de ne pas dépasser un logement par exploitation</li> </ul> </li> </ul> <p>En dehors du logement de l'exploitant prévu à l'alinéa précédent,</p> <p>La création de surfaces habitables résultant soit de changement de destination, soit d'extension des bâtiments existants, soit de constructions nouvelles, ne sont autorisés que à proximité immédiate des bâtiments existants et à destination des usages suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o chambre d'hôte, dans la limite de 5 chambres et 20m<sup>2</sup> de surface destinée à cet usage par chambre.</li> <li>o Table d'hôte, dans la limite de 60m<sup>2</sup> de surface destinée à cet usage</li> <li>o Gîte rural dans la limite de 3 gîtes et 180m<sup>2</sup> de surface destinée à cet usage au total à condition qu'il soit attenant au bâtiment existant</li> <li>o L'ensemble de ces constructions ne peut être réalisé sous forme d'habitation légère.</li> </ul>



Zone AUE: Avant mise en compatibilité	Zone AUE : Après mise en compatibilité
<p>ARTICLE AUE2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIÈRES</p> <p>En zone AUE0</p> <p>Le secteur AUE0 n'admet que les occupations et utilisations du sol suivantes sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les occupations et utilisations du sol uniquement si elles sont liées aux activités existantes dûment autorisées à la date d'approbation du PLU.</li> </ul> <p>En secteurs AUE et AUE1</p> <p>De manière générale, les secteurs AUE et AUE1 admettent ce qui n'est pas expressément interdit à l'article précédent. Par ailleurs, les occupations et utilisations du sol suivantes sont admises sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les constructions à usage d'habitation et leurs annexes sont autorisées à condition de respecter l'ensemble des conditions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>o qu'elles soient destinées au logement de personnes dont la présence est directement liée à l'activité des établissements de la zone (direction, surveillance, gardiennage, encadrement, accueil de stagiaires en internat) ; dans la limite d'un logement de fonction par unité foncière à condition que celle-ci ne soit pas issue de la division d'une unité foncière comportant déjà un logement de fonction et/ou de gardiennage ;</li> <li>o qu'elles soient réalisées simultanément ou postérieurement aux établissements auxquels elles sont liées ;</li> <li>o qu'elles soient réalisées dans l'enceinte de l'activité à laquelle elles sont rattachées et que la surface destinée à l'activité soit au minimum de 30 % de la SURFACE DE PLANCHER totale des constructions.</li> </ul> </li> <li>- L'aménagement et l'agrandissement des constructions à usage d'habitation existantes à la date d'approbation du PLU sont autorisées à condition de respecter l'ensemble des conditions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>o qu'ils n'entraînent pas la création de nouveaux logements,</li> <li>o qu'ils aient pour but de les remettre en conformité avec la réglementation sanitaire ou les normes d'habitabilité,</li> <li>o que l'extension soit limitée à 20 % de la surface de plancher existante et qu'elle soit unique.</li> </ul> </li> <li>- Les occupations et utilisations du sol, à l'exception de celles visées à l'article AUE1, sont autorisées à condition de respecter une des conditions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>o la réalisation des équipements de viabilité de la zone et dans le cadre d'un aménagement paysager, architectural et urbain d'ensemble traitant notamment des voiries, des aires de stationnement et des espaces non constructibles (marges de retrait par rapport à l'axe des voies publiques par exemple).</li> <li>o qu'elles soient directement et strictement liées à l'activité existante,</li> <li>o qu'elles soient réalisées en extension des constructions existantes.</li> <li>o qu'elles soient strictement nécessaires à la gestion et à l'exploitation des ressources du sol et du sous-sol,</li> <li>o qu'elles entrent dans le cadre d'un contrat d'exploitation fixant notamment les mesures prises pour la préservation du paysage et les conditions du réaménagement du site en fin d'exploitation.</li> </ul> </li> <li>- Les constructions, les installations, les aménagements et les dépôts nécessaires au fonctionnement, à l'exploitation, la gestion et l'entretien du Domaine Public Autoroutier.</li> </ul>	<p>ARTICLE AUE2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIÈRES</p> <p><b>En tout secteur, sont autorisés :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> </ul> <p>En zone AUE0</p> <p>Le secteur AUE0 n'admet que les occupations et utilisations du sol suivantes sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les occupations et utilisations du sol uniquement si elles sont liées aux activités existantes dûment autorisées à la date d'approbation du PLU.</li> </ul> <p>En secteurs AUE et AUE1</p> <p>De manière générale, les secteurs AUE et AUE1 admettent ce qui n'est pas expressément interdit à l'article précédent. Par ailleurs, les occupations et utilisations du sol suivantes sont admises sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les constructions à usage d'habitation et leurs annexes sont autorisées à condition de respecter l'ensemble des conditions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>o qu'elles soient destinées au logement de personnes dont la présence est directement liée à l'activité des établissements de la zone (direction, surveillance, gardiennage, encadrement, accueil de stagiaires en internat) ; dans la limite d'un logement de fonction par unité foncière à condition que celle-ci ne soit pas issue de la division d'une unité foncière comportant déjà un logement de fonction et/ou de gardiennage ;</li> <li>o qu'elles soient réalisées simultanément ou postérieurement aux établissements auxquels elles sont liées ;</li> <li>o qu'elles soient réalisées dans l'enceinte de l'activité à laquelle elles sont rattachées et que la surface destinée à l'activité soit au minimum de 30 % de la SURFACE DE PLANCHER totale des constructions.</li> </ul> </li> <li>- L'aménagement et l'agrandissement des constructions à usage d'habitation existantes à la date d'approbation du PLU sont autorisées à condition de respecter l'ensemble des conditions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>o qu'ils n'entraînent pas la création de nouveaux logements,</li> <li>o qu'ils aient pour but de les remettre en conformité avec la réglementation sanitaire ou les normes d'habitabilité,</li> <li>o que l'extension soit limitée à 20 % de la surface de plancher existante et qu'elle soit unique.</li> </ul> </li> <li>- Les occupations et utilisations du sol, à l'exception de celles visées à l'article AUE1, sont autorisées à condition de respecter une des conditions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>o la réalisation des équipements de viabilité de la zone et dans le cadre d'un aménagement paysager, architectural et urbain d'ensemble traitant notamment des voiries, des aires de stationnement et des espaces non constructibles (marges de retrait par rapport à l'axe des voies publiques par exemple).</li> <li>o qu'elles soient directement et strictement liées à l'activité existante,</li> <li>o qu'elles soient réalisées en extension des constructions existantes.</li> <li>o qu'elles soient strictement nécessaires à la gestion et à l'exploitation des ressources du sol et du sous-sol,</li> <li>o qu'elles entrent dans le cadre d'un contrat d'exploitation fixant notamment les mesures prises pour la préservation du paysage et les conditions du réaménagement du site en fin d'exploitation.</li> </ul> </li> <li>- Les constructions, les installations, les aménagements et les dépôts nécessaires au fonctionnement, à l'exploitation, la gestion et l'entretien du Domaine Public Autoroutier.</li> </ul>



### 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°43 sera ajouté et sera intitulé « Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ». Le nom du bénéficiaire sera SNCF Réseau.

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	Superficie	Bénéficiaire
1	Élargissement du RD 125 à 10 m	2 260 ml	Commune
2	Élargissement de l'ancien chemin de ST THIBERY à VIAS sous forme de boulevard urbain (10,50 m d'emprise)	530 ml	Commune
3	Élargissement du chemin des Anes à 10 m d'emprise (voie paysagée)	930 ml	Commune
4	Élargissement de la rue du Jujubier à 8 m d'emprise	100 ml	Commune
5	Élargissement de la rue du 18 juin 1940 à 8 m d'emprise	160 ml	Commune
6	Traverse de la muletière : création d'une voie piétonne entre la RD125 et le chemin-des-Anes (4 m d'emprise)	80 ml	Commune
7	Élargissement du chemin de Sainte Véziane à 8 m d'emprise	290 ml	Commune
8	Création d'une voie de desserte à 8 m d'emprise	250 ml	Commune
9	Création d'un tronçon de voie reliant la RD125 à la place Louis Gleize	537 m <sup>2</sup>	Commune
10	Création d'un accès aux habitations et d'une espace de rétention des eaux pluviales	5 649 m <sup>2</sup>	Commune
11	Élargissement du chemin des tuileries (du ruisseau à rue Jasse) à 8 m d'emprise	245 ml	Commune
12	Élargissement de l'ancien chemin de ST THIBERY à VIAS sous forme de boulevard urbain (8,25 m d'emprise)	90 ml	Commune

N°	Désignation des opérations	Superficie	Bénéficiaire
13	Réserve pour aménagement du carrefour de la déviation de BESSAN	33 472 m <sup>2</sup>	Département
14	Élargissement de la voie allant du giratoire d'accès à l'autoroute à la RD125 de 10 m d'emprise	513 ml	Commune
15	Élargissement de la rue de la Pinède à 6 m d'emprise	220 ml	Commune
16	Élargissement de la rue du stade à 8 m d'emprise	112 ml	Commune
17	Élargissement du chemin de Tiraquiouls à 6 m d'emprise	250 ml	Commune
18	Aménagement d'un carrefour et d'une piste cyclable	6 977 m <sup>2</sup>	Département
19	Élargissement du chemin de Mairoual à 6 m d'emprise	340 ml	Commune
20	Élargissement du chemin des Rompudes du lotissement Saint-Joseph au chemin de la Puisanque à 10 m d'emprise	450 ml	Commune
21	Élargissement de l'impasse du Bourret à 10 m d'emprise	90 ml	Commune
22	Réalisation d'une bretelle d'accès à la RD612	2 708 m <sup>2</sup>	Département
23	Réalisation d'un parking	1 038 m <sup>2</sup>	Commune
24	Création de logements sociaux et de parking	4 566 m <sup>2</sup>	Commune
25	Extension zone de détente (parcours de détente, boulodrome, poumon vert...)	5 986 m <sup>2</sup> 17 174 m <sup>2</sup>	Commune
26	Création de logements sociaux et d'une surface commerciale	1 947 m <sup>2</sup>	Commune

N°	Désignation des opérations	Superficie	Bénéficiaire
27	Création de logements sociaux	95 m <sup>2</sup>	Commune
28	Création d'un bassin de rétention	15 517 m <sup>2</sup>	Commune
29	Aménagement d'un carrefour chemin de l'Hortes	1 313 m <sup>2</sup>	Commune
30	Extension des jardins familiaux	7 363 m <sup>2</sup>	Commune
31	Réserve foncière pour zone de captage	5 000 m <sup>2</sup>	Commune
32	Extension de la base de loisirs	3 584 m <sup>2</sup>	Commune
33	Passage de réseaux	9 177 m <sup>2</sup>	Commune
34	Aménagement du secteur Monadière (la création d'une liaison de désenclavement et d'un espace récréatif / paysager)	33 683 m <sup>2</sup>	Commune
35	Création d'annexes liées à l'EHPAD	245 m <sup>2</sup>	Commune
36	Création d'une voie de désenclavement à 5 m d'emprise	207 ml	Commune
37	Bassin de rétention	504 m <sup>2</sup>	Commune
38	Création d'un accès au secteur Namérique	36 m <sup>2</sup>	Commune
39	Création d'une salle des fêtes	20 157 m <sup>2</sup>	Commune
40	Extension de la caserne des pompiers	2 829 m <sup>2</sup>	Commune
41	Élargissement de voie à 6 m d'emprise	170 m <sup>2</sup>	Commune
42	Canalisation d'adduction d'eau	3 290 ml	Commune

**TABLEAU APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ**

N°	Désignation des opérations	Superficie	Bénéficiaire
1	Élargissement de la RD125 à 10 m	2 260 ml	Commune
2	Élargissement de l'ancien chemin de ST THIBERY à VIAS sous forme de boulevard urbain (10,50 m d'emprise)	530 ml	Commune
3	Élargissement du chemin-des-Anes à 10 m d'emprise (voie paysagée)	930 ml	Commune
4	Élargissement de la rue du Jujubier à 8 m d'emprise	100 ml	Commune
5	Élargissement de la rue du 18 juin 1940 à 8 m d'emprise	160 ml	Commune
6	Traverse de la Muletière : création d'une voie piétonne entre la RD125 et le chemin-des-Anes à 4 m d'emprise	80 ml	Commune
7	Élargissement du chemin de Sainte-Véziane à 8 m d'emprise	290 ml	Commune
8	Création d'une voie de desserte à 8 m d'emprise	250 ml	Commune
9	Création d'un tronçon de voie reliant la RD125 à la Place Louis-Gleize	537 m <sup>2</sup>	Commune
10	Création d'un accès aux habitations et d'une espace de rétention des eaux pluviales	5 649 m <sup>2</sup>	Commune
11	Élargissement du chemin des tuileries (du ruisseau à rue Jasse) à 8 m d'emprise	245 ml	Commune
12	Élargissement de l'ancien chemin de ST THIBERY à VIAS sous forme de boulevard urbain (8,25 m d'emprise)	90 ml	Commune

N°	Désignation des opérations	Superficie	Bénéficiaire
13	Réserve pour aménagement du carrefour de la déviation de BESSAN	33 472 m <sup>2</sup>	Département
14	Élargissement de la voie allant du giratoire d'accès à l'autoroute à la RD125 de 10 m d'emprise	513 ml	Commune
15	Élargissement de la rue de la Pinède à 6 m d'emprise	220 ml	Commune
16	Élargissement de la rue du stade à 8 m d'emprise	112 ml	Commune
17	Élargissement du chemin de Tiraquiouls à 6 m d'emprise	250 ml	Commune
18	Aménagement d'un carrefour et d'une piste cyclable	6 977 m <sup>2</sup>	Département
19	Élargissement du chemin de Maïroual à 6 m d'emprise	340 ml	Commune
20	Élargissement du chemin des Rompudes du lotissement Saint-Joseph au chemin de la Puisanque (10 m d'emprise)	450 ml	Commune
21	Élargissement de l'impasse du Bourret à 10 m d'emprise	90 ml	Commune
22	Réalisation d'une bretelle d'accès à la RD612	2 708 m <sup>2</sup>	Département
23	Réalisation d'un parking	1 038 m <sup>2</sup>	Commune
24	Création de logements sociaux et de parking	4 566 m <sup>2</sup>	Commune
25	Extension zone de détente (parcours de détente, boulodrome, poumon vert...)	5 986 m <sup>2</sup> 17 174 m <sup>2</sup>	Commune
26	Création de logements sociaux et d'une surface commerciale	1 947 m <sup>2</sup>	Commune

N°	Désignation des opérations	Superficie	Bénéficiaire
27	Création de logements sociaux	95 m <sup>2</sup>	Commune
28	Création d'un bassin de rétention	15 517 m <sup>2</sup>	Commune
29	Aménagement d'un carrefour chemin de l'Hortes	1 313 m <sup>2</sup>	Commune
30	Extension des jardins familiaux	7 363 m <sup>2</sup>	Commune
31	Réserve foncière pour zone de captage	5 000 m <sup>2</sup>	Commune
32	Extension de la base de loisirs	3 584 m <sup>2</sup>	Commune
33	Passage de réseaux	9 177 m <sup>2</sup>	Commune
34	Aménagement du secteur Monadière (création d'une liaison de désenclavement et d'un espace récréatif / paysager)	33 683 m <sup>2</sup>	Commune
35	Création d'annexes liées à l'EHPAD	245 m <sup>2</sup>	Commune
36	Création d'une voie de désenclavement à 5 m d'emprise	207 ml	Commune
37	Bassin de rétention	504 m <sup>2</sup>	Commune
38	Création d'un accès au secteur Namérique	36 m <sup>2</sup>	Commune
39	Création d'une salle des fêtes	20 157 m <sup>2</sup>	Commune
40	Extension de la caserne des pompiers	2 829 m <sup>2</sup>	Commune
41	Élargissement de voie à 6 m d'emprise	170 m <sup>2</sup>	Commune
42	Canalisation d'adduction d'eau	3 290 ml	Commune
43	<b>Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan</b>	<b>131 ha</b>	<b>SNCF Réseau</b>

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

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

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

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

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

Dans le cadre du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, les communes présentant une incompatibilité de leur PLU avec le projet sont concernées par une mise en compatibilité dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la phase 1.

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

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

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

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

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

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

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

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

## 5.2. CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

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

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

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

3° **Une analyse exposant :**

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

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

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

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

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

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


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

### 5.3. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

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

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

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

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

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

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

- Le rapport de présentation et le PADD du PLU qui datent de 2013 ;
- L'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (pièce F du présent dossier).

Cet état initial est réalisé à deux niveaux :

- À l'échelle communale pour être cohérent avec l'aire d'influence de la mise en compatibilité ;
- À l'échelle de la zone d'étude, 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 (2013) que ceux figurant dans l'étude d'impact du projet (dernières données actualisées en 2021).

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

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

Il convient également de noter que la zone d'étude rapprochée du projet de la Ligne Nouvelle telle que présentée au stade de l'étude d'impact couvre 26,4 % du territoire communal soit 7,3 km<sup>2</sup>.

#### 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

Bessan couvre une superficie de 27,6 km<sup>2</sup> et se situe dans le département de l'Hérault, à 14 km au sud-est de Béziers et 6 km au nord d'Agde.

La proximité avec la ville de Béziers et le développement d'axes majeurs de circulation (ligne TGV et autoroutes A75 et A9, avec un échangeur de l'A9) favorisent l'urbanisation de la commune. Au sud, à l'est et à l'ouest de la ville s'étend le plateau agricole et viticole, la zone située à l'est de la zone urbaine s'inscrivant dans la plaine inondable de l'Hérault. La partie nord de la commune correspond au secteur de développement urbain du territoire communal.

La zone d'étude traverse le nord du territoire communal de Bessan, caractérisé par de nombreux axes de transports, par la présence de plusieurs mas et bâtiments agricoles ainsi qu'un parc photovoltaïque, un village de vacances, un centre de loisirs et une station de pompage.

La zone d'étude couvre 7,3 km<sup>2</sup> du territoire communal, soit 26,4 %. L'emprise de l'emplacement réservé couvre 131 ha soit 4,7 % du territoire communal.

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

La commune de Bessan s'inscrit en zone de plaine (plaine alluviale de l'Hérault), à l'exception des promontoires correspondant aux trois Monts Ramus en partie Nord. L'altimétrie de la commune est comprise entre 5 et 25 m NGF sur la partie de plaine.

Si l'altitude est proche de 65 à 85 m NGF au sommet des Monts Ramus, on relève aussi une topographie un peu plus marquée sur la pointe Ouest du territoire communal, à proximité du Grand Bois (et du domaine de Castelfort situé sur la commune de Montblanc), avec une altimétrie variant entre 30 et 60 m NGF, sur le secteur du chemin des Poissonniers.

Au plan géologique, le territoire de la commune de Bessan repose essentiellement sur des formations du Quaternaire, particulièrement :

- Des alluvions argilo-sableuses à graviers et galets dans une matrice limoneuse qui occupent la vallée de l'Hérault, ainsi que des formations fluviales dans les vallées de l'Ardaillon et du ruisseau de Laval ;
- Des colluvions du Pléistocène Supérieur constituées de sols bruns calcaires qui forment la plaine Ouest de Bessan ;
- Des dépôts détritiques grossiers le long de la vallée de l'Hérault.

On relève également au niveau des Monts Ramus pour partie au Nord de Bessan, une zone de coulées basaltiques noires provenant des trois anciens volcans stromboliens (de la fin de l'ère Tertiaire).

Le projet s'inscrit dans la vallée alluviale de l'Hérault et les anciens volcans de l'agathois (Monts Ramus) à une altitude variant d'une dizaine à une cinquantaine de mètres.

Les alluvions modernes rencontrées en fond de vallée de l'Hérault présentent fréquemment des caractéristiques mécaniques très faibles et sont l'objet de déformations importantes sous l'effet des contraintes appliquées lors de la réalisation notamment de remblai (sols compressibles).

Les formations volcaniques des monts Ramus constituent aussi des secteurs d'instabilité.

#### 5.4.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

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

- Les Sables astiens de Valras-Agde (FRDG 224) ;
- Les Alluvions de l'Hérault (FRDG 311) ;
- Les Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers-Pézenas (FRDG 510).

##### 5.4.1.3.1. USAGES

Deux captages publics d'alimentation en eau potable sont présents sur la commune de Bessan :

- Le Forage F1 du Cros : ce captage est en dehors de la zone d'étude à environ 900 m en aval.
- Les forages La Barquette, situés à 1 400 m au sud de la zone d'étude (arrêté n°217-II-258).

Les périmètres de protection d'un captage situé sur la commune de Florensac s'étendent sur la commune de Bessan et dans la zone d'étude :

- Les Puits Filliol F01 à F12 (rapprochée et éloignée) (arrêté n°92-II-825).

De nombreux puits privés sont présents sur la commune de Bessan, et notamment :

- Le puits de la Carrière SEM, dans la zone d'étude ;
- Le Forage de la zone industrielle de Bessan (Unibéton), en aval de la zone d'étude.

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

Les alluvions de l'Hérault sont très vulnérables. La zone d'enjeux se situe en amont du champ captant l'AEP de Filliol de la commune de Florensac. Il y a de nombreux périmètres de protection rapprochée et immédiate sur cette zone, ce qui en fait une zone d'enjeu important.

#### 5.4.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

On recense au droit de la commune les cours d'eau et canaux suivants :

- L'Hérault, en limite communale est,
- Les ruisseaux de Laval (temporaire), de Tratégnié, de Torturies, de Rec-Pauruc, de Cornegrefis, de Marignan, de Négacots (temporaires).

La zone d'étude concerne tous ces cours d'eau.

##### 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 Hérault, Nappe Astienne, Orb et Libron, et Thau ;
- Le contrat de Nappe Astienne ;
- Le contrat d'Étang Thau.

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

Les enjeux portent sur les cours d'eau suivants :

- le Ruisseau de Laval (masse d'eau DCE FRDR10016), cours d'eau temporaire présentant une largeur moyenne de 3,6 m au droit de la zone d'étude. L'enjeu hydraulique lié au franchissement du ruisseau de Laval est évalué comme modéré à l'échelle de la zone d'étude. Le ruisseau de Laval présente, en termes d'enjeux réglementaires, fonctionnels et de conservation, un niveau d'enjeu modéré (classement de sa ripisylve en zone humide et présence de ZNIEFF).
- l'Hérault (masse d'eau DCE FRDR55), dont la zone inondable s'étend sur 3 km de large environ, à hauteur de la zone d'étude rapprochée, sur les communes de Saint-Thibéry, Florensac et Bessan. Les enjeux hydrauliques identifiés au droit de la zone inondable correspondent pour l'essentiel à des terrains agricoles avec quelques bâtis isolés. L'enjeu hydraulique lié au franchissement de la vallée de l'Hérault est évalué comme fort à l'échelle de la zone d'étude. L'Hérault présente, en termes d'enjeux réglementaires, fonctionnels et de conservation, un niveau d'enjeu majeur, lié notamment à la présence avérée de l'Anguille, espèce déterminante et migratrice pour laquelle le cours d'eau est classé en liste 1 et liste 2 au titre de l'alinéa 1 de l'article L.214-17-1 du code de l'environnement.

#### 5.4.1.5. LES RISQUES NATURELS

##### 5.4.1.5.1. RISQUE INONDATION

La commune de Bessan est soumise au risque inondation et dispose d'un Plan de Prévention des Risques inondation (PPRi) approuvé le 05/09/2000 concernant le bassin de risque de la Basse Plaine de l'Hérault.

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

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

Le zonage réglementaire R a notamment pour objectif de maintenir le libre écoulement et les champs d'expansion des crues. Ainsi, sont notamment interdits tous travaux d'exhaussement (ex. : remblais) modifiant les conditions d'écoulement ou le champ d'expansion des crues et en particulier les endiguements, excepté pour les équipements d'intérêt général (entre autres), lorsque leur implantation est techniquement irréalisable hors du champ d'inondation. Une étude hydraulique devra en définir les conséquences amont et aval et déterminer leur impact sur l'écoulement des crues, les mesures compensatoires à adopter visant à en annuler les effets et les conditions de leur mise en sécurité.

##### 5.4.1.5.2. RISQUE FEUX DE FORET


La commune de Bessan est exposée au risque feux de forêts. La zone d'étude présente sur son ensemble un aléa faible à fort (Bois de Montblanc au nord-ouest de la commune et secteurs boisés des monts Ramus au nord-est). Aucune piste de Défense de la Forêt Contre les Incendies (DFCI) n'est présente au droit de la zone d'étude.

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

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

La commune de Bessan est concernée par le risque de mouvement de terrain (plusieurs glissements de terrain et une cavité souterraine).

## 5.4.2. Le patrimoine naturel et biologique

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


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

#### 5.4.2.1.1. RESEAU NATURA 2000

Le territoire communal est concerné par deux sites Natura 2000 :

- La ZPS « Est et Sud de Béziers » (FR9112022).
- La ZSC « Cours inférieur de l'Hérault » (FR9101486)

Ces sites sont marginalement concernés par la zone d'étude (respectivement sur 1,6 et 0,02 ha).

 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, 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 1 de la Directive Oiseaux et pouvant justifier la désignation d'une Zone de Protection Spéciale (ZPS), nichent sur le site (l'Outarde canepetière, l'Œdicnème criard, le Rollier d'Europe, Butor étoilé, le Héron pourpré, la Sterne pierregarin et le Blongios nain). Le document d'objectif a été approuvé le 30/01/2014.

L'enjeu de ce site Natura 2000 correspond aux espèces liées à la plaine agricole, l'Outarde canepetière en particulier, et c'est l'évolution des pratiques agricoles sous le jeu des facteurs économiques qui sera décisive dans la conservation des habitats favorables.

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

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

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

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

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

La commune est concernée par les zonages suivants :

- 5 ZNIEFF de type I : « Rivière de l'Hérault à Bessan » (n°3416-3141), « Plaine de Bessan-Vias » (n°0000-3139), « Bois et maquis

de Montmarin » (n°0000-3125), « Plaine des Castans » (n°0000-3130) et « Volcans et coulées basaltiques des Monts Ramus » (n°0000-3138) ;

- 1 ZNIEFF de type II : « Cours aval de l'Hérault » (3416-0000).

La zone d'étude intercepte les périmètres suivants : « Plaine des Castans », « Volcans et coulées basaltiques des Monts Ramus », « Bois et maquis de Montmarin » et « Cours aval de l'Hérault ».

La ZNIEFF « Plaine de Castans » est située dans le département de l'Hérault, à l'est de la ville de Béziers. Elle englobe une portion de plaine agricole au sud du village de Montblanc. Elle couvre une surface de 778 hectares pour une altitude variant de 20 à 40 mètres. La ZNIEFF est une mosaïque de parcelles cultivées (essentiellement des vignes), avec quelques zones de prairies et de friches. C'est le paysage de prédilection de l'Outarde canepetière *Tetrax*, une espèce d'oiseau originaire des steppes et qui s'est adaptée aux plaines cultivées de type « polyculture-élevage ».

La ZNIEFF « Volcans et coulées basaltiques des Monts Ramus » est située dans le département de l'Hérault, au nord-est de la ville de Béziers. Elle est constituée par trois anciens volcans (les Monts Ramus) présentant cônes et coulées basaltiques, de part et d'autre de l'autoroute A9, entre les bourgs de Bessan et de Saint-Thibéry. Cet ensemble couvre une superficie d'un peu plus de 126 hectares compris entre 10 et 90 mètres d'altitude. Les Monts Ramus sont des collines régulières ou des plateaux quasi horizontaux recouverts de hautes pelouses entrecoupées de haies et d'olivettes. Certains cônes ont été exploités par des carrières et offrent des escarpements complexes. D'autres (en particulier celui entre l'A9 et la RN 312) sont intacts. Ce sont essentiellement les aspects botaniques qui sont à mettre en avant. Les pelouses, peu denses mais assez hautes, abritent quelques espèces végétales intéressantes et les fronts de taille ou les bas-fonds imperméables accueillent des espèces de zones humides temporaires. En ce qui concerne la faune, deux espèces d'intérêt patrimonial sont notées dans le périmètre : la magicienne dentelée *Saga pedo* et le Grand-duc d'Europe *Bubo*

La ZNIEFF « Bois et maquis de Montmarin » est située au sud-ouest du département de l'Hérault, à l'est de la ville de Béziers. Elle englobe une zone de maquis plus ou moins ouvert, de friches et de terres cultivées, au sud de l'autoroute A9. Le territoire concerné occupe une superficie de près de 210 hectares pour une altitude variant entre 15 et 50 mètres. Cette ZNIEFF se situe au sein d'une grande plaine agricole. Les espèces végétales présentes dans cette ZNIEFF sont presque toutes liées à la présence de zones humides temporaires. Ce sont des milieux fragiles et menacés.

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

#### 5.4.2.1.3. AUTRES SITES

La zone d'étude est également concernée par les Plans Nationaux d'Actions (PNA) suivants : Loutre d'Europe, Aigle de Bonelli, Emyde lepreuse, Odonates, Outarde canepetière, Pie grièche et Léopard Ocellé.

#### 5.4.2.2. LES TRAMES VERTES ET BLEUES

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

Par ailleurs, les ruisseaux de Laval et son affluent le Tartégné, de Cornegré, des Négacots et l'Hérault sont identifiés comme trames bleues par le SRCE Languedoc-Roussillon.

#### 5.4.2.3. LES ZONES HUMIDES

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

- La ripisylve du ruisseau de Laval (enjeux forts) ;
- La ripisylve du Rec Pauruc (enjeux faibles) ;
- La prairie de la plaine alluviale de l'Hérault (enjeux modérés) ;
- La ripisylve de la plaine alluviale de l'Hérault (enjeux forts) ;
- Les Bosquets de la plaine alluviale de l'Hérault (enjeux modérés) ;
- La ripisylve de l'Hérault (enjeux forts).

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


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

- **Les stations végétales ponctuelles au droit de la Garrigue Haute ;**
- **Les ruisseaux de Torturies et Laval.** L'habitat de forêts riveraines de ce chevelu de ruisseaux est intéressant pour les déplacements et la chasse des chiroptères : minioptère de Schreibers, Grand Rhinolophe, murin à oreilles échancrées, Noctule de Leisler, murin de Capaccini. Le secteur accueille également une avifaune d'intérêt : Aigle de Bonelli, Chevêche d'Athéna, Rollier d'Europe.
- **La ripisylve du Rec Pauruc, du ruisseau de Laval et de l'Hérault ;**
- **Les friches humides à l'est du Domaine Ste-Véziane ;**
- **Les zones humides de la plaine alluviale de l'Hérault ;**
- **La plaine de Bessan.** Ce secteur concentre le noyau de population héraultais de l'Outarde canepetière ainsi qu'un cortège diversifié de l'avifaune de la plaine : Œdicnème criard, Busard cendré, Chevêche, Rollier, Pipit rousseline.

La plaine allant de Béziers à Bessan est concernée par l'Aigle de Bonelli, en particulier lors de son hivernage.

Par ailleurs, le secteur viticole de Bessan accueille quelques stations de flore patrimoniale (Tête de méduse, Glaïeul douteux, Alpistre bleuâtre) ainsi que la Diane (invertébré, au Nord), l'Aigle de Bonelli, le Busard cendré et le Coucou geai.

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

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

#### 5.4.3.1. AGRICULTURE ET VITICULTURE


La zone d'étude présente des enjeux agricoles et viticoles forts au niveau de la plaine de la Guinarde ainsi qu'à l'Est de la commune, au niveau de la vallée alluviale de l'Hérault.

#### 5.4.3.2. LA FORET ET LA SYLVICULTURE

Sur la zone d'étude, on note la présence de plusieurs zones présentant des enjeux forestiers forts (Castelsec et ripisylve de l'Hérault), ainsi que la forêt de Bessan, à l'Ouest de la commune (enjeux faibles à moyens).

Un espace boisé classé (EBC) est concerné par la zone d'étude, en limite sud, mais n'est pas intercepté par l'emplacement réservé de la LNMP.

### 5.4.4. L'environnement humain

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

La zone d'étude traverse le nord du territoire communal caractérisé par de nombreux axes de transports : l'A9, RD 125, RD 612A (gare de péage de l'A9), RD 13, RD 137, RD 28 et la ligne ferroviaire Vias-Lézignan-La Cèbe.

Plusieurs mas et bâtiments (dont agricoles) sont également situés aux abords de la zone d'étude : la Valmale, la Guinarde, Castelsec, la Figuerolle, Saint-Claude, la chapelle Saint-Claude.

De plus, le parc photovoltaïque de Bessan, le village de vacances Domaine Sainte-Véziane, une zone d'activités économiques (La Grande Basse), un centre de loisirs (Emile Lognos) et une station de pompage s'inscrivent à proximité de la zone d'étude.

#### 5.4.4.1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

La commune de Bessan fait partie de la Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée qui regroupe également Adissan, Agde, Aumes, Castelnau-de-Guers, Caux, Cazouls-d'Hérault, Florensac, Lézignan-la-Cèbe, Montagnac, Nézignan-l'Evêque, Nizas, Pézenas, Pinet, Pomérols, Portiragnes, Saint-Pons-de-Mauchiens, Vias.

En 2017, la commune de Bessan comptait 5 069 habitants (dont 32,2 % de moins de 30 ans et 28,9 % de plus de 60 ans). La densité de population est faible (env. 169,6 hab/km<sup>2</sup>). La commune a connu une augmentation de population entre 2012 et 2017 de 8,1 %.

Au sein des actifs, le taux de chômage est élevé, et avoisine les 20 % en 2017.

##### 5.4.4.1.1. CADRE BATI ET ACTIVITES ECONOMIQUES

L'habitat de la commune est caractérisé en 2017 par une grande part de logements individuels (77,8 %). Les résidences principales représentent 76,3 % et les résidences secondaires 14,7 %. Plusieurs bâtis sont présents à proximité de la zone d'étude.

Concernant les structures économiques, la commune de Bessan accueille la zone industrielle de « La Grande Basse » ainsi que la carrière des Roches Bleues, située au cœur de la zone d'étude, à cheval avec la commune de Saint-Thibéry.

##### 5.4.4.1.2. TOURISME ET LOISIRS

Le tourisme sur le secteur biterrois est très 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 zone d'étude se situant en arrière du littoral (7,5 km environ) est moins concernée par les activités touristiques.

Néanmoins, certains sites sont identifiés, notamment un espace d'activités sportives et ludiques comportant une piscine et un site de tir à l'arc (Bessan), entre l'autoroute A9 et la route D 612A, et le village de vacances (Domaine Sainte-Véziane). On peut également citer l'établissement « le domaine mas Gaudy », gîte 2 étoiles sur la route D 28, en limite sud de la zone d'étude.

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

La commune est dotée d'un PLU approuvé le 11 janvier 2013, dont la dernière modification (modification simplifiée n°2) date du 13 octobre 2016.

La Ligne Nouvelle s'inscrit dans les zones N (secteurs N2, Np, Np1 et Nm), A et AUE (secteurs AUE0 et AUE1).

Un EBC est recensé au droit de l'aire d'étude, en limite sud, mais en dehors de l'emprise de l'emplacement réservé du projet.

Sur la commune 14 servitudes sont recensées :

- AC1: Conservation du patrimoine culturel;

- AS1 : protection des eaux potables;
- EL6 : Routes nationales et autoroutes ;
- EL11 : déviations d'agglomérations ;
- I3 : Canalisations de transport et de distribution de gaz ;
- I4 : Canalisations électriques ;
- PM1 : Risques (plan de prévention des risques inondations) ;
- PT2 : Protection des centres radioélectriques d'émission et de réception contre les obstacles ;
- PT3 : Réseaux de télécommunication ;
- T1 : Chemins de fer ;
- T4 et T5 : Balisage aéronautique. Dégagement des aérodromes civils ou militaires ;
- Int1 : cimetières ;
- Servitudes instituées sur le site de l'ancienne décharge.

Au droit de la zone d'étude, sont présentes les servitudes AC1, AS1, I3, I4, PT2, PT3, T1, T5 et PM1.

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

Concernant les infrastructures de transport, les abords de la zone d'étude sont marqués par un réseau relativement dense.

La zone d'étude traverse le nord du territoire communal caractérisé par de nombreux axes de transports : l'A9, RD 125, RD 612A (gare de péage de l'A9), RD 13, RD 137, RD 28.

Le tableau ci-après présente les 5 principales structures routières situées sur le territoire communal de Bessan (autoroute et routes départementales) et s'inscrivant au droit de l'air d'étude ou à proximité.

**Tableau 3 : Principales structures routières situées sur le territoire communal de Bessan s'inscrivant au droit du projet ou à proximité**

Voirie	Situation par rapport à la zone d'étude	Trafic TMJA + % de PL (2018)
A9	La zone d'étude longe l'A9	63 800 véh (Béziers Ouest) dont 23,4 % de PL
D13	Relie Faugères et Agde	5 763 véh. dont 2,1 % de PL
D137	Relie Saint-Thibéry et Vias	-
D28	Relie Béziers et Bessan	2 648 véh. dont 3,5 % de PL
D125	Permet de relier Bessan et Montblanc	1 814 véh.

Concernant le réseau ferroviaire, la commune de Bessan est concernée par la ligne « Vias-Lézignan-La Cèbe » (destinée à l'exploitation de la carrière des Roches Bleues).

L'aire d'étude traverse le réseau Aqua Domitia et le gazoduc SEF-G-28350.

En ce qui concerne les autres équipements, on peut identifier la présence d'un parc photovoltaïque à l'ouest, au lieu-dit « La Valmale », et d'un second situé entre les carrières et l'A9, au lieu-dit « le Causse ».

Des entreprises relevant de la nomenclature ICPE sont également présentes : sur Bessan, dans la zone d'étude, c'est le cas des Carrières des Roches Bleues (Naffries).

Enfin, une station de pompage est repérée sur l'aire d'étude.

#### 5.4.4.4. LES RISQUES TECHNOLOGIQUES


Le risque Transport de matières Dangereuses (TMD) est recensé. Il est lié à la présence de la voie ferrée Vias / Lézignan / La Cèbe mais également à la présence du gazoduc précédemment cité et par la présence d'infrastructures routières telles que l'A9 et la RD13.

Bessan est également concerné par le risque de rupture de barrage.

Deux ouvrages concernent la commune et la zone d'étude en cas de rupture :

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

#### 5.4.5. Le patrimoine et le paysage

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

##### 5.4.5.1. PATRIMOINE HISTORIQUE ET CULTUREL

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

Toutefois, au sud de l'aire d'étude, le monument historique de la ruine du moulin de l'Hérault à l'est, et deux autres monuments historiques en centre-ville sont identifiés.

##### 5.4.5.2. PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

Sur la commune de Bessan, des vestiges datant de l'Antiquité sont recensés : l'oppidum de la monédière (du VI<sup>e</sup> siècle avant notre ère jusqu'au Haut-Empire). Dans sa partie orientale, le secteur d'étude se

rapproche de celui de la voie Domitienne et la répartition des sites connus se densifie.

Sur Bessan sont notamment concernés « Les Castans », « Garrigue Haute », « La Guinarde », « La Vière », « Montraisin », « Mont Ramus sud », « Carrières des Roches bleues », « Naffrie ».

Deux sites archéologiques majeurs sont identifiés à proximité de l'aire d'étude :

- La chapelle Saint-Claude ;
- La chapelle de Naffrie, au droit de la carrière des Roches Bleues.

##### 5.4.5.3. LE PAYSAGE

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

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

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

Trois objectifs permettront l'insertion paysagère de la Ligne Nouvelle :

- Inscrire le projet LNMP dans le relief volcanique des monts Ramus ;
- Insérer les tronçons en remblais et les viaducs de décharge à travers la plaine de l'Hérault ;
- Préserver la continuité paysagère du cours de l'Hérault.

##### 5.4.6. Synthèse

###### Avertissement

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

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

- Les sols compressibles dans la vallée de l'Hérault ;
- Les secteurs d'instabilité dans les formations volcaniques des monts Ramus ;
- Périmètre de protection rapprochée (PPR) et éloignée (PPE) d'un captage public d'alimentation en eau potable ;
- Un puits privé à usage industriel ;

- La zone d'enjeux concernant la ressource en eau souterraine en amont du champ captant l'AEP de Filliol de la commune de Florensac ;
- Les enjeux hydrauliques liés au franchissement des ruisseaux de Laval, de la Garrigue, de Pauruc, de Cornegrefis, de l'Ardaillou, de l'Hérault et des zones inondables associées,
- Les enjeux écologiques (patrimoine naturel, zones humides, espèces à enjeux, zones protégées et d'inventaire),
- Les enjeux agricoles et forestiers.
- La zone industrielle de « La Grande Basse » ainsi que la carrière des Roches Bleues ;
- L'A9, RD 125, RD 612A (gare de péage de l'A9), RD 13, RD 137, RD 18 ;
- Le réseau Aqua Domitia ;
- Le gazoduc SEF-G-28350 ;
- La station de pompage repérée sur l'aire d'étude ;
- Le risque Transport de matières Dangereuses (TMD) ;
- Le risque de rupture de barrage ;
- Le site sensible n°14 « Vallée de l'Hérault et monts Ramus ».

### 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

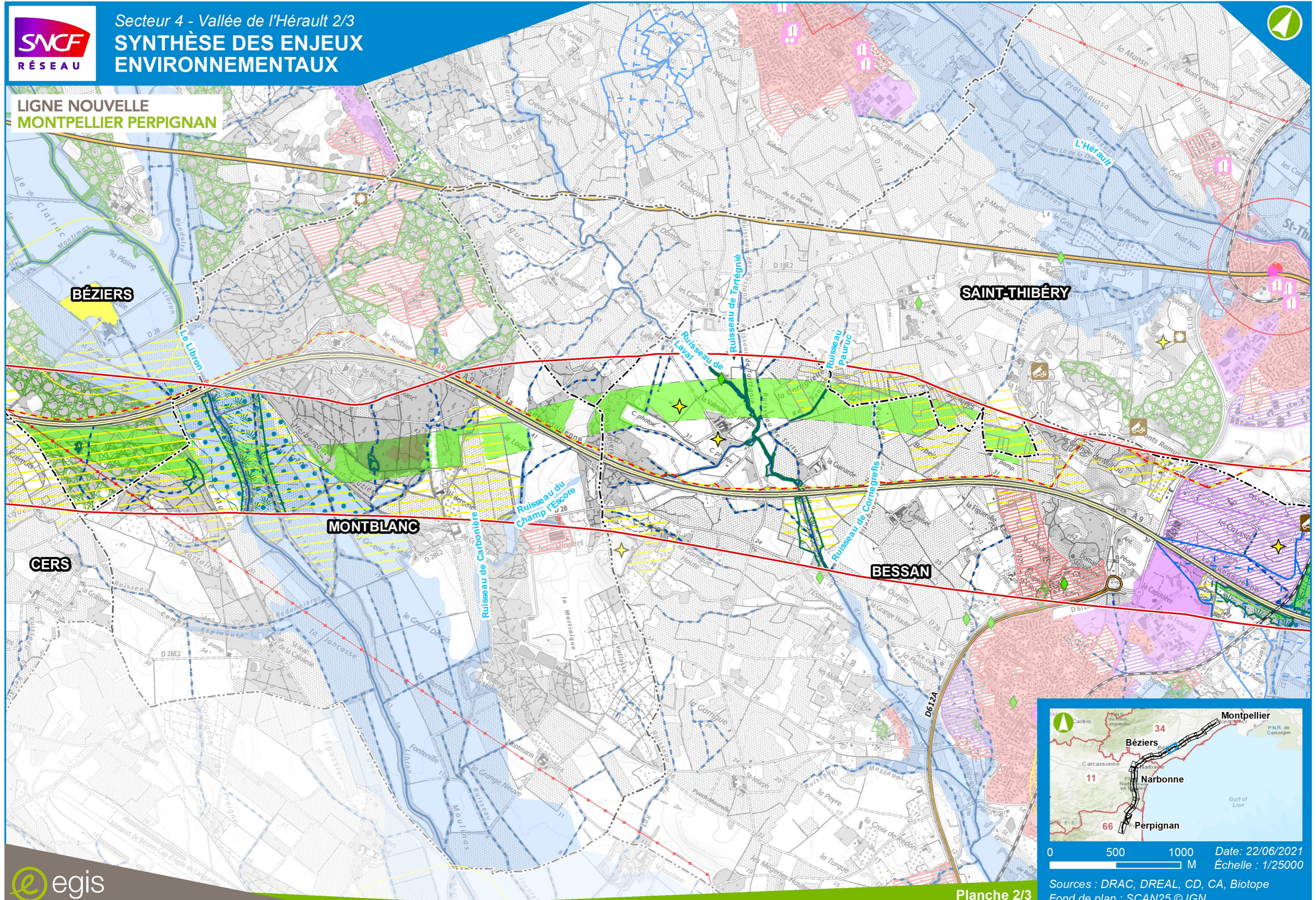
- Patrimoine UNESCO
- Site classé
- Site inscrit
- Site Patrimonial Remarquable
- Voie Domitienne

#### Monument historique et périmètre de protection :

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



**LIGNE NOUVELLE  
MONTPELLIER PERPIGNAN**

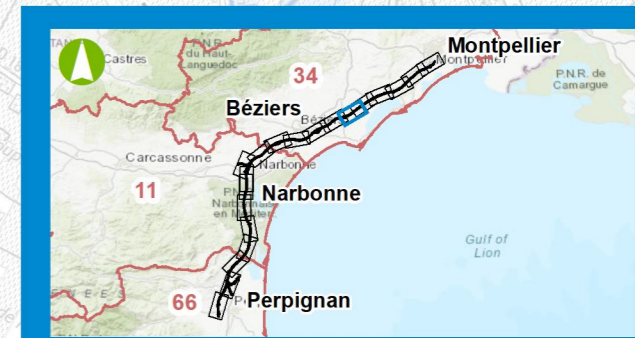
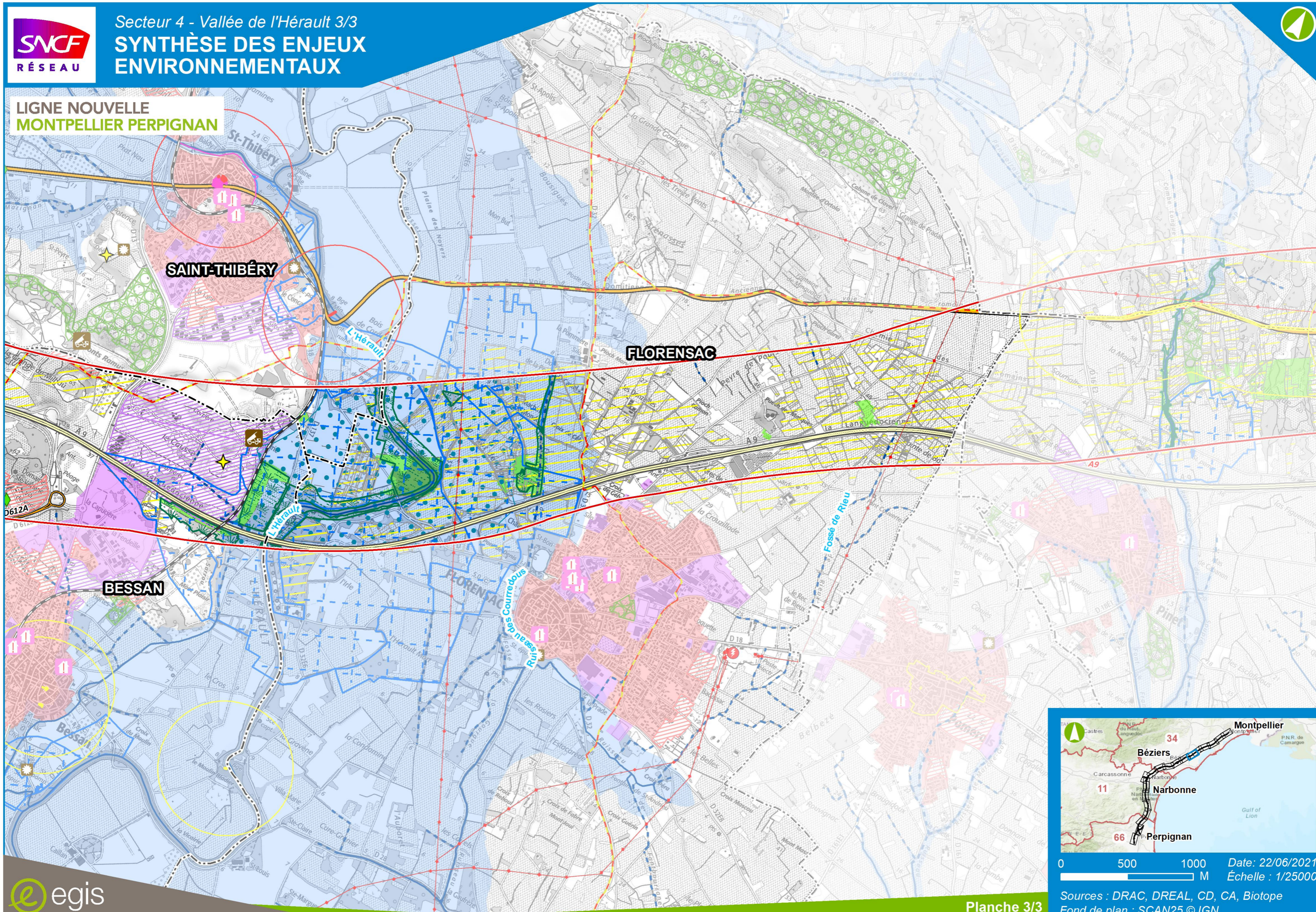


0 500 1000 M Date: 22/06/2021  
Échelle : 1/25000

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






**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. ANALYSE DES 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 Bessan 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 :

- Création d'un emplacement réservé spécifique au projet LNMP ;
- Mise en compatibilité des règlements de zonage par des éléments de rédaction spécifiques au projet LNMP.

Les effets du projet font l'objet d'une analyse spécifique dans le cadre 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 les zonages N, A et AUE du document d'urbanisme communal.


Le tableau ci-après rappelle la proportion de l'emplacement réservé par zones du PLU.

**Tableau 4: Proportion de l'emplacement réservé par zonage du PLU**

Nom de la zone concernée par la mise en compatibilité	Proportion d'ER par zonage du PLU	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la superficie de la commune
Zone N	18,8 %	0,9 %
<i>Dont secteurs :</i>		
N2	9,2 %	0,44 %
Np	1,5 %	0,07 %
Np1	5,4 %	0,27 %
Nm	2,7 %	0,13 %

Nom de la zone concernée par la mise en compatibilité	Proportion d'ER par zonage du PLU	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la superficie de la commune
Zone A	33,1 %	1,57 %
Zone AUE	48,1 %	2,28 %
<i>Dont secteurs :</i>		
AUE0,	5,5 %	0,26 %
AUE1	42,6 %	2,02 %

### 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 Bessan, la section courante du projet alterne entre déblais et remblais avec des volumes importants.

Un remblai sur plus de 3 000 m de longueur, représentant un volume d'environ 650 000 m<sup>3</sup>, et pouvant dépasser une hauteur de 15 m environ, est prévu au niveau du ruisseau de Laval (PK103,7 à PK107).

Un déblai sur 1 km, représentant un volume d'environ 590 000 m<sup>3</sup>, à une profondeur pouvant atteindre 30 m environ, permettra le passage de la Ligne Nouvelle au niveau des monts Ramus.

Sur la commune de Bessan, des déblais nécessiteront des tirs de mines (D3292).

Une zone de dépôts permanents est envisagée sur la commune. 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 afin 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.

Les formations géologiques sur les secteurs volcaniques ainsi que sur les formations alluvionnaires compressibles de l'Hérault sur la commune de Bessan peuvent présenter des risques en phase exploitation (effondrement de cavités, tassements, etc.) pour le projet de Ligne Nouvelle et notamment pour ses ouvrages d'art.

En effet, les sols compressibles de la plaine alluviale de l'Hérault nécessitent un traitement particulier afin d'éviter les phénomènes de tassement, préjudiciables à la pérennité de la Ligne Nouvelle. La traversée de la vallée compressible nécessite donc la réalisation d'ouvrages d'art avec des fondations profondes constituées de pieux descendant entre 15 et 30 m de profondeur.

Les déblais dans les basaltes scoriacés semi-rocheux de Bessan nécessitent, quant à eux, des mesures spécifiques pour assurer la stabilité des talus. Des masques de protection, pour éviter les problèmes de stabilité de talus, seront mis en place.

#### 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. Même la réalisation des fondations profondes du viaduc de l'Hérault n'est pas susceptible de modifier les écoulements souterrains de la nappe alluviale.

En phase exploitation, les effets quantitatifs seront nuls.

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

Les effets qualitatifs en phase travaux sont liés aux risques de pollution accidentelle. En phase d'exploitation, des pollutions accidentelles liées aux transports de marchandises (ligne mixte dans cette zone : circulation de frets et de voyageurs) ou des pollutions chroniques liées à l'usage de produits phytosanitaires pour l'entretien des voies peuvent avoir lieu.

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

La réalisation des ouvrages d'art de franchissement des cours d'eau constitue un risque important de pollution accidentelle en phase travaux : c'est le cas du viaduc de l'Hérault sur la commune de Bessan. Les installations de chantier principales seront à l'extérieur de ce secteur.

Une base travaux sur la commune (incluse dans l'ER) sera présente dans la commune, le long de l'autoroute A9 au nord et à l'est de la RD13.

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.

En phase exploitation, l'aménagement comprendra l'ensemble des dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires. Différents bassins de rétention ou confinement seront implantés le long de la voie.

Dans la traversée des PPR (Puits de Filliol F01 à F12), les principales mesures de réduction spécifique consistent à :

- Interdire les installations de chantier sur ces périmètres ;
- Collecter les eaux de ruissellement et les rejeter dans le réseau superficiel après décantation (phase travaux) ;
- Mettre en place un système d'assainissement en phase exploitation ;
- Interdire le traitement chimique des voies ;
- Mettre en place d'un 3ème rail anti-déraillement ;
- Mettre en place d'un réseau de suivi de la ressource.

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

#### 5.5.1.4. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SUPERFICIELLES

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

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

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

Le projet concerne les ruisseaux de Laval, de Torturies, de Rec-Pauruc, de Cornegrefis, l'Hérault ainsi que d'autres cours d'eau intermittents.

Les enjeux liés aux aspects quantitatifs du franchissement du ruisseau de Laval sont modérés.

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'écêtement sont envisagés pour collecter et tamponner le débit des eaux de ruissellement avant restitution au milieu.

Les ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés afin de permettre une transparence hydraulique et écologique, tout en assurant la pérennité des ouvrages.

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

Concernant les aspects qualitatifs, les enjeux associés aux cours d'eau sont modérés pour le ruisseau de Laval et forts pour l'Hérault.

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

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

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

#### 5.5.1.5. LES INCIDENCES SUR LES RISQUES NATURELS

##### 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 MESURES ENVISAGEES

###### Risque inondation :

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

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

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


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

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

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

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

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

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

##### 5.5.2.1.1. 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.

##### 5.5.2.1.2. LES EFFETS SUR LES ESPACES NATURELS PROTEGES

Le projet intercepte les sites suivants :

- 4 ZNIEFF : « Plaine des Castans » et « Volcans et coulées basaltiques des monts Ramus » ; « Bois et maquis de Montmarin » et « Cours aval de l'Hérault » ;
- Des PNA : Loutre d'Europe, Aigle de Bonelli (zones d'erratismes et d'hivernage), Emyde lépreuse, Odonates, Outarde canepetière et Pie-grièche et Lézard Ocellé.



### 5.5.2.1.3. LES EFFETS SUR LES HABITATS NATURELS, LA FAUNE ET LA FLORE

Le projet entrainera un dérangement lors de la phase travaux et la destruction des milieux situés dans l'emprise. 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.

### 5.5.2.1.4. LES EFFETS SUR LES FONCTIONNALITES ECOLOGIQUES

Les principaux effets de la Ligne Nouvelle sur les continuités écologiques concernent l'interruption de corridors écologiques, en particulier :

- Au droit du ruisseau de Laval et son affluent le Tartégné (trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon, zones humides associées à la ripisylve du ruisseau, petite faune, amphibiens et corridor de déplacement pour les chiroptères) ;
- Au droit du ruisseau de Rec-Pauruc (zones humides associées à la ripisylve du ruisseau) ;
- Au droit du ruisseau de Cornegrefis (trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon) ;
- Au droit de l'Hérault (trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon) ;
- Au droit du ruisseau les Négacots ;
- Au droit du réservoir de biodiversité (milieu boisé) situé en limite ouest de la commune.

### 5.5.2.1.5. 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. Ces rétablissements sont renforcés par les traitements de surface et la végétalisation pour améliorer les abords des ouvrages. Au droit des cours d'eau et autres linéaires, ils permettent de maintenir les milieux de vie et la circulation des espèces aquatiques et terrestres.

Ainsi, la fragmentation sera atténuée par la mise en place systématique d'ouvrages de franchissement ou d'aménagements de rétablissement des continuités au droit des corridors écologiques identifiés (trame verte et bleue), à savoir :

- Un pont-rail au droit du ruisseau de Laval
- Une buse à fonctionnalité hydraulique au droit du Tartégné et du Rec-Pauruc ;
- Un portique au droit du ruisseau de Cornegrefis ;
- Un pont-route au droit du réservoir de biodiversité (milieu boisé) situé en limite ouest de la commune.

Ces ouvrages s'inscrivent en cohérence avec les ouvrages de franchissement installés sur l'A9 à proximité, et permettent ainsi de maintenir la continuité écologique des différents sites.

Les mesures associées à l'effet d'emprise sont le balisage ponctuel des stations végétales, une optimisation des emprises associée au balisage général du chantier pour contenir au maximum les travaux et les mesures de limitation des pollutions accidentelles, de prévention vis-à-vis du développement d'espèces invasives en phase chantier et de remise en état.

Une veille et une lutte éventuelle contre les espèces invasives seront coordonnées par le responsable chantier. 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/déblais et autres dépendances vertes, et la transplantation de plantes-hôtes contribueront à l'insertion du projet dans le milieu naturel.

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

Il sera en outre étudié la possibilité d'ajouter des passages à faune supplémentaires en lisière nord-est du boisement concerné par l'OAP lors des phases de conception détaillée ultérieure.

L'ensemble de ces mesures permettent également d'assurer les continuités écologiques.

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

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

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

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

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

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 zone d'étude, près de 15 exploitations sont concernées ;
- Les effets indirects sur les structures collectives (SCAV Rosé de Bessan) dont les zones d'apport sont localisées sur des parcelles

potentiellement impactées (effet sur le potentiel de production notamment).

### 5.5.3.3. LES MESURES ENVISAGEES

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

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

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

Les mesures proposées face aux effets directs sont :

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

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

### 5.5.3.4. LES INCIDENCES SUR LES FORETS ET LES ACTIVITES SYLVICOLES

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

Aucun EBC n'est à déclasser pour le projet.

#### 5.5.3.4.2. LES EFFETS SUR LES FORETS ET L'ACTIVITE SYLVICOLE

Le projet ne concerne aucune parcelle forestière à enjeu fort.

#### 5.5.3.4.3. 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.

Le projet s'inscrit en secteurs AUE0 et AUE1 (zone à urbaniser à vocation économique et d'équipements) définie dans le règlement du PLU comme des secteurs non équipés ou insuffisamment équipés de la commune destinés à une urbanisation future à vocation économique et d'équipements.

##### 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 des affouillements et exhaussements liés à la Ligne Nouvelle nécessite l'acquisition de terrains et de bâtis impactés par le projet. Sur la commune, plusieurs bâtis sont acquis.

La création de la Ligne Nouvelle traverse plusieurs infrastructures de transport et autres chemins ruraux et d'exploitations qui nécessiteront des aménagements spécifiques pour leur rétablissement. La ligne ferroviaire existante « Vias / Lézignan/ La Cèbe » est également impactée car traversée par le projet.

Durant les travaux, le chantier entraînera des nuisances temporaires et indirectes pour les habitants situés à proximité des travaux. Cependant, les études acoustiques montrent qu'aucun bâti ne sera soumis à un niveau sonore supérieur aux seuils réglementaires.

##### 5.5.4.2. LES MESURES ENVISAGEES

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

Toutes les voiries et tous les réseaux traversés seront rétablis.

Concernant les nuisances acoustiques, la conception du projet a particulièrement cherché à éviter les zones bâties de la commune. Cette réduction des nuisances sera bénéfique en phase travaux comme en phase exploitation. En outre un peu plus de 1 km de linéaire d'écrans absorbants et de merlons acoustiques seront implantés sur les tronçons concernés.

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 ne traverse aucun périmètre de protection de monument historique ou site (inscrit ou classé) sur le territoire communal.

De nombreux sites archéologiques sont avérées ou potentiels dans l'emprise ou aux abords du projet.

Le projet traverse en fort remblai une colline volcanique des monts Ramus, déjà bien entamée par l'exploitation des carrières, avec des talus pouvant atteindre 30 m de hauteur.

Il franchit en passage inférieur la RD 13 entre Bessan et Saint-Thibéry avant de traverser à la grande carrière des Roches Bleues.

La traversée de la plaine inondable de l'Hérault s'effectue à travers les vignes avec une succession de viaducs, d'ouvrages de décharge et de remblais, l'ensemble d'une hauteur entre 10 m et 12 m environ. Ces ouvrages permettent les transparences hydrauliques et le rétablissement des routes ou chemins d'exploitation. Cependant, ils bloquent en partie les vues lointaines sur la plaine, à l'image de l'autoroute A9, toute proche.

##### 5.5.5.2. LES MESURES ENVISAGEES

La procédure d'archéologie préventive (diagnostics archéologiques préventifs voire fouilles préventives le cas échéant) 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.

La conception du projet permet également d'éviter les sites archéologiques suspectés.

Le projet s'inscrira dans les monts Ramus de façon à protéger le relief culminant le plus significatif. Des modelés géomorphologiques de talus en déblai/remblai permettant de mettre en valeur les sols volcaniques en place seront créés. Des boisements ponctuels sur les zones terrassées propres au contexte volcanique des monts Ramus seront effectués afin d'intégrer au mieux la Ligne nouvelle. De plus, les abords de la RD 13 seront réaménagés de façon paysagère, afin de requalifier l'accès vers Saint-Thibéry.

Afin de préserver la qualité paysagère de la plaine de l'Hérault, celle-ci sera traversée via des viaducs de décharge qui auront une architecture sobre et cohérente, et permettront de créer des ouvertures visuelles sous les tabliers. Les emprises du chantier seront limitées sur le vignoble présent dans la plaine.

Les tronçons en remblais seront traités de manière qualitative, avec des plantations sur les pieds de talus de remblai, et les limites d'emprises avec des bandes boisées ou des alignements d'arbres (boisement champêtre et des plantations d'alignement avec feuillus caduques spécifiques à la plaine de l'Hérault tels que le chêne pubescent, le platane, le peuplier blanc...). De plus, les boisements présents dans la plaine et la ripisylve de l'Hérault seront préservés afin de masquer la Ligne Nouvelle depuis le site du pont romain de Saint-Thibéry.

#### 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 Bessan.

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

Le territoire communal est concerné par les sites Natura 2000 « Est et Sud de Béziers » et « Cours inférieur de l'Hérault ». Le projet est marginalement concerné par ces sites sur la commune de Bessan.

Selon les conclusions de l'évaluation appropriée des incidences pour les sites Natura 2000 concernés par le projet de Ligne Nouvelle, au regard des atteintes résiduelles sur les différents éléments évalués, et malgré l'application de mesures de réduction, le projet présente une incidence résiduelle notable sur le site « Est et Sud de Béziers ». Des mesures de compensation seront mises en place orientées sur l'Outarde Canepetière. Le projet touche en effet des secteurs de reproduction ou de stationnement hivernal de l'espèce.

L'objectif sera de recréer des espaces de friches ou cultures favorables à la reproduction du noyau de population locale de l'espèce. Cette espèce est très dépendante de l'assolement. Aujourd'hui, un site comme le plateau à l'ouest de Bessan est très favorable pour mener des actions en faveur de cette espèce.

Dans tous les cas, cette restauration d'habitat s'accompagne d'un panel d'actions pour les gérer :

- Mettre en place de plan de gestion afin de pérenniser et de cadrer les actions compensatoires, et conventionnement avec un ou plusieurs organismes gestionnaires ;
- Mettre en place de suivis pluriannuels ciblés sur l'utilisation de chaque parcelle compensatoire ;
- Minimiser le morcellement. Préférer les parcelles de surfaces réduites (entre 50 ares et 1 ha) et dispersées sur un même secteur. Les sites devront soit être des sites d'importance pour la conservation des espèces visées (importante population, très bon état de conservation) soit des secteurs menacés par l'urbanisation ou tout autre projet d'aménagement sur lequel il est possible de mettre en place des opérations de restauration ;
- Mettre en place de suivis pluriannuels ciblés sur l'utilisation de chaque parcelle compensatoire ;

- Gérer favorablement les sites de rassemblements postnuptiaux et d'hivernage ;
- Renforcer la contractualisation des mesures de gestion des habitats avec les agriculteurs et les autres acteurs concernés.

En ce qui concerne le site « Cours inférieur de l'Hérault », le projet a une incidence résiduelle non notable.

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 proposées au PLU de la commune de Bessan, en vigueur depuis le 11/01/2013 et modifié récemment en 2016, 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 au chapitre 4 de la pièce F étude d'impact.

## 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. chapitre 5 de l'étude d'impact du projet à ce sujet).

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 chapitre 5.16 de l'étude d'impact 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 du périmètre de l'emplacement réservé 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 5 : Exemple de tableau de suivi**

Analyse par zone	Au stade de mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone N		
Secteurs :		
<b>N2</b>	9,2 % inclus dans l'ER	Y % acquis
<b>Np</b>	1,5 % inclus dans l'ER	Y % acquis
<b>Np1</b>	5,4 % inclus dans l'ER	Y % acquis
<b>Nm</b>	2,7 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone A	33,1 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone AUE		
Secteurs :		
<b>AUE0</b>	5,5 % inclus dans l'ER	Y % acquis
<b>AUE1</b>	42,6 % inclus dans l'ER	Y % acquis

## 5.9. RESUME NON TECHNIQUE

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

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

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

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

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

L'évaluation environnementale permet d'interroger l'opportunité des décisions d'aménagement en amont de la réalisation des projets s'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 le nord du territoire communal de Bessan, caractérisé par de nombreux axes de transports, par la présence de plusieurs mas et bâtiments agricoles ainsi qu'un parc photovoltaïque, un village de vacances, un centre de loisirs et une station de pompage.

La zone d'étude couvre 7,3 km<sup>2</sup> du territoire communal, soit 26,4 %, tandis que l'emprise de l'emplacement réservé couvre 131 ha soit 4,7 % du territoire communal.

#### 5.9.3.1.2. LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

Le projet s'inscrit dans la vallée alluviale de l'Hérault et les anciens volcans de l'agathois (Monts Ramus) à une altitude variant d'une dizaine à une cinquantaine de mètres.

Des sols compressibles sont à noter dans la vallée de l'Hérault. Les formations volcaniques des monts Ramus constituent des secteurs d'instabilité.

#### 5.9.3.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

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

- Les Sables astiens de Valras-Agde (FRDG 224) ;
- Les Alluvions de l'Hérault (FRDG 311) ;
- Les Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers-Pézenas (FRDG 510).

Sur la commune de Bessan, la zone d'étude traverse des périmètres de protection de captage AEP publics, situés sur la commune de Florensac (Puits Filliol F01 à F12).

La zone d'étude traverse également un forage AEP privé : les Puits Carrière SEM.

Les alluvions de l'Hérault sont très vulnérables. La zone d'enjeux se situe en amont du champ captant l'AEP de Filliol de la commune de Florensac.

#### 5.9.3.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

La zone d'étude concerne l'Hérault en limite communale est ainsi que les ruisseaux de Laval, de Tratégné, de Torturies, de Pauruc, de Cornegrefis, de Marignan, de Négacots.

Des enjeux forts sont liés aux zones inondables de l'Hérault, tandis qu'ils sont modérés pour le ruisseaux de Laval.

#### 5.9.3.1.5. LES RISQUES NATURELS

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

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

### 5.9.3.2. LE PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

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

- 4 ZNIEFF : « Plaine des Castans », « Volcans et coulées basaltiques des monts Ramus », « Bois et maquis de Montmarin » et « Cours aval de l'Hérault » ;
- Des PNA : Loutre d'Europe, Aigle de Bonelli, Emyde lepreuse, Odonates, Outarde canepetière, Pie grièche et Léopard Ocellé.

Les principaux sites à enjeux identifiés sur la zone d'étude sont liés aux stations végétales ponctuelles au droit de la Garrigue Haute, aux ruisseaux de Tortures et Laval (enjeu chiroptère), à la ripisylve **du Rec Pauru, du ruisseau de Laval et de l'Hérault, aux friches humides à l'est du Domaine Ste-Véziane, aux zones humides de la plaine alluviale de l'Hérault et à la plaine de Bessan (enjeu avifaune)**.

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

Plusieurs zones à enjeux agricole et viticoles forts sont recensés sur la zone d'étude (plaine de la Guinarde et vallée alluviale de l'Hérault).

On note la présence de plusieurs zones présentant des enjeux forestiers forts (Castelsec et ripisylve de l'Hérault), ainsi que la forêt de Bessan, à l'ouest de la commune (enjeux faibles à moyens).

### 5.9.3.4. L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

Le projet traverse la partie Nord du territoire communal. Il est composé pour l'essentiel de zones agricoles, de quelques habitations individuelles et d'une carrière sur sa partie Est.

Plusieurs infrastructures de transport (l'A9 et gare de péage, RD125, RD612A, RD13, RD137, RD28) ainsi que la ligne ferroviaire Vias-Lézignan-La Cèbe sont traversées.

Sont aussi concernés par le projet, un gazoduc et le réseau d'alimentation en eau (Aqua Domitia). Une partie d'un parc photovoltaïque est également traversée. Signalons que deux autres programmes de parc sont situés à proximité du projet.

Pour ce qui est de l'aspect urbanistique, la commune est concernée par 14 servitudes.

Enfin, la commune est soumise au risque lié au transport de matières dangereuses (A9, RD13 notamment) et au risque de rupture de barrage (2 ouvrages sont à l'origine de ce risque).

### 5.9.3.5. PATRIMOINE ET PAYSAGE

Aucun site classé/ inscrit ou de périmètre de protection de monument historique n'est situé à proximité du projet.

Des enjeux archéologiques sont présents puisque le projet intercepte 2 sites archéologiques. D'autres sites sont suspectés aux abords du projet.

Enfin, Bessan est concerné par le site sensible paysager n°14 « Vallée de l'Hérault et monts Ramus » au sein du schéma directeur architectural et paysager (SDAP) de la Ligne Nouvelle.

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

La Ligne Nouvelle traverse les zonages N, A et AUE du document d'urbanisme communal.

Le tableau ci-après rappelle la proportion de l'emplacement réservé par zones du PLU.

**Tableau 6: Proportion de l'emplacement réservé par zonage du PLU**

Nom de la zone concernée par la mise en compatibilité	Proportion de l'ER par zonage du PLU	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la superficie de la commune
Zone N	18,8 %	0,9 %
<i>Dont secteurs :</i>		
<i>N</i>	9,2 %	0,44 %
<i>Np</i>	1,5 %	0,07 %
<i>Np1</i>	5,4 %	0,27 %
<i>Nm</i>	2,7 %	0,13 %
Zone A	33,1 %	1,57 %
Zone AUE	48,1 %	2,28 %
<i>Dont secteurs :</i>		
<i>AUE0,</i>	5,5 %	0,26 %
<i>AUE1</i>	42,6 %	2,02 %

##### 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 Bessan, la section courante du projet alterne entre déblais et remblais de volumes importants.

Un remblai sur plus de 3 000 m de longueur, représentant un volume d'environ 650 000 m<sup>3</sup> et pouvant dépasser une hauteur de 15 m environ est prévu au niveau du ruisseau de Laval (PK103, 7 à PK107). Un déblai sur 1 km, représentant un volume d'environ 590 000 m<sup>3</sup> à une profondeur pouvant atteindre 30 m permettra le passage de la Ligne nouvelle au niveau des monts Ramus. 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 de déblais en sol meuble à rocheux à Bessan nécessite la mise en place de masques de protection pour éviter les problèmes de stabilité de talus.

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

###### 5.9.4.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

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

La réalisation des piles du viaduc de l'Hérault constituera un risque de pollution temporaire. Les installations de chantier principales seront à l'extérieur de ce secteur.

En phase exploitation, l'aménagement comprendra l'ensemble des dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires. Différents bassins de rétention ou confinement seront implantés le long de la voie.

Dans la traversée des PPR (Puits de Filliol F01 à F12) les principales mesures de réduction spécifique consistent à :

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

###### 5.9.4.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

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

Le projet concerne les ruisseaux de Laval, de la Garrigue, de Rec-Pauruc et de Cornegrefis.

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.

###### 5.9.4.1.5. LES RISQUES NATURELS

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

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

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

##### 5.9.4.2. INCIDENCES ET MESURES SUR LE PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

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

Le projet s'inscrit dans les périmètres suivants :

- 4 ZNIEFF : « Plaine des Castans » et « Volcans et coulées basaltiques des monts Ramus » ; ; « Bois et maquis de Montmarin » et « Cours aval de l'Hérault » ;
- Des PNA : Loure d'Europe, Aigle de Bonelli, Emyde lépreuse, Pie-grièche, Odonates, Outarde canepetière, et Léopard Ocellé.

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

Concernant la phase exploitation, un risque concerne la destruction d'individus par collision avec les trains. Le rétablissement des continuités écologiques (ponts rails, ponts routes et buses) est l'une des mesures principales permettant de conserver les fonctionnalités écologiques. 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, LA FORET ET LA SYLVICULTURE

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

Agriculture : 15 exploitations sont concernées par le projet, avec des effets indirects sur 1 structure collective. Les mesures proposées résident dans la compensation des surfaces perdues, la possibilité d'un aménagement foncier, le rétablissement des pistes d'exploitation.

Forêts et sylviculture : aucun EBC n'est à déclasser pour le projet. Le projet ne concerne aucune parcelle forestière à enjeu fort.

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

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

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

La réalisation du projet impactera plusieurs bâtis.

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

Toutes les voiries et tous les réseaux traversés seront rétablis.

Un peu plus de 1km de linéaire d'écrans absorbants et de merlons acoustiques seront établis le long des espaces exposés aux nuisances sonores.

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

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

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

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

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

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

Le territoire communal est concerné par les sites Natura 2000 « Est et Sud de Béziers » et « Cours inférieur de l'Hérault ». Le projet est marginalement concerné par ces sites.

Selon les conclusions de l'Évaluation appropriée des incidences pour les sites Natura 2000 concernés par le projet de Ligne nouvelle, au regard des atteintes résiduelles sur les différents éléments évalués, et malgré l'application de mesures de réduction, le projet présente une incidence résiduelle notable sur le site « Est et Sud de Béziers ». Des mesures de compensation seront mises en place orientées sur l'Outarde Canepetière. Le projet touche en effet des secteurs de reproduction ou de stationnement hivernal de l'espèce.

En ce qui concerne le site « Cours inférieur de l'Hérault », le projet a une incidence résiduelle non notable.

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 proposées au PLU de la commune de Bessan, en vigueur depuis le 11/01/2013, visent à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet LNMP. La justification du choix du projet retenu figure au chapitre 4 de la Pièce F étude d'impact.

### 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. chapitre 5 de l'étude d'impact du projet à ce sujet).

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 chapitre 5.16 de l'étude d'impact 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 du périmètre de l'emplacement réservé pourra être de nouveau réalisé par zone.

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

**Tableau 7 : Exemple de tableau de suivi**

Analyse par zone	Au stade de mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone N		
Secteurs :		
<i>N2</i>	9,2 % inclus dans l'ER	Y % acquis
<i>Np</i>	1,5 % inclus dans l'ER	Y % acquis
<i>Np1</i>	5,4 % inclus dans l'ER	Y % acquis
<i>Nm</i>	2,7 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone A	33,1 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone AUE		
Secteurs :		
<i>AUE0</i>	5,5 % inclus dans l'ER	Y % acquis
<i>AUE1</i>	42,6 % 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.

1

##### 2) Procédure d'institution

###### 2.1) Procédure

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

Sont applicables aux chemins de fer :

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

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

Alignement

L'obligation d'alignement s'impose :

- aux riverains de la voie ferrée proprement dite et à ceux des autres dépendances du domaine public ferroviaire telle que gares, cours de gares et avenues d'accès non classées dans une autre voirie ;

- elle ne concerne pas les dépendances qui ne font pas partie du domaine public où seule existe l'obligation éventuelle de bornage à frais communs.

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

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

Mines et carrières

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

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

###### 2.2) Indemnisation

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

2

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

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

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

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

### 2.3) Publicité

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

### 3) Effets de la servitude

#### 3.1) Prérogative de la puissance publique.

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

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

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

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

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

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

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

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

3

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

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

#### 3.2.1) Obligations passives.

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

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

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

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

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

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

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

#### 3.2.2) Droits résiduels du propriétaire

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

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

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

4



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

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

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

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



En partenariat avec :

