

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

Pièce H-9 : Commune de Mèze



Novembre 2021



PIECE H : MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

SOMMAIRE

1. GENERALITES SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME.....	7		
1.1. Mise en compatibilité.....	7		
1.1.1. Définition	7		
1.1.2. Champ d'application	7		
1.2. Mise en compatibilité d'un PLU	7		
1.3. Objet du présent dossier	8		
1.4. Réglementation de la mise en compatibilité du PLU et description de la procédure... 8	8		
1.4.1. Procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme	8		
1.4.2. Rappel des textes réglementaires	9		
1.4.3. Le cas particulier des communes « Littoral »	10		
1.4.4. Contenu du dossier de mise en compatibilité.....	10		
2. PRESENTATION DU PROJET	11		
2.1. Les caractéristiques générales du projet	11		
2.1.1. Les enjeux et apports du projet	11		
2.1.2. Les objectifs du projet	12		
2.2. Les caractéristiques de la section du projet traversant la commune de Mèze	15		
2.2.1. Le territoire communal	15		
2.2.2. Le projet sur le territoire communal.....	15		
3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE MEZE	17		
3.1. Caractéristiques du document d'urbanisme concerne par la mise en compatibilité ..	17		
3.2. Analyse de la compatibilité du projet avec le rapport de présentation	17		
3.3. Analyse de la compatibilité du projet avec le projet d'Aménagement et de Développement Durable	17		
3.4. Analyse de la compatibilité du projet avec les orientations d'aménagement et de programmation	17		
3.5. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement.....	17		
3.5.1. Les zones traversées	17		
3.5.2. Les dispositions générales du règlement.....	18		
3.5.3. Analyse de la compatibilité du projet avec les dispositions applicables aux différentes zones	18		
3.5.4. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement graphique (plan de zonage)	18		
3.6. Analyse de la compatibilité du projet avec les emplacements réservés	18		
3.7. Analyse de la compatibilité du projet avec les Espaces Boisés Classés	18		
3.8. Les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme (ancien article L.123-1-5 alinéa III - 2)	18		
4. LES DISPOSITIONS PROPOSEES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU.....	19		
4.1. Modifications apportées au plan de zonage	19		
4.2. Les modifications du règlement d'urbanisme	19		
4.3. Modifications apportées aux emplacements réservés.....	22		
5. L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE	23		
5.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan	23		
5.1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale.....	23		
5.1.2. Objectifs de l'évaluation et démarche mise en œuvre pour le projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan	23		
5.2. Contenu de l'évaluation environnementale	23		
5.3. Avis de l'Autorité environnementale	24		
5.4. Analyse de l'état initial de l'environnement.....	24		
5.4.1. L'environnement physique	24		
5.4.2. Le patrimoine naturel et biologique.....	25		
5.4.3. L'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture	26		
5.4.4. L'environnement humain.....	26		
5.4.5. Le patrimoine et le paysage	27		
5.4.6. Synthèse	28		
5.5. Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement et mesures proposées.....	32		
5.5.1. Les incidences sur l'environnement physique	32		
5.5.2. Les incidences sur le patrimoine naturel et biologique	33		
5.5.3. Les incidences sur l'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture	34		
5.5.4. Les incidences sur l'environnement humain	34		

5.5.5. Les incidences sur le patrimoine et le paysage	35
5.5.6. Conclusion	35
5.6. L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000.....	36
5.7. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité	36
5.8. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement	36
5.9. Résumé non technique.....	36
5.9.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP	36
5.9.2. Contenu de l'évaluation environnementale	36
5.9.3. Analyse de l'état initial de l'environnement.....	36
5.9.4. Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement et mesures proposées.....	37
5.9.5. L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000.....	39
5.9.6. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité.....	39
5.9.7. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement	39
6. ANNEXES.....	40
6.1. Annexe technique servitude T1 relative aux chemins de fer	40

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 Mèze au regard du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan..	13
Figure 4 : Extrait de la présentation de projet global au droit de la commune de Mèze.....	16
Figure 5 : Principaux enjeux environnementaux (1/3)	29
Figure 6 : Principaux enjeux environnementaux (2/3)	30
Figure 7 : Principaux enjeux environnementaux (3/3)	31

TABLEAUX

Tableau 1 : Historique du document d'urbanisme opposable.....	17
Tableau 2 : Proportion de l'emplacement réservé par zone	18
Tableau 3 : Principales infrastructures routières sur le territoire communal.....	27
Tableau 4 : Proportion de l'emplacement réservé par zonage du PLU	32
Tableau 5 : Exemple de tableau de suivi	36
Tableau 6 : Proportion de l'emplacement réservé par zonage du PLU	37
Tableau 7 : Exemple de tableau de suivi	39

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

1.1. MISE EN COMPATIBILITE

1.1.1. Définition

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

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

La procédure de mise en compatibilité s'applique :

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

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

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

1.1.2. Champ d'application

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

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

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

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

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

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

Elle ne s'applique pas aux Cartes Communales.

La commune de Mèze s'inscrit dans le SCoT du Bassin de Thau, approuvé le 4 février 2014. Le SCoT du bassin de Thau 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 Bassin de Thau n'est donc pas nécessaire.**

1.2. MISE EN COMPATIBILITE D'UN PLU

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

Le PLU a principalement pour objet de :

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

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

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

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

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

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

1.3. OBJET DU PRESENT DOSSIER

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

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

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

La procédure de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Mèze 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 Mèze 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 compétent, du maire de la commune également invité, et des personnes publiques associées prévues au code de l'urbanisme, parmi lesquelles notamment :

- La région Occitanie ;
- Le département de l'Hérault ;
- Les autorités organisatrices des transports notamment la région compétente en matière de gestion des transports régionaux de voyageurs, notamment ferroviaires (réseau des trains express régionaux, TER) ;
- Les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de programme local de l'habitat ;
- des organismes de gestion des parcs naturels régionaux³ et des parcs nationaux ;
- Des chambres de commerce et d'industrie territoriales ; des chambres de métiers ; des chambres d'agriculture ;
- Dans les communes littorales, des sections régionales de la conchyliculture ;

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

- De l'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale lorsque le territoire objet du plan est situé dans le périmètre de ce schéma ;
- Des établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes du territoire objet du plan, lorsque ce territoire n'est pas couvert par un schéma de cohérence territoriale.

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

 Cet avis est joint en pièce 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 Mèze.

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.

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

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

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

1.4.3. Le cas particulier des communes « Littoral »

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

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

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

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

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

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

1.4.4. Contenu du dossier de mise en compatibilité

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

Il comprend les pièces suivantes :

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

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.


- 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**.

2. PRESENTATION DU PROJET

2.1. LES CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Les portions de ligne mixte (voyageur + fret) correspondent aux sections du réseau ferroviaire les plus circulées : la section Montpellier – Sète, prolongée jusqu'à la jonction avec le réseau existant à l'est de Béziers et à la section Le Soler – Rivesaltes permettant ainsi au fret venant d'Espagne de ne pas traverser l'agglomération de Perpignan. Ces territoires présentent des contraintes topographiques et hydrauliques compatibles avec les contraintes techniques d'une ligne mixte. Le choix des zones de mixité est exposé dans la pièce F4 de l'étude d'impact et explicité en détails dans la pièce J (décision ministérielle n°2 « Mixité ») du présent dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Entre Montpellier et Perpignan, la desserte à grande vitesse du territoire sera assurée par deux gares nouvelles, à l'est de Béziers pour l'Ouest Héraultais et à l'ouest de Narbonne pour l'Est Audois. La desserte des Pyrénées-Orientales s'effectuera par la gare existante de Perpignan. Le bassin de Thau conservera une desserte grande ligne vers Sète et Agde : l'offre de service pouvant même être renforcée et fiabilisée en haute saison touristique grâce à l'augmentation de capacité permise par le futur doublet de lignes

2.1.1. Les enjeux et apports du projet

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

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

La Ligne Nouvelle permettra à la fois de faire circuler :

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

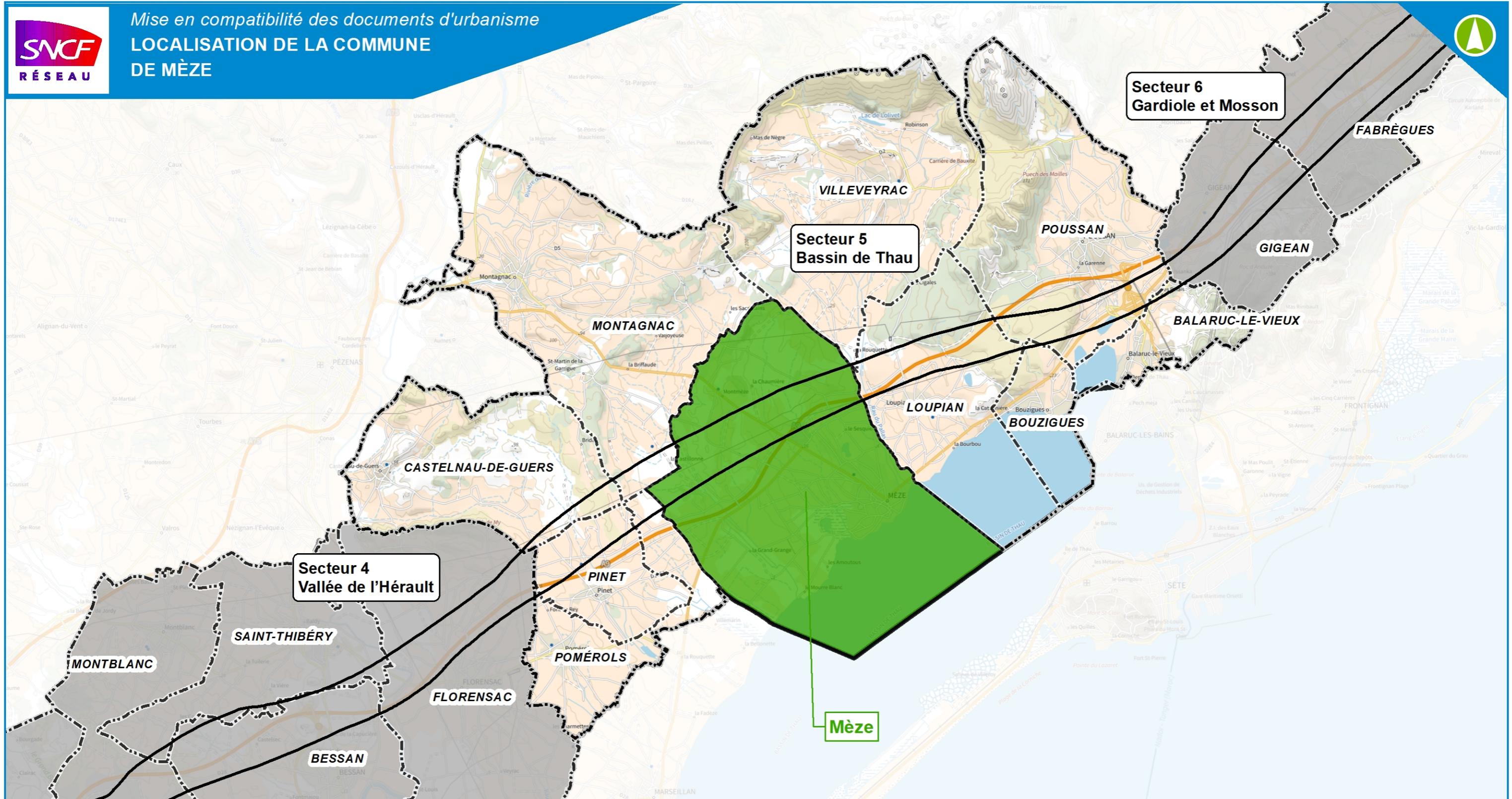
En complément de la voie ferrée existante modernisée, la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan permet de renforcer l'offre ferroviaire pour les voyageurs : plus de TGV, plus de TER sur la voie ferrée existante et de renforcer l'offre pour le transport de marchandises, créant ainsi les conditions d'un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

2.1.2. Les objectifs du projet

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

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

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



LÉGENDE

- Zone de Passage Préférentielle
- Commune concernée
- Limite communale

**LIGNE NOUVELLE
 MONTPELLIER PERPIGNAN**



0 1 2 Km
 Date : 20/01/2021
 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 MEZE

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 Mèze est incluse dans le secteur 5 – Bassin de Thau (voir la Figure 3 : Localisation de la commune de Mèze au regard du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ci-avant).

 Pour l'analyse territoriale à l'échelle du secteur géographique dans son ensemble, le lecteur est invité à se référer à l'étude d'impact du projet LNMP (pièces F3 et F5 notamment) et le détail de la phase 1 (pièces F-7A1 et F-7A2).

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


2.2.1. Le territoire communal

La commune de Mèze se situe dans le département de l'Hérault à 30 km de Montpellier.

Elle appartient à la communauté d'agglomération du Bassin de Thau, nommée Sète agglomération méditerranée, qui regroupe 14 communes.

La superficie de Mèze est de 3 460 hectares et elle compte 11 587 habitants en 2017.

2.2.2. Le projet sur le territoire communal

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

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

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 6 300 m, en majeure partie en remblais et avec une alternance de remblais et de déblais.

Cette section de la Ligne Nouvelle entre en déblais sur la commune de Mèze (en limite avec Pomérols) à environ 300 m au sud de la limite avec Montagnac. Elle passe en remblais au nord du bâti du domaine Creyssels, franchit le ruisseau de Nègue-Vaques en viaduc puis le plan d'eau des Creyssels franchi par une buse hydraulique. Elle alterne ensuite entre zones de remblai et déblai et traverse la Combe Guillem puis franchit successivement le ruisseau de la Font des Putes, la RD613 et le ruisseau de Front Frats qu'elle enjambe en viaduc.

Elle passe au plus près à environ 210 m au nord de l'autoroute A9.

Enfin, elle atteint la limite communale avec Loupian constituée par la RD5E8 qu'elle franchit par l'intermédiaire d'un viaduc (enjambant également le ruisseau de Pallas sur Loupian).

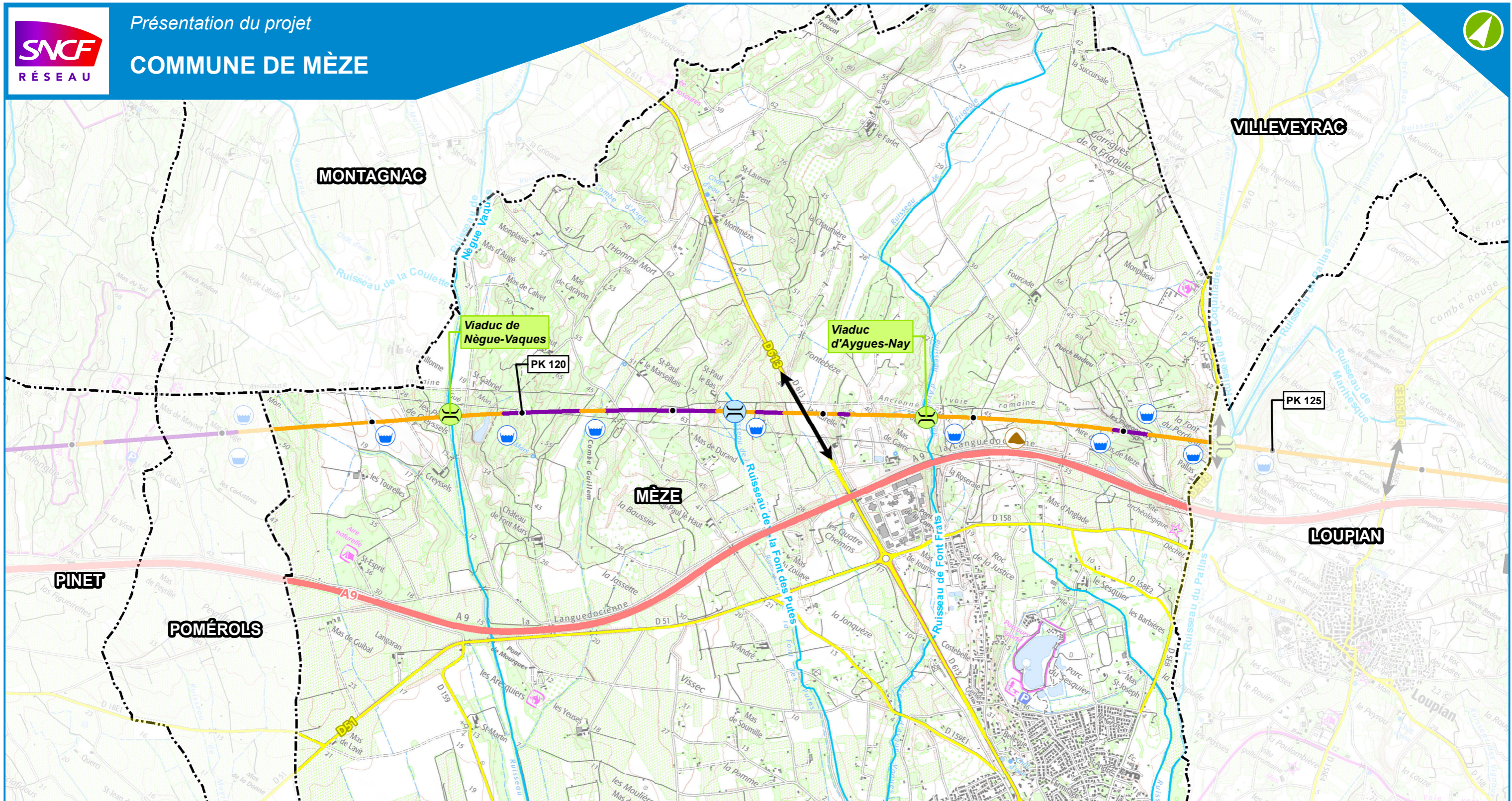
2.2.2.2. LES RETABLISSEMENTS DE VOIRIE

La Ligne Nouvelle franchit 2 routes principales, les départementales RD613 et RD5E8. Au total, 9 rétablissements de voies et chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet.

Un chemin de randonnée (Via Domitia) est concerné.

2.2.2.3. LES INSTALLATIONS CONNEXES

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



LÉGENDE

- Limite départementale
- Limite communale
- Réseau 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)



3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE MEZE

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

Le document d'urbanisme en vigueur de la commune de Mèze est son PLU approuvé le 22 mars 2017, ayant fait l'objet d'une modification simplifiée n°1 le 29 mai 2019.

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


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

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

Tableau 1 : Historique du document d'urbanisme opposable

PLU de Mèze		
Approbation du document d'urbanisme	Approbation des révisions et révisions simplifiées	Approbation des modifications et modifications simplifiées
PLU approuvé le 22/03/2017	-	MS n°1 du 29/05/2019.

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

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

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

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

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

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

Le rapport de présentation du PLU de la commune de Mèze prend en compte le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

Dans sa partie pollutions et nuisances, la « Ligne nouvelle LGV Montpellier Perpignan » est identifiée comme une infrastructure bénéficiant d'un classement sonore.

Dans sa partie 2.5 « Les choix retenus pour la délimitation des différents zonages complémentaires », il est indiqué que « les EBC existants positionnés dans le POS sur l'emprise de la nouvelle ligne LGV sont ajustés dans le PLU. »

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

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

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

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

Le projet de Ligne Nouvelle est mentionné dans le PADD de Mèze et est indiqué sur les figures représentant les orientations et notamment sur la carte de synthèse du PADD avec un tracé indicatif.

Le projet ne compromet pas le projet d'aménagement et de développement durable ; il est donc compatible avec ce dernier.

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

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

Le PLU de la commune possède deux orientations d'aménagement concernant des secteurs situés au sud du projet : la 1^{ère} au sud du centre-ville et la 2^{ème} sur le secteur nord Sesquiers.

Les emplacements réservés du projet de Ligne Nouvelle n'interceptent pas les secteurs faisant l'objet de ces orientations et ne compromettent donc pas leur réalisation.

Le projet est donc compatible avec ces orientations d'aménagement.

3.5. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE REGLEMENT

3.5.1. Les zones traversées

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

Tableau 2 : Proportion de l'emplacement réservé par zone

Zone concernée	Proportion de l'emplacement réservé sur la zone
Zone A	68, %
Zone N	31,8 %
Zone UE	0,2%

3.5.2. Les dispositions générales du règlement

Le règlement du PLU de la commune de Mèze ne contient aucune disposition générale.

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

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

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

- Zone A : la zone A recouvre des espaces de la commune équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Il s'agit d'une zone à vocation agricole qu'il convient également de protéger en raison de sa valeur environnementale et paysagère.

L'article 2 indique que sont autorisés, sous réserve de ne pas porter atteinte ni la vocation agricole de la zone ni à la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, les constructions nécessaires aux services publics à condition qu'ils soient techniquement nécessaires d'être implantés dans la zone.

Le règlement de la zone A n'est donc pas compatible avec le projet LNMP.

Le règlement de la zone A doit donc être modifié afin de permettre la réalisation du projet de Ligne Nouvelle.

- Zone N : la zone N recouvre des espaces de la commune équipés ou non, à protéger en raison, soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et plus particulièrement des paysages littoraux (Espaces Remarquables) et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de la présence de risques naturels, soit de leur caractère d'espace naturel.

L'article 1 indique que toutes les occupations ou utilisations du sol autres que celles permises par l'article 2 sont interdites

L'article 2 indique que sont admis, sous réserve de ne pas porter atteinte à la vocation d'espace naturel de la zone, ni à la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sous condition de respecter les dispositions de la Loi Littoral et dont la nécessité technique est avérée.

Le règlement de la zone N n'est donc pas compatible avec le projet LNMP.

Le règlement de la zone N doit donc être modifié afin de permettre la réalisation du projet de Ligne Nouvelle.

- Zone UE : la zone UE recouvre des espaces de la commune déjà urbanisés où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter.

Il s'agit d'une zone destinée à recevoir principalement des activités économiques, artisanales, industrielles et commerciales.

L'article 2 n'autorise pas les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet LNMP.

Le règlement de la zone UE n'est donc pas compatible avec le projet LNMP.

Le règlement de la zone UE doit donc être modifié afin de permettre la réalisation du projet de Ligne Nouvelle.

La mise en compatibilité porte donc sur le règlement des zonages A, N et UE du document d'urbanisme décrit 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 compatible avec le projet.

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

13 emplacements réservés sont inscrits au PLU de Mèze. L'emplacement réservé n°1 concerne la Ligne Nouvelle dont le bénéficiaire est SNCF Réseau. Aucun autre emplacement réservé n'est intercepté par le projet.

Le projet ayant évolué depuis la création de cet emplacement réservé, il conviendra de faire évoluer cet emplacement réservé n°1 dans le tableau des emplacements réservés. L'évolution concernant une superficie de seulement 324 m², aucune modification n'est apportée au plan de zonage au regard de l'échelle de celui-ci. La modification ne serait en effet pas visible.

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

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

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

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

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


4.1. MODIFICATIONS APORTEES AU PLAN DE ZONAGE

Paragraphe sans objet puisque le plan de zonage de la commune n'est pas modifié.

4.2. LES MODIFICATIONS DU REGLEMENT D'URBANISME

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

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

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

Zone A : Avant mise en compatibilité	Zone A : Après mise en compatibilité
<p><u>Article 2 : Occupations ou utilisations du sol soumises à des conditions particulières :</u></p> <p>Sous réserve de ne pas porter atteinte ni la vocation agricole de la zone ni à la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, sont autorisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les travaux confortatifs sans extension des constructions existantes, - Les constructions nécessaires aux services publics à condition qu'ils soient techniquement nécessaires d'être implantés dans la zone, - L'extension des bâtiments d'exploitation existants, sans création de surface de plancher destinée à l'habitation, et sous réserve que : - le projet soit nécessaire au maintien ou au développement des activités agricoles et compatible avec le voisinage des habitations, - la surface existante du bâtiment soit entièrement exploitée à la date de la demande, - l'extension soit limitée dans le temps à une seule extension par bâtiment à compter de la date d'approbation du PLU, dans la limite de 30 % de la Surface De Plancher ou de surface utile initiale comprise dans l'assiette foncière de l'opération. - Les affouillements ou exhaussements de sol à condition d'être nécessaires à la réalisation d'un projet admis dans la zone et réalisés avec des matériaux naturels (terre, végétaux). Les affouillements sont autorisés sous réserve d'étude hydrogéologique prouvant que le projet n'a pas d'incidences sur le fonctionnement hydrogéologique du sous-sol. - Les ouvrages de rétention hydraulique ou de protection d'intérêt général indispensables à la régulation des crues, après étude hydraulique. - Les ouvrages techniques de transport et de transmission des réseaux d'intérêt public. - Les constructions nouvelles isolées destinées à l'exploitation agricole, à condition d'être incompatibles avec le voisinage des habitations (ICPE) et d'être nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, ou d'être à moins de 20m d'une zone urbanisée support de continuité au titre de la Loi Littoral. - Les serres et tunnels agricoles à condition de ne pas dépasser 4,50 m de hauteur, d'être constituées en structure légère et démontable et de ne pas reposer sur des fondations pérennes. - Les changements de destination de constructions existantes destinés à diversifier une activité agricole par création de gîte ou de chambre d'hôte, à condition que les aménagements restent contenus dans l'enveloppe de la surface de plancher existante de l'exploitation agricole et que ces activités ne soient pas de nature à perturber l'activité agricole qui doit rester dominante. - Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration ou autorisation nécessaires à l'activité agricole ou aux équipements d'intérêt général, excepté dans le secteur Ap. - Les éléments patrimoniaux de paysage et immeubles repérés aux plans de zonage sont à préserver. Les travaux ayant pour effet de supprimer un de ces éléments repérés ou de modifier leur aspect extérieur seront obligatoirement soumis à déclaration préalable. - Les extensions des constructions à usage non agricole (habitations par exemple) à condition qu'elles soient limitées à +10 % de la SDP initiale plafonnées à +30m² maximum. 	<p><u>Article 2 : Occupations ou utilisations du sol soumises à des conditions particulières :</u></p> <p>Sous réserve de ne pas porter atteinte ni la vocation agricole de la zone ni à la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, sont autorisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que ne leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 15 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires. - Les travaux confortatifs sans extension des constructions existantes, - Les constructions nécessaires aux services publics à condition qu'ils soient techniquement nécessaires d'être implantés dans la zone, - L'extension des bâtiments d'exploitation existants, sans création de surface de plancher destinée à l'habitation, et sous réserve que : - le projet soit nécessaire au maintien ou au développement des activités agricoles et compatible avec le voisinage des habitations, - la surface existante du bâtiment soit entièrement exploitée à la date de la demande, - l'extension soit limitée dans le temps à une seule extension par bâtiment à compter de la date d'approbation du PLU, dans la limite de 30 % de la Surface De Plancher ou de surface utile initiale comprise dans l'assiette foncière de l'opération. - Les affouillements ou exhaussements de sol à condition d'être nécessaires à la réalisation d'un projet admis dans la zone et réalisés avec des matériaux naturels (terre, végétaux). Les affouillements sont autorisés sous réserve d'étude hydrogéologique prouvant que le projet n'a pas d'incidences sur le fonctionnement hydrogéologique du sous-sol. - Les ouvrages de rétention hydraulique ou de protection d'intérêt général indispensables à la régulation des crues, après étude hydraulique. - Les ouvrages techniques de transport et de transmission des réseaux d'intérêt public. - Les constructions nouvelles isolées destinées à l'exploitation agricole, à condition d'être incompatibles avec le voisinage des habitations (ICPE) et d'être nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, ou d'être à moins de 20m d'une zone urbanisée support de continuité au titre de la Loi Littoral. - Les serres et tunnels agricoles à condition de ne pas dépasser 4,50 m de hauteur, d'être constituées en structure légère et démontable et de ne pas reposer sur des fondations pérennes. - Les changements de destination de constructions existantes destinés à diversifier une activité agricole par création de gîte ou de chambre d'hôte, à condition que les aménagements restent contenus dans l'enveloppe de la surface de plancher existante de l'exploitation agricole et que ces activités ne soient pas de nature à perturber l'activité agricole qui doit rester dominante. - Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration ou autorisation nécessaires à l'activité agricole ou aux équipements d'intérêt général, excepté dans le secteur Ap. - Les éléments patrimoniaux de paysage et immeubles repérés aux plans de zonage sont à préserver. Les travaux ayant pour effet de supprimer un de ces éléments repérés ou de modifier leur aspect extérieur seront obligatoirement soumis à déclaration préalable. - Les extensions des constructions à usage non agricole (habitations par exemple) à condition qu'elles soient limitées à +10 % de la SDP initiale plafonnées à +30m² maximum.

Zone N : Avant mise en compatibilité	Zone N : Après mise en compatibilité
<p><u>Article 2 : Occupations ou utilisations du sol soumises à des conditions particulières :</u></p> <p>Sous réserve de ne pas porter atteinte à la vocation d'espace naturel de la zone, ni à la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, sont admis :</p> <p>Dans l'ensemble de la zone N :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sous condition de respecter les dispositions de la Loi Littoral et dont la nécessité technique est avérée. - Les travaux confortatifs sans extension des constructions et installations existantes à la date d'approbation du PLU. - Les affouillements ou exhaussements de sol à condition d'être nécessaires à la réalisation d'un projet admis dans la zone et réalisés avec des matériaux naturels (terre, végétaux). Les affouillements sont autorisés sous réserve d'étude hydrogéologique prouvant que le projet n'a pas d'incidences sur le fonctionnement hydrogéologique du sous-sol. - Les ouvrages de rétention hydraulique ou de protection d'intérêt général indispensables à la régulation des crues, après étude hydraulique. - Les ouvrages techniques de transport et de transmission des réseaux d'intérêt public. - Le changement de destination de construction existante destiné à l'hébergement sous forme de gîte ou de chambres d'hôtes, à condition qu'elles restent dans l'enveloppe de la surface de plancher de la construction existante à la date d'approbation du PLU et qu'elles ne soient pas de nature à remettre en cause le caractère naturel de la zone. - Les éléments de paysage et immeubles repérés aux plans de zonage sont à préserver. Les travaux ayant pour effet de supprimer un de ces éléments repérés ou de modifier leur aspect extérieur seront obligatoirement soumis à déclaration préalable. 	<p><u>Article 2 : Occupations ou utilisations du sol soumises à des conditions particulières :</u></p> <p>Sous réserve de ne pas porter atteinte à la vocation d'espace naturel de la zone, ni à la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, sont admis :</p> <p>Dans l'ensemble de la zone N :</p> <p>- Les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que ne leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 15 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sous condition de respecter les dispositions de la Loi Littoral et dont la nécessité technique est avérée. - Les travaux confortatifs sans extension des constructions et installations existantes à la date d'approbation du PLU. - Les affouillements ou exhaussements de sol à condition d'être nécessaires à la réalisation d'un projet admis dans la zone et réalisés avec des matériaux naturels (terre, végétaux). Les affouillements sont autorisés sous réserve d'étude hydrogéologique prouvant que le projet n'a pas d'incidences sur le fonctionnement hydrogéologique du sous-sol. - Les ouvrages de rétention hydraulique ou de protection d'intérêt général indispensables à la régulation des crues, après étude hydraulique. - Les ouvrages techniques de transport et de transmission des réseaux d'intérêt public. - Le changement de destination de construction existante destiné à l'hébergement sous forme de gîte ou de chambres d'hôtes, à condition qu'elles restent dans l'enveloppe de la surface de plancher de la construction existante à la date d'approbation du PLU et qu'elles ne soient pas de nature à remettre en cause le caractère naturel de la zone. - Les éléments de paysage et immeubles repérés aux plans de zonage sont à préserver. Les travaux ayant pour effet de supprimer un de ces éléments repérés ou de modifier leur aspect extérieur seront obligatoirement soumis à déclaration préalable.
<p><u>Zone UE : Avant mise en compatibilité</u></p> <p><u>Article 2 : Occupations ou utilisations du sol soumises à des conditions particulières :</u></p> <p>Sont admis :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les affouillements ou exhaussements de sol à condition d'être nécessaires à la réalisation d'un projet admis dans la zone. Les affouillements sont autorisés sous réserve d'étude hydrogéologique prouvant que le projet n'a pas d'incidences sur le fonctionnement hydrogéologique du sous-sol. - Les travaux confortatifs des habitations existantes (sans extension ni création de nouveau logement). - Les constructions destinées à la fonction d'entrepôt liées aux occupations et utilisations des sols admises dans la zone. - Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration ou à autorisation dont l'implantation ne présente pas de risque pour la sécurité du voisinage (incendie, explosion) et concourant au fonctionnement urbain et aux services de proximité. 	<p><u>Zone UE : Après mise en compatibilité</u></p> <p><u>Article 2 : Occupations ou utilisations du sol soumises à des conditions particulières :</u></p> <p>Sont admis :</p> <p>- Les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que ne leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 15 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires.</p> <ul style="list-style-type: none"> - les affouillements ou exhaussements de sol à condition d'être nécessaires à la réalisation d'un projet admis dans la zone. Les affouillements sont autorisés sous réserve d'étude hydrogéologique prouvant que le projet n'a pas d'incidences sur le fonctionnement hydrogéologique du sous-sol. - Les travaux confortatifs des habitations existantes (sans extension ni création de nouveau logement). - Les constructions destinées à la fonction d'entrepôt liées aux occupations et utilisations des sols admises dans la zone. - Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration ou à autorisation dont l'implantation ne présente pas de risque pour la sécurité du voisinage (incendie, explosion) et concourant au fonctionnement urbain et aux services de proximité.

4.3. MODIFICATIONS APPORTEES AUX EMBLEMENTS RESERVES

Le tableau des emplacements réservés sera modifié à l'occasion de la mise en compatibilité. L'emplacement réservé n°1 existant « Projet d'intérêt général : ligne nouvelle à grande vitesse Montpellier - Perpignan. » sera réintitulé « Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ».

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

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

TABLEAU AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ

Référence	Emprise (m²)	Vocation	Bénéficiaire
ER 01	1 030 879	Projet d'intérêt général : ligne nouvelle à grande vitesse Montpellier - Perpignan.	SNCF Réseau
ER 02	105 149	Voie d'intérêt supra-communal : Contournement Mèze / Loupian	Département (34)
ER 03	350	Élargissement du chemin Cague-Loups au croisement avec le chemin de Ceinturon	Ville de Mèze
ER 04	602	Élargissement à 8m d'emprise de la rue de la Pyramide	Ville de Mèze
ER 05	705	Création d'une voie de liaison de 12m d'emprise entre la rue Léo Ferré et la rue du Belvédère	Ville de Mèze
ER 06	4 225	Création d'une voie de liaison de 10m d'emprise entre le chemin des Costes et le chemin du Ceinturon (Nord Sesquiers)	Ville de Mèze
ER 07	157	Élargissement ponctuel de l'Avenue de Pézenas au niveau du giratoire	Ville de Mèze
ER 08	1 415	Création d'une nouvelle intersection entre l'Avenue de Villeveyrac (RD 5E8) et le chemin du Ceinturon	Ville de Mèze
ER 09	3 929	Création de 2 contre-allées le long de l'Avenue de Pézenas (RD613) : a 1868 m² + b 2 832 m²	Ville de Mèze
ER 10	10 220	Création d'un Parc public sur la parcelle BY26	Ville de Mèze
ER 11	836	Création d'une liaison entre le Boulevard Paul Valéry et la voie parallèle derrière la Poste	Ville de Mèze
ER 12	683	Élargissement à 10m d'emprise de la rue de la Razé pour cheminement vers l'EHPAD	Ville de Mèze
ER 13	2 025	Élargissement ponctuel de la rue de la Méditerranée (lieu-dit Moulin à Vent)	Ville de Mèze

TABLEAU APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ

Référence	Emprise (m²)	Vocation	Bénéficiaire
ER 01	1 031 203	Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan	SNCF Réseau
ER 02	105 149	Voie d'intérêt supra-communal : Contournement Mèze / Loupian	Département (34)
ER 03	350	Élargissement du chemin Cague-Loups au croisement avec le chemin de Ceinturon	Ville de Mèze
ER 04	602	Élargissement à 8m d'emprise de la rue de la Pyramide	Ville de Mèze
ER 05	705	Création d'une voie de liaison de 12m d'emprise entre la rue Léo Ferré et la rue du Belvédère	Ville de Mèze
ER 06	4 225	Création d'une voie de liaison de 10m d'emprise entre le chemin des Costes et le chemin du Ceinturon (Nord Sesquiers)	Ville de Mèze
ER 07	157	Élargissement ponctuel de l'Avenue de Pézenas au niveau du giratoire	Ville de Mèze
ER 08	1 415	Création d'une nouvelle intersection entre l'Avenue de Villeveyrac (RD 5E8) et le chemin du Ceinturon	Ville de Mèze
ER 09	3 929	Création de 2 contre-allées le long de l'Avenue de Pézenas (RD613) : a 1868 m² + b 2 832 m²	Ville de Mèze
ER 10	10 220	Création d'un Parc public sur la parcelle BY26	Ville de Mèze
ER 11	836	Création d'une liaison entre le Boulevard Paul Valéry et la voie parallèle derrière la Poste	Ville de Mèze
ER 12	683	Élargissement à 10m d'emprise de la rue de la Razé pour cheminement vers l'EHPAD	Ville de Mèze
ER 13	2 025	Élargissement ponctuel de la rue de la Méditerranée (lieu-dit Moulin à Vent)	Ville de Mèze

5. L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

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

5.1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale

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

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

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

5.1.2. Objectifs de l'évaluation et démarche mise en œuvre pour le projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

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

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

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

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

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

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

5.2. CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

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

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

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

3° **Une analyse exposant :**

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

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

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

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

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

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


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

5.3. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

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

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

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

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

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

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

- Le rapport de présentation du PLU qui date de 2017 ;
- L'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (pièce F du présent dossier).

Cet état initial est réalisé à deux niveaux :

- À l'échelle communale pour être cohérent avec l'aire d'influence de la mise en compatibilité ;
- À l'échelle de la zone d'étude 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 (2017) 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 du projet de la Ligne Nouvelle telle que présentée au stade de l'étude d'impact couvre 19,6 % du territoire communal soit 6,8 km².

5.4.1. L'environnement physique

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

5.4.1.1. LA GEOGRAPHIE ET LE CLIMAT

Mèze est une commune de la région Occitanie et occupe une position centrale sur le littoral Héraultais. Si la commune n'a pas de linéaire côtier directement ouvert sur la Méditerranée, elle se situe en revanche sur la rive Nord du Bassin de Thau, le plus grand étang lagunaire de la région.

De ce fait, la ville bénéficie d'un climat tout particulier. Les embruns et l'air adouci tempèrent les plus fortes chaleurs et minimisent les hivers les plus rudes. Ce microclimat n'est perceptible que sur 2 km environ à l'intérieur des terres. Ainsi, le Nord de la commune est plus contrasté, s'apparentant à l'ensemble du climat de la plaine languedocienne.

La zone d'étude traverse une grande partie du territoire communal de Mèze. Elle intercepte notamment l'A9 et une aire de repos et couvre essentiellement des zones agricoles. On y trouve de nombreux mas, dont les Mas Saint-Paul le Marseillais, de Durand, Saint-Paul le Bas, de Carayon, de Calvet, Hahut, La Vitarelle, ... On peut noter également la présence de la zone d'activités « Mas de Garric ». Le centre-ville est situé à environ 1 500 m de la zone d'étude.

La zone d'étude couvre 6,8 km², soit 19,6 % du territoire.

5.4.1.2. LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

La commune de Mèze s'étend sur des formations aussi diverses par leur âge que par leur qualité. Schématiquement, le territoire communal se scinde en deux unités morphologiques distinctes :

- La plaine littorale qui occupe la majeure partie du territoire. Elle est formée de sédiments tertiaires et quaternaires. Elle est largement occupée dans sa partie sud par l'étang de Thau. Les formations rencontrées datent de l'Helvétien Burdigalien et du Pliocène avec une alternance de cailloutis quartzeux, brèche et argile rouge et des intercalations marines.

On note également que la majeure partie du bourg de Mèze repose sur des dépôts caillouteux du quaternaire.

Les alluvions récentes et modernes sont recensées au niveau des différents cours d'eau du territoire.

- Les secteurs de bas-reliefs situés au nord du territoire communal. Ces secteurs sont formés de grès au sein desquels sont intercalés des bancs de calcaires du crétacé supérieur.

La zone d'étude s'inscrit à l'interface de ces deux unités à une altitude moyenne d'une cinquantaine de mètres.

Elle s'inscrit en partie sur les massifs calcaires karstifiés du bassin de Villeveyrac (avec présence potentielle de cavités liées au gypse). Ces formations géologiques peuvent présenter des risques d'effondrement de cavités pour le projet.

Des risques de glissement de terrain sont aussi possibles dans les marnes du bassin de Villeveyrac entre Pinet et Mèze.

Il existe des risques de retrait/gonflement dans les marnes et les gypses rencontrés au droit de Mèze.

5.4.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

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

- Les Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers-Pézenas (FRDG510), masse d'eau affleurante ;
- Les Calcaires jurassiques pli ouest de Montpellier, unité Plaisan-Villeveyrac (FRDG159), masse d'eau sous-couverture ;
- Les Sables astiens de Valras-Agde (FRDG224), masse d'eau sous-couverture.

5.4.1.3.1. USAGES

Aucun captage d'eau potable public n'est présent sur la commune. Plusieurs captages AEP privés sont situés sur la commune dont 2 dans la zone d'étude : au droit du domaine de Creyssels (captage F1) et du domaine de Saint-Paul le Marseillais (captage F1)

À noter également, la présence d'une zone de vulnérabilité des sables de l'Astien à Mèze, avec un SAGE en cours d'élaboration, à l'aval de la zone d'étude mais sans relation avec celle-ci.

La commune est, par ailleurs, dotée d'un périmètre de protection du site géothermique de la Castillone (arrêté préfectoral 87-1-3065 du 2 octobre 1987). La zone d'étude est concernée par ce périmètre.

5.4.1.3.2. ENJEUX DE LA RESSOURCE EN EAUX SOUTERRAINES

Une zone d'enjeu est présente en amont d'un captage privé au niveau des alluvions de Nègue Vaques (faible sensibilité donc l'enjeu n'est que « assez fort »).

5.4.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

La commune de Mèze est située sur le bassin hydrographique de l'étang de Thau.

Au droit de la zone d'étude, sont ainsi recensés principalement :

- Le ruisseau de Nègue Vaques ;
- Le ruisseau de la Font des Putes ;
- Le ruisseau de Font Frats ;
- Le ruisseau du Pallas et son affluent le ruisseau des Coquillards ;
- Le plan d'eau de Nègues-Vaques (Font Mars).

5.4.1.4.1. USAGES ET DOCUMENT DE PLANIFICATION

Les documents cadres concernant la zone d'étude sont :

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

5.4.1.4.2. ENJEUX DE LA RESSOURCE EN EAUX SUPERFICIELLES

Les principaux enjeux portent sur :

- Le ruisseau de Nègue-Vaques, cours d'eau temporaire (masse d'eau DCE FRDR12064). L'enjeu hydraulique lié au franchissement du ruisseau de Nègues-Vaques est évalué comme modéré à l'échelle de la zone d'étude. En termes d'enjeu réglementaires, fonctionnels et de conservation, le ruisseau présente un niveau d'enjeu modéré (ripisylve en zone humide et présence avérée de l'Anguille) ;
- le ruisseau de Font Frats, cours d'eau temporaire (masse d'eau DCE FRDR10239), qui est rejoint en rive droite au niveau d'une vaste plaine par le ruisseau du Font des Putes. Il prend ensuite le nom de Font Frats. L'enjeu hydraulique lié au franchissement du ruisseau de Font Frats est évalué comme modéré à l'échelle de la zone d'étude ;
- Le ruisseau du Pallas, cours d'eau temporaire (masse d'eau DCE FRDR149). Au droit de la zone d'étude, les principaux enjeux hydrauliques sont liés au franchissement du ruisseau et évalués comme modéré.
- le plan d'eau vers Nègue-Vaques, qui présente un enjeu de conservation fort par son classement en zone humide et la présence potentielle du brochet.

5.4.1.5. LES RISQUES NATURELS

5.4.1.5.1. RISQUE INONDATION

La commune dispose d'un Plan de Prévention des Risques inondation (PPRi) approuvé le 25/01/2012 sur le bassin de risque de l'Étang de Thau et reporté sur le règlement graphique du PLU.

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

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

L'objectif du zonage RP est de préserver les zones d'expansion de crue non urbanisées, d'interdire tout projet susceptible d'aggraver le risque existant ou d'en provoquer de nouveaux et d'interdire toute construction favorisant un isolement des personnes et/ou inaccessible aux secours. Il a donc pour principe l'interdiction de toute construction nouvelle afin de ne pas l'exposer à un risque et de préserver les champs d'expansion

de crues, y compris l'interdiction d'établir de nouveaux campings et parcs résidentiels de loisirs (PRL), et l'interdiction d'augmenter la capacité d'accueil de campings ou PRL existants. Sont également interdits tous remblais, dépôts ou exhaussements.

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

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

La commune de Mèze dispose également d'un PPRn Inondation par submersion marine prescrit le 12/09/07 et approuvé le 25/01/12. Les territoires de la commune dont les cotes sont inférieures à 2,00 m NGF sont concernés par le risque de submersion marine, mais aucun d'entre eux ne concerne la zone d'étude.

5.4.1.5.2. RISQUE FEU DE FORET

Le risque feu de forêts est présent sur la commune et la zone d'étude présente des niveaux d'aléa global forts au niveau des milieux boisés au nord de Mèze. Aucune piste Défense de la Forêt Contre les Incendies (DFCI) n'est présente sur la zone d'étude.


5.4.1.5.3. RISQUE SISMIQUE ET MOUVEMENT DE TERRAIN

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

La commune n'est pas concernée par le risque de mouvement de terrain.

Par ailleurs, la commune et la zone d'étude sont concernées par un risque d'affaissement en lien avec l'exploitation des anciennes mines de Bauxite. Ce risque est évalué comme faible et la zone d'étude recoupe la zone d'aléa à la limite communale avec Villeveyrac et Loupian.

5.4.2. Le patrimoine naturel et biologique

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

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

5.4.2.1.1. RESEAU NATURA 2000

Le territoire communal est concerné par les sites Natura 2000 « Herbiers de l'Étang de Thau » (ZSC FR911411) et « Étang de Thau et lido de Sète Agde » (ZPS FR9112018).


ZSC « Herbiers de l'Étang de Thau » : ce site est constitué en majorité de mer et bras de mer. Au sein de l'ensemble des zones humides de la côte languedocienne, l'étang de Thau est une lagune originale par sa profondeur et son alimentation en eaux douces et marines. Le site abrite de très vastes herbiers de zostères (*Zostera marina* et *Zostera noltii*) en très bon état de conservation. L'absence de marées et donc la présence constante d'une certaine épaisseur d'eau, évite aux zostères de geler, ce qui leur permet de se maintenir grâce à une reproduction par voie végétative. L'étang offre également d'importants secteurs de frayères. Les activités agricoles et industrielles ainsi que le développement de l'urbanisation autour de l'étang constituent les principaux facteurs de déséquilibre de l'étang.

ZPS « Étang de Thau et lido de Sète Agde » : ce site comprend l'étang de Thau en lui-même ainsi qu'une partie du cordon dunaire qui le sépare de la mer Méditerranée. L'étang de Thau est compris dans le chapelet des lagunes qui bordent le littoral languedocien ; par ses dimensions et la diversité des milieux qu'il présente il est une zone d'intérêt majeur d'un point de vue écologique, faunistique et floristique. Le site renferme d'anciens marais salants abandonnés, compartimentés de nombreux petits casiers et ceinturés par des canaux et roubines. Les buttes des tables salantes sont des lieux privilégiés pour la nidification des larolimicoles.

Pour ces deux zones Natura 2000 on identifie le lien fonctionnel et les enjeux suivants avec la zone d'étude :

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

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.

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

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

La commune est concernée par :

- La ZNIEFF de type I : « Étang de Thau » (n°3421-3030) ;
- La ZNIEFF de type II : « Complexe paludo-laguno-dunaire de Bagnas et de Thau » (n°3421-0000).

La zone d'étude n'est concernée par aucune de ces ZNIEFF.

5.4.2.1.3. AUTRES SITES

Sur la commune, la zone d'étude est concernée par les Plans Nationaux d'Actions (PNA) suivants : Outarde canepetière et Léopard ocellé. Le PNA Pie-grièche s'inscrit sur la commune au Nord de la zone d'étude.

5.4.2.2. LES TRAMES VERTES ET BLEUES

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

Par ailleurs, les ruisseaux de Nègue Vaques, de Font Frats (ou Aygue-Nay) et du Pallas sont identifiés comme trames bleues par le SRCE Languedoc-Roussillon.

5.4.2.3. LES ZONES HUMIDES

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

- La confluence des ruisseaux du Pallas et Ruisseau des Coquillades (enjeu fort) ;
- Le ruisseau d'Aygue-Nay (enjeu modéré) ;
- Le plan d'eau des Creyssels (enjeu modéré à fort) ;
- Le ruisseau de Nègue Vaques (enjeu fort).


5.4.2.4. LES SITES A ENJEUX (FAUNE, FLORE, HABITATS NATURELS, ZONES HUMIDES)

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

- Le réseau de mares de Mèze/Font-Mars, qui abrite un cortège diversifié d'espèces à enjeux (amphibiens, reptiles, avifaune, flore et entomofaune) et présente un enjeu écologique assez fort à fort ;
- Les milieux ouverts à l'ouest et au nord de Mèze, qui accueillent une diversité intéressante d'espèces remarquables (reptiles, flore, avifaune)

Ces sites présentent un enjeu écologique assez fort à fort.

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

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

5.4.3.1. AGRICULTURE ET VITICULTURE

La commune de Mèze fait partie du terroir du bassin de Nègue Vaques, qui se caractérise par une bonne qualité agronomique, renforcée par l'irrigation et un paysage typique de versant de l'étang.

Sur le secteur d'étude, les plaines de Mèze-Nègue Vaques représentent un secteur à fort potentiel agronomique. La commune de Mèze est concernée par la délimitation AOP Picpoul de Pinet et AOP Coteaux du Languedoc.

La zone d'étude concerne des parcelles à enjeux modérés à très forts.

5.4.3.2. LA FORET ET LA SYLVICULTURE

La zone d'étude est concernée par une forêt privée présentant un Plan Simple de Gestion, la forêt de Font Mars. Le niveau d'enjeu de cette forêt est considéré comme fort. Cette forêt est principalement utilisée pour l'activité de chasse : le droit de chasse a été conservé par le propriétaire et il existe un bail de chasse. La forêt est également fréquentée par des promeneurs, cyclistes, cueilleurs occasionnels... L'enjeu de cet espace est donc social et récréatif. L'enjeu écologique est faible à l'échelle de la propriété, ne faisant l'objet d'aucun zonage environnemental particulier. L'enjeu économique est moyen.


Plusieurs forêts privées et publiques à enjeux faibles et moyens sont interceptées par la zone d'étude (garrigues ou maquis boisé de conifères ou feuillus indifférenciés).

Sur la zone d'étude, on note la présence d'autres forêts à enjeu forestier fort :

- La Castellone au nord de la zone d'étude ;
- La Baussier, près du domaine de Saint-Paul-le-Haut, enjeu social.

Par ailleurs, la zone d'étude intercepte plusieurs secteurs forestiers classés en Espaces Boisés Classés (EBC), mais aucun n'est intercepté par l'ER associé au projet.

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 une grande partie du territoire communal de Mèze. L'A9 et une aire de repos sont concernées ainsi que des zones

agricoles essentiellement. On y trouve de nombreux mas, dont les Mas Saint-Paul le Marseillais, de Durand, Saint-Paul le Bas, de Carayon, de Calvet, Hahut, La Vitarelle...

On peut noter également la présence de la zone d'activités « Mas de Garric ».

Le centre-ville est situé à environ 1 500 m de la zone d'étude.

La zone d'étude couvre 6,8 km², soit 19,6 % du territoire.

Le littoral est également assez éloigné : moins de 2 000 m.

5.4.4.1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

La commune de Mèze fait partie de la communauté d'agglomération du Bassin de Thau.

En 2017, Mèze comptait 11 587 habitants (dont 29 % de moins de 30 ans et 35,9 % de plus de 60 ans). La densité de population y est moyenne (335 hab/km²).

La commune a connu une augmentation de population entre 2012 et 2017 de 6.1 %.

Au sein des actifs, le taux de chômage est élevé, d'un peu plus de 19 % en 2017.

5.4.4.1.1. CADRE BATI ET ACTIVITES ECONOMIQUES

L'habitat de la commune est caractérisé en 2017 par une grande part de résidences principales (79 %) et un nombre de résidences secondaires élevé (15,7 %). Plusieurs bâtis sont présents sur la zone d'étude.

Concernant les structures économiques, Mèze fait partie intégrante du bassin d'emploi de Sète (Thau), qui s'étend sur 13 communes de l'Hérault, soit plus de 110 000 habitants.

La commune dispose de la zone d'activités mixte le « Mas de Garric ». Cette dernière est vouée à s'étendre puisqu'un projet d'extension est prévu au nord. Elle sera baptisée « Engarone ».

Par ailleurs, une autre zone d'activités est située à proximité de la zone d'étude, à environ deux kilomètres. Il s'agit du Parc scientifique et environnemental de Thau (zone tertiaire/services industriels et commerciaux).

5.4.4.1.2. TOURISME ET LOISIRS

Plusieurs sites d'intérêt touristique ou de loisirs sont situés dans ou à proximité de la zone d'étude :

- En bordure de la RD5E8, la présence des ruines de l'Ancienne Église Notre-Dame de Pallas (X^{ème} siècle) était la possession des moines de l'abbaye de Conques en Aveyron ;
- Près de la zone d'activités le Mas de Garric, se trouve une association « Jeep Thau Nature » avec un terrain d'évolution pour la pratique du 4x4.

Pour ce qui est des structures d'accueil, Mèze propose plusieurs établissements existants ou en projet. Ils sont localisés dans la zone d'étude :

- Le Domaine de Creyssels. Cet imposant domaine offre une restauration et des locations saisonnières ;
- Le restaurant « la Vitarelle » ;
- La discothèque Kristy've.

Enfin, un site d'activité est également présent et concerne l'équitation. Il s'agit du centre équestre, « le Fer à Cheval ». Il se situe à environ 500 m au nord de la zone d'étude et est accessible depuis la RD5E8.

5.4.4.2. URBANISME ET SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

La commune de Mèze est dotée d'un PLU. Elle est concernée par la loi Littoral, cependant, la zone d'étude ne traverse aucun espace soumis à celle-ci.

La zone d'étude s'inscrit dans les zonages suivants :

- Zone naturelle ;
- Zone urbaine ;
- Zone agricole.

Elle est par ailleurs concernée par des espaces boisés classés.

Sur la commune, 7 servitudes sont recensées. Elles sont présentées ci-après :

- AC1 : Protection des monuments historiques ;
- AC2 : Protection des sites et monuments naturels inscrits ;
- AS2 : Protection des établissements ostréicoles et coquilliers ;
- I3 : Canalisations de transport et de distribution de gaz ;
- I4 : Conducteurs aériens d'électricité, canalisations souterraines et supports de conducteurs aériens ;
- EL9 : servitude de passage des piétons sur le littoral ;
- INT1 : voisinage des cimetières.

La zone d'étude est concernée par les servitudes AC1, I3 et I4.

5.4.4.3. LES DEPLACEMENTS, RESEAUX ET EQUIPEMENTS

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

Tableau 3 : Principales infrastructures routières sur le territoire communal

Voies	Situation par rapport à la zone d'étude	Trafic (Tmja) + % PL en 2018
A9	Assez proche sur la partie est du territoire, se détachant peu à peu en allant vers l'ouest.	59 700 veh (Agde-Béziers) dont 21,4 % de PL 73 700 veh (Bif A9-A709 – Sète) dont 17,6 % de PL
D613	Relie, entre autres, l'A75 et Mèze (allant jusqu'à Montpellier)	10 260 (commune de Montagnac), dont 7,48 % de PL
D158E3	Route de Villeveyrac reliant la commune avec Mèze	-
D5E8	Relie Villeveyrac et Mèze	-

Concernant les réseaux de transport d'énergie, la zone d'étude est traversée par la ligne Très Haute Tension Balaruc-Florensac (225 kV) gérée par RTE (Réseau de Transport d'Électricité).


La zone d'étude est concernée par plusieurs conduites de gaz qui sont localisées essentiellement le long de la voie Domitienne, sur la partie est, et le long de l'A9, sur la partie ouest du secteur géographique. Mèze est concernée par la conduite SEF-M-51158-51169.

Enfin signalons également la présence d'une maison de retraite (EHPAD Les Orchidées) et d'une aire de repos au sein de la zone d'étude.

5.4.4.4. LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

Au sein de la zone d'étude à Mèze, le risque Transport de Matières Dangereuses (TMD) est présent. Il est lié à la présence de l'A9.

5.4.5. Le patrimoine et le paysage

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

5.4.5.1. PATRIMOINE HISTORIQUE ET CULTUREL

La zone d'étude traverse :

- Le périmètre de protection de 500 m du monument historique inscrit le 27/12/1995 « Vestiges archéologiques du Pallas » (propriétaire privé) ;

- Le périmètre de protection de la Voie Domitienne, dont plusieurs tronçons sont inscrits Monument Historique depuis le 20 octobre 1995.

Signalons également la présence de nombreux bâtis remarquables non protégés inclus dans la zone d'étude : les Mas de Carayon, Saint-Paul le Marseillais, Saint-Paul le Bas, la Vitarelle, Mas de Garric, Mas de Durand et la Roseraie.

5.4.5.2. PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

La zone d'étude est concernée par plusieurs sites archéologiques. La préhistoire est présente sur ce secteur, notamment au niveau du Mas de Garric, des enclos funéraires chasséens précèdent une enceinte et des structures de stockage du Chalcolithique.

Les prospections terrestres ont mis en évidence la présence de nombreux vestiges protohistoriques sur Mèze. Parmi les sites déjà connus et répertoriés, plusieurs correspondent à des habitats (Saint-Paul-le-Marseillais).

Des sites gallo-romains ont ainsi été identifiés, qu'il s'agisse de sépultures, d'habitats ruraux ou de villas.

L'existence d'une station routière est soupçonnée sur le site d'Aigues Nay ou sur celui de la Font du Perdigal. La voie Domitienne est par ailleurs protégée au titre des Monuments historiques sur un tronçon allant de Pinet à Mèze.

Pour la période médiévale, trois sites ont été signalés comme majeurs par le Service régional de l'archéologie, et constituent des points sensibles sur ce secteur de la zone d'étude. À Mèze, l'importante nécropole, établie au lieu-dit Saint-Paul et utilisée du VII^e au XI^e siècle de notre ère, fonctionne probablement en lien avec l'habitat contemporain du lieu-dit Saint-Paul-le-Haut. L'occupation perdure également sur le site de la grange cistercienne fortifiée de Saint-Paul à Mèze.

Nous retrouvons donc sur la commune de Mèze, 2 sites archéologiques majeurs dans l'emprise de la zone d'étude :

- Les Cadastres : milliaires, au droit de la voie Domitienne (commune de Mèze) ;
- Le Pallas sur la limite communale de Mèze / Loupian.

Enfin, Mèze est par ailleurs concernée par plusieurs Zones de Présomption de Prescriptions Archéologiques (ZPPA) situées dans la zone d'étude.

5.4.5.3. LE PAYSAGE

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

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

Mèze est concernée le site n°15 : « Via Domitia, collines du Bassin de Thau et Loupian ».

Les enjeux sont liés à la proximité immédiate de la Via Domitia (certains tronçons sont inscrits aux monuments historiques), aux passages à proximité d'habitations isolées et mas. L'insertion dans ce paysage est donc un enjeu important du projet.

5.4.6. Synthèse

Avertissement

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

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

- Le risque d'effondrement de cavités sur les massifs calcaires karstifiés du bassin de Villeveyrac ;
- Les risques de glissement de terrain possibles dans les marnes du bassin de Villeveyrac entre Pinet et Mèze ;
- Les risques de retrait/gonflement dans les marnes et les gypses ;
- les enjeux hydrauliques liés au franchissement des ruisseaux de Nègues Vaques, de la Font des Putes et de Font Frats et des zones inondables associées ;
- Les enjeux écologiques (patrimoine naturel, zones humides) ;
- Les enjeux agricoles et sylvicoles ;
- Plusieurs bâtis sont présents sur la zone d'étude, dont des bâtis remarquables non protégés ;
- la zone d'étude concerne plusieurs secteurs forestiers classés en Espaces Boisés Classés (EBC) ;
- La zone d'étude est concernée par les servitudes AC1, AC2, AS2, I3, I4, EL6, EL9 et INT1 ;
- La zone d'étude est traversée par la ligne Très Haute Tension Balaruc-Florensac (225 kV) ;
- La zone d'étude traverse le périmètre de protection de 500 m « Vestiges archéologiques du « Pallas » et le périmètre de protection de la Voie Domitienne ;
- La zone d'étude est concernée par deux sites archéologiques majeurs les Cadastres et le Pallas ;
- Plusieurs Zones de Présomption de Prescriptions Archéologiques (ZPPA) ;
- Mèze est concernée le site n°15 : « Via Domitia, collines du Bassin de Thau et Loupian ».

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

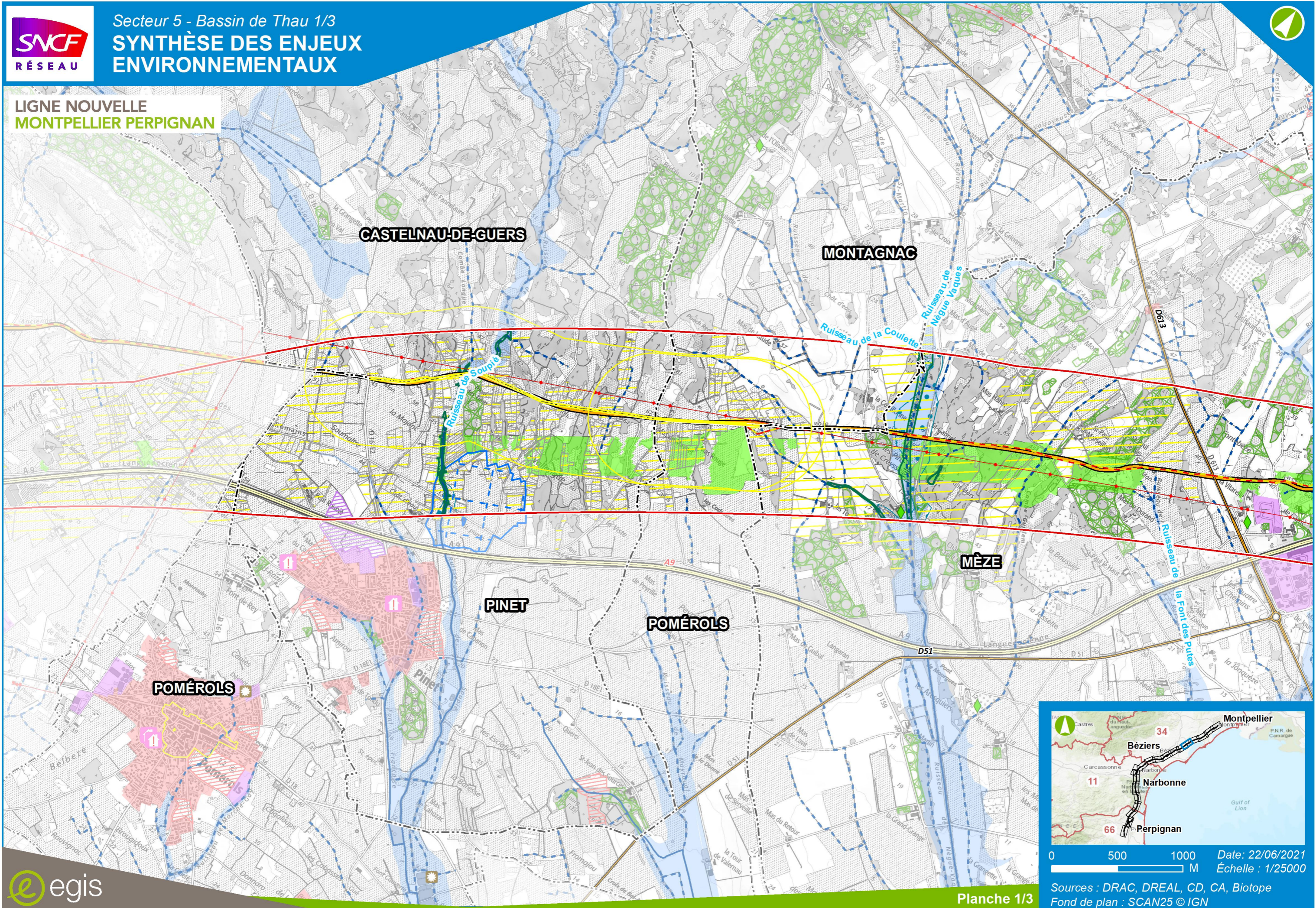
- Patrimoine UNESCO
- Site classé
- Site inscrit
- Site Patrimonial Remarquable
- Voie Domitienne

Monument historique et périmètre de protection :

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



**LIGNE NOUVELLE
 MONTPELLIER PERPIGNAN**

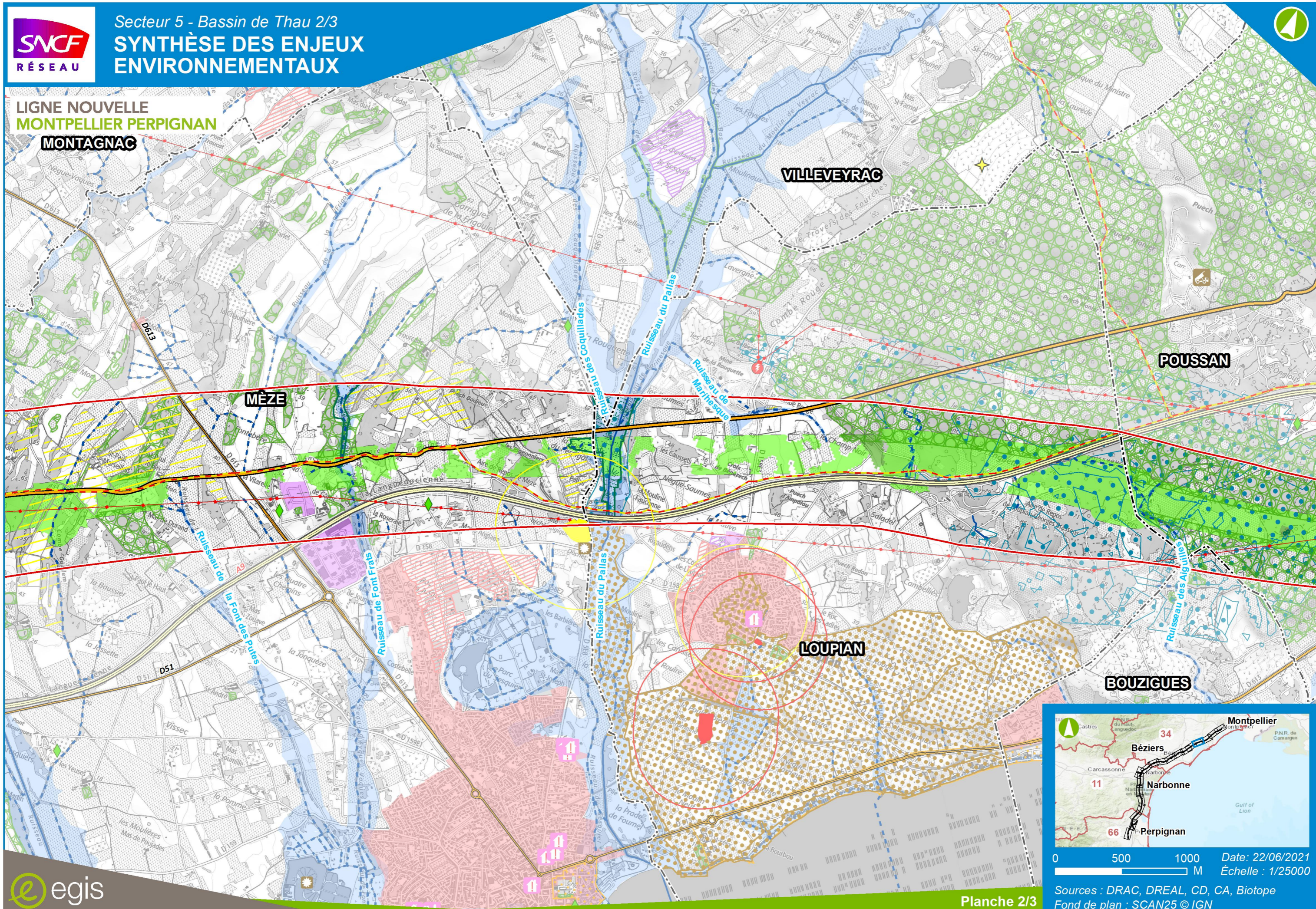


0 500 1000 M Date: 22/06/2021
 Échelle : 1/25000

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






**LIGNE NOUVELLE
 MONTPELLIER PERPIGNAN
 MONTAGNAC**



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

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

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

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

Les modifications proposées au PLU de Mèze se limitent strictement à permettre la réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet LNMP ainsi que les outillages, équipements, installations techniques, affouillements et exhaussements de sols liés au projet, avec :

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

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

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


Le périmètre de la mise en compatibilité est concerné par les zonages A, N et UE du document d'urbanisme communal.

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

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

Nom de la zone concernée par la mise en compatibilité	Proportion de l'ER par zone
Zone A	68%
Zone N	31,8%
Zone UE	0,2%

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 LNMP sont autorisés dans le périmètre de mise en compatibilité. Ils engendreront une évolution de la topographie. En effet, la Ligne Nouvelle s'insérera dans le territoire en déblais ou en remblais, ce qui impliquera des modifications locales de relief.

Au droit de Mèze, la section courante est en remblais et déblais successifs.

Trois zones de remblais importants sont à noter :

- Une zone de remblais sur environ 1 800 m de longueur, représentant un volume d'environ 710 000 m³, pouvant atteindre une hauteur de 20 m environ au niveau du viaduc du Nègue Vaques (remblais d'accroche) ;
- Une zone de remblais sur environ 2 200 m de longueur, représentant un volume d'environ 420 000 m³, pouvant atteindre une hauteur de 25 m environ au niveau du viaduc d'Aygues-Nay (remblais d'accroche) ;
- Les remblais d'accroche du viaduc du Pallas, pouvant atteindre une hauteur de 15 m.

Une zone de déblais sur 1 400 m de longueur, représentant un volume d'environ 940 000 m³ et pouvant atteindre une profondeur de 20 m environ sera réalisée entre le viaduc du Nègue-Vaques et le viaduc d'Aygues-Nay.

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

Des zones de dépôts permanents sont envisagées sur la commune. Elles modifieront le relief local, ponctuellement dans l'espace et de façon permanente dans le temps.

Le projet traverse des marnes gypseuses et zones karstiques pouvant entraîner des effondrements et glissements de terrains ainsi que des retraits et gonflements des marnes.

Enfin, les formations alluvionnaires compressibles (vallées du Nègues-Vaques et Pallas) nécessitent également un traitement particulier afin d'éviter les phénomènes de tassement.

5.5.1.2.2. LES MESURES ENVISAGEES

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

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

Dans les zones karstiques du bassin de Villeveyrac (associées au gypse à Mèze), les cavités rencontrées seront purgées des éventuels dépôts argileux présents dans les poches de dissolution du calcaire. Les cavités ainsi créées seront ensuite comblées par injection de béton (principalement au droit des ouvrages d'art). La localisation de ces travaux n'est pas connue à ce stade des études. Dans les secteurs de gypse, les matériaux seront traités avec des liants hydrauliques (chaux ou autre) pour les rendre insensible à l'eau. À noter que dans les déblais rocheux, aucun clouage de paroi n'est envisagé.

La réalisation de déblais en sol meuble à rocheux à Mèze nécessite la mise en place de masques de protection et de masques drainants pour éviter les risques de glissement de terrain et/ou de retrait/gonflement.

Enfin la traversée des vallées compressibles de Nègue Vaques et du Pallas nécessite la réalisation d'ouvrages d'art avec des fondations profondes, constituées de pieux descendant entre 15 et 30 m de profondeur.

5.5.1.3. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SOUTERRAINES

5.5.1.3.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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

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).

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

Le projet n'aura aucune incidence sur le périmètre de protection du site géothermique de la Castillone, les faibles déblais recensés dans cette zone, ne traversent aucunement les eaux souterraines.

En phase exploitation, les effets quantitatifs seront nuls.

5.5.1.3.3. LES EFFETS QUALITATIFS ET MESURES ENVISAGEES

Les captages AEP privés présents dans la zone d'étude sont évités par le projet.

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

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

En phase exploitation, l'aménagement comprendra l'ensemble des dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires. Des bassins de rétention et de confinement sont prévus le long de la ligne sur la commune de Mèze.

En phase exploitation, les effets quantitatifs 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 principaux ruisseaux de Nègue Vaques, de la Font des Putes et de Font Frats. Les enjeux liés aux aspects quantitatifs de franchissement de ces cours d'eau 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 et assurer la transparence hydraulique.

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

Les ouvrages hydrauliques (en particulier les viaducs au droit des ruisseaux de Font Frats et de Nègue Vaques) ont été dimensionnés afin de permettre une transparence hydraulique et écologique, tout en assurant la pérennité des ouvrages.

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

5.5.1.4.3. LES EFFETS QUALITATIFS ET MESURES ENVISAGEES

Concernant les aspects qualitatifs, les enjeux associés aux cours d'eau sont modérés.

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 auront lieu hors périodes les plus sensibles pour la faune (reproduction et migration) qui s'étendent d'août à octobre, et lors des périodes d'étiage. Par ailleurs, des mesures génériques en matière d'assainissement provisoire et de management de chantier permettront de limiter les nuisances temporaires.

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

5.5.1.5. LES INCIDENCES SUR LES RISQUES NATURELS

5.5.1.5.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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

5.5.1.5.2. LES EFFETS ET LES MESURES ENVISAGEES

Risque inondation :

Le projet est concerné par le zonage réglementaire du PPRi de Mèze sur le bassin de risque de l'étang de Thau :

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

Sur ces zones, le règlement précise que les équipements d'intérêt général, sous réserve qu'ils soient construits à plus de 50 m du pied d'une digue, sont admis. Une étude hydraulique devra en définir les conséquences amont et aval et déterminer leur impact sur l'écoulement des crues, les mesures compensatoires à adopter visant à annuler leurs effets sur les crues et les conditions de leur mise en sécurité. Elle devra en outre faire apparaître les conséquences d'une crue exceptionnelle (1,5 fois le débit centennal).

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


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

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

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

Enfin, le projet est très faiblement concerné par la zone minière de risque d'affaissement faible. Il traverse cette zone uniquement en viaduc et aucune pile n'y sera située.

5.5.2. Les incidences sur le patrimoine naturel et biologique

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

5.5.2.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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

5.5.2.2. LES EFFETS SUR LES ESPACES NATURELS PROTEGES

L'écoconception du projet dès les phases amont a permis d'éviter ces sites et ils ne sont pas interceptés par la zone d'étude.

Le projet s'inscrit dans les périmètres des PNA Outarde canepetière et Léopard ocellé.

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

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

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

5.5.2.4. LES EFFETS SUR LES FONCTIONNALITES ECOLOGIQUES

Les principaux effets sur les continuités écologiques associées au périmètre de l'ER pour la Ligne Nouvelle concernent l'interruption de corridors écologiques, en particulier au droit des ruisseaux Nègue Vaques, Font des Putes et Font Frats et (enjeux liés à la trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon, aux zones humides, à la petite faune et aux chiroptères).

5.5.2.5. LES MESURES ENVISAGEES

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

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


À l'échelle de la commune, pour rétablir la transparence écologique, le projet prévoit la mise en œuvre de viaducs au droit des ruisseaux de Nègue Vaques et Font Frats ainsi que d'ouvrages mixtes ayant fait l'objet d'aménagement pour optimiser le passage de la faune.

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

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

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

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

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

5.5.3.1. LES INCIDENCES SUR LES ACTIVITES AGRICOLES

5.5.3.1.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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

5.5.3.1.2. LES EFFETS SUR L'ACTIVITE AGRICOLE

En phase travaux, le projet sera à l'origine d'une consommation temporaire d'espaces agricoles mais également l'interruption ou la modification des axes de cheminement et les coupures temporaires des réseaux d'irrigation et de drainage. On relève notamment une zone de dépôt située sur une parcelle pastorale à l'ouest de l'aire d'autoroute.

En phase exploitation, les effets sont de deux types :

- Les effets directs du projet sur les exploitations agricoles et viticoles (consommation d'espace, impact sur le bâti, les équipements et les accès...). Sur la commune, 16 exploitations sont concernées ;
- Les effets indirects sur les structures collectives (SCAV les Costières de Pomérols principalement), dont les zones d'apport sont localisées sur des parcelles potentiellement impactées (effet sur le potentiel de production notamment).

5.5.3.1.3. LES MESURES ENVISAGEES

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

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

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

Les mesures proposées face aux effets directs sont :

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

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

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

5.5.3.2. LES INCIDENCES SUR LES FORETS ET LES ACTIVITES SYLVICOLES

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

Le projet impacte la forêt privée de Font Mars ainsi que des forêts publiques et privées.


Aucune parcelle classée en espace boisé classé (EBC) n'est impactée par le projet.

5.5.3.2.2. 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 environnementale : 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.

La zone UE est concernée par le périmètre de la mise en compatibilité. D'après le règlement il s'agit d'une zone déjà urbanisée où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter.

5.5.4.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

Le projet concerne majoritairement des espaces agricoles et sylvicoles.

Plusieurs bâtis sont impactés par le projet.

La création de la Ligne Nouvelle impactera plusieurs infrastructures de transport et autres chemins ruraux et d'exploitations qui nécessiteront des aménagements spécifiques pour leur rétablissement. La Ligne Nouvelle traverse notamment la RD613, qui relie Mèze à Pézenas.

Une ligne électrique à Très Haute Tension (225 kV) et deux gazoducs sont impactés par le projet.

Par ailleurs, le projet est concerné par 3 servitudes d'utilité publique (AC1 ; I3 ; I4).

Durant les travaux, le chantier entrainera des nuisances temporaires et indirectes pour les habitants situés à proximité des travaux (Les Tourelles, Saint-Paul le Bas, le Mas de Garric, Le Pallas).

Enfin concernant le tourisme et les loisirs, le projet traverse le chemin de randonnée GR 78.1.

5.5.4.2. LES MESURES ENVISAGEES

Plusieurs bâtis ont pu être évités par le projet. Les bâtis impactés par le projet seront acquis conformément au code de l'expropriation, dans la mesure du possible par voie amiable. Les emprises travaux pourront être ponctuellement réduites pour éviter des sites à enjeux ou respecter une limite de propriété.

Les accès aux différentes zones d'activités seront maintenus durant la période de travaux. Les zones d'activités présentes dans la zone d'étude sont évitées.

Aucun EBC n'est impacté par le projet.


Toutes les voiries (la RD613 sera décalée au sud-ouest de sa position actuelle) et tous les réseaux traversés seront rétablis (également le chemin de randonnée GR78.1). Les servitudes d'utilité publique seront respectées.

Concernant les nuisances acoustiques, la conception du projet a particulièrement cherché à éviter les zones bâties. Cet évitement (réduction des nuisances) sera bénéfique en phase travaux comme en phase exploitation. Plus de 4 000 mètres linéaires de protections acoustiques de types écrans absorbants et merlons seront également installés dans certaines zones pour respecter les seuils réglementaires.

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

À noter que la maison de retraite et l'aire de repos sont évitées par le projet.

5.5.5. Les incidences sur le patrimoine et le paysage

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

5.5.5.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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

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

La zone d'étude (et l'emplacement réservé associé au projet) traverse le périmètre de protection de 500 m du monument historique inscrit « Vestiges archéologiques du Pallas » (propriétaire privé), ainsi que le périmètre de protection de la Via Domitia (monument historique inscrit).

Par ailleurs, le projet traverse plusieurs sites à forte sensibilité archéologique (Saint-Paul II et Saint-Paul-le-Haut) mais aussi le site archéologique majeur Saint-Paul.

Elle croise également des zones de présomption de prescription archéologique (ZPPA).

Les impacts paysagers de la Ligne Nouvelle se traduisent par la présence d'une succession de déblais et de remblais, oscillant entre 12 et 15 m, avec les traversées de collines, le franchissement des routes et des cours d'eau. La trame agricole, avec ses chemins, fossés, cours d'eau et haies champêtres sera réorganisée.

Depuis la Via Domitia, les vues sur l'étang de Thau seront occultées par les sections en remblai.

Sur certains sites singuliers, au dénivelé plus prononcé, les impacts paysagers du projet seront plus importants.

Le vallon de Nègue Vaques sera traversé par un viaduc de 135 m de long pour 22 m de hauteur, le vallon d'Aygues-Nay par un viaduc de 220 m de long pour 28 m de hauteur, et le vallon de Pallas par un viaduc de 450 m de long pour 32 m de hauteur, avec leurs sections en remblai respectives.

Les sections en déblai les plus importantes affecteront les bois Font-Mars et de Saint-Paul-le-Bas, atteignant respectivement 17 et 22 m de hauteur.

5.5.5.2. LES MESURES ENVISAGEES

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

Le passage du projet à proximité de la Via Domitia s'inscrira majoritairement en déblais afin de protéger au mieux ce monument. De plus, la conception du projet a permis d'éloigner au maximum la Ligne Nouvelle de la Via Domitia. Des plantations arborées diversifiées seront effectuées sur les bas de talus au niveau des sections en remblais (alternance de boisements forestiers méditerranéens et champêtres) et également en limite d'emprise (alignements de pins ou d'amandiers).

Les emprises et les hauteurs en remblais du projet dans les collines boisées et le vignoble dominant l'étang de Thau seront limitées. L'impact visuel sera réduit grâce notamment, à une intégration paysagère de qualité avec la mise en place de modelés paysagers des terrassements qui permettront d'adoucir et d'écrêter les pentes de talus en déblais qui seront enherbés et plantés (garrigue arbustive), de reboisements des délaissés après travaux (avec également la restauration des lisières et des haies champêtres), et la plantation, de manière ponctuelle, de différentes essences comme des cyprès d'Italie, des figuiers ou encore des amandiers aux abords des croisements de chemins ou de limites de domaines.

Les chemins d'exploitations et de grande randonnée seront tous rétablis de manière singulière.

Le choix de réaliser des viaducs pour traverser les vallons (Nègue-Vaques, Aygues-Nay et Pallas) permettra de conserver les continuités paysagères des cours d'eau. Ces ouvrages seront traités de manière sobre et qualitative avec des couleurs discrètes et une cohérence architecturale entre les trois ouvrages sera instaurée. Des plantations arborées sur les bas de talus seront également effectuées.

Ces préconisations paysagères ont pris en compte également les grandes orientations de l'atelier Pédagogique Régional au sujet des paysages de l'AOC Picpoul de Pinet.

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 Mèze.


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

Le territoire communal est directement concerné par 2 sites Natura 2000 : « Herbiers de l'Étang de Thau » (ZSC FR911411) et « Étang de Thau et lido de Sète Agde » (ZPS FR9112018).

Ces sites ne sont pas directement concernés par le projet.


Selon les conclusions de l'Évaluation appropriée des incidences pour les sites Natura 2000 interceptés par le projet de Ligne Nouvelle, au regard des atteintes résiduelles sur les différents éléments évalués, et grâce à l'application de mesures de réduction, le projet présente une incidence résiduelle non notable dommageable sur les 2 sites.

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

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


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

Les adaptations au PLU de la commune de Mèze, en vigueur depuis le 31/03/2017, proposées visent à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet LNMP.

 La justification du choix du projet retenu figure dans la pièce F-4 « Justification du projet ».

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

Cette partie doit permettre de définir des critères de suivi de la mise en compatibilité ; ces critères sont à distinguer des critères de suivi des mesures proposées dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet.

 cf. §5 de la pièce F-7A2 « Évaluation environnementale de la première phase (Montpellier – Béziers) ».

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

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

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

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

Tableau 5 : Exemple de tableau de suivi

Analyse par zone	Au stade de mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone A	68 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone N	31,8 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone UE	0,2 % 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 une grande partie du territoire communal de Mèze. Elle intercepte notamment l'A9 et une aire de repos et couvre essentiellement des zones agricoles. On y trouve de nombreux mas, dont

les Mas Saint-Paul le Marseillais, de Durand, Saint-Paul le Bas, de Carayon, de Calvet, Hahut, La Vitarelle, ... On peut noter également la présence de la zone d'activités « Mas de Garric ». Le centre-ville est situé à environ 1 500 m de la zone d'étude.

La zone d'étude couvre 6,8 km², soit 19,6 % du territoire.

5.9.3.1.2. LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

La zone d'étude s'inscrit dans les collines du bassin de Thau à une altitude moyenne d'une cinquantaine de mètres.

Elle s'inscrit en partie sur les massifs calcaires karstifiés du bassin de Villeveyrac (avec présence potentielle de cavités liées au gypse) qui peuvent présenter des risques d'effondrement de cavités. Des risques de glissement de terrain sont aussi possibles dans les marnes du bassin de Villeveyrac entre Pinet et Mèze. Il existe des risques de retrait/gonflement dans les marnes et les gypses rencontrés au droit de Mèze et des dispositions spécifiques sont prévues.

5.9.3.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

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

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

Aucun captage AEP public ni de périmètre de protection n'est situé dans la zone d'étude. À noter la présence de captages AEP privés au droit du domaine de Creyssels et du domaine de Saint-Paul le Marseillais dans la zone d'étude.

5.9.3.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

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

- Le ruisseau de Nègue Vaques ;
- Le ruisseau de la Font des Putes ;
- Le ruisseau de Font Frats ;
- Le ruisseau du Pallas, et son affluent le ruisseau des Coquillards ;
- Le plan d'eau de Nègue Vaques (Font Mars).

Des enjeux modérés sont liés aux zones inondables des ruisseaux de Nègue-Vaques et de la Font des Putes.

5.9.3.1.5. LES RISQUES NATURELS

La commune est soumise au risque inondation. Elle dispose d'un Plan de Prévention des Risques inondation sur le bassin de risque de l'étang de Thau. Une partie de la zone d'étude est concernée par les zonages rouges « RN » et « RP ».

La commune est exposée au risque feu de forêts et présente des secteurs d'aléa modéré à fort (milieux boisés au Nord de Mèze) sur l'ensemble de la zone d'étude.

Par ailleurs, la commune et la zone d'étude sont concernées par une zone minière avec un risque d'affaissement faible sur l'est du territoire.

5.9.3.2. LE PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

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

- 2 ZNIEFF (« Étang de Thau », « Complexe paludo-laguno-dunaire de Bagnas et de Thau ») ;
- 2 PNA (Outarde canepetière et Lézard ocellé).

Les principaux secteurs à enjeux au droit de la commune sont le réseau de mares de Mèze/Font-Mars et les milieux ouverts à l'ouest et au nord de Mèze.

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

Sur le secteur d'étude, les plaines de Mèze Nègue Vaques représentent un secteur à fort potentiel agronomique. La commune de Mèze est concernée par la délimitation AOP Picpoul de Pinet et AOP Coteaux du Languedoc.

La zone d'étude concerne des parcelles à enjeux modérés à très fort.

Plusieurs zones forestières à enjeu fort sont également présentes sur la zone d'étude :

- La forêt privée de Font Mars ;
- La Castellone ;
- La Baussier, près du domaine de Saint-Paul-le-Haut.

Par ailleurs, la zone d'étude concerne plusieurs secteurs forestiers classés en Espaces Boisés Classés (EBC) mais aucun n'est intercepté par l'ER associé au projet.

5.9.3.4. L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

La commune de Mèze est dotée d'un PLU. Elle est concernée par la Loi Littoral.

La zone d'étude traverse d'est en ouest la partie centrale du territoire communal. Elle est composée, pour l'essentiel, de zones agricoles et sylvicoles de nombreux mas et d'une zone d'activités économiques « Mas de Garric » et de son extension « Engarone » au nord de l'A9.

Plusieurs infrastructures de transport (A9, RD613, chemins d'exploitation...) et réseaux de distribution d'énergie (2 gazoducs et une ligne HT) y sont également présentes.

Concernant l'activité touristique signalons que la zone d'étude est concernée par le chemin de randonnée GR 78.1.

Pour ce qui est de l'aspect urbanistique, la commune comprend 8 servitudes. La zone d'étude concerne 21 espaces boisés classés. Les zonages A, N et UE sont traversés.

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

5.9.3.5. PATRIMOINE ET PAYSAGE

La zone d'étude traverse les périmètres de protection des monuments historiques de la Via Domitia et des Vestiges archéologiques du Pallas.

La Ligne Nouvelle traverse plusieurs sites à forte sensibilité archéologique.

Enfin, au droit Mèze, la zone d'étude est concernée par le site n°15 : « Via Domitia, collines du Bassin de Thau et Loupian ».

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

La mise en compatibilité porte sur les zonages A, N et UE.

Le tableau ci-après rappelle la répartition en hectares.

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
Zone A	68 %
Zone N	31,8 %
Zone UE	0,2 %

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 LNMP 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 Mèze, la section courante est en remblais et déblais successifs.

Trois zones de remblais importants sont à noter :

- Une zone de remblais sur environ 1 800 m de longueur, représentant un volume d'environ 710 000 m³, pouvant atteindre une hauteur de 20 m environ au niveau du viaduc du Nègue Vaques ;
- Une zone de remblais sur environ 2 200 m de longueur, représentant un volume d'environ 420 000 m³, pouvant atteindre une hauteur de 25 m environ au niveau du viaduc d'Aygues-Nay ;
- Les remblais d'accroche du viaduc du Pallas, pouvant atteindre une hauteur de 15 m.

Une zone de déblais sur 1 400 m de longueur, représentant un volume d'environ 940 000 m³ et pouvant atteindre une hauteur de 15 m environ sera réalisée entre le viaduc du Nègue Vaques et le viaduc d'Aygues-Nay.

Dans les zones karstiques du bassin de Villeveyrac (associées au gypse à Mèze), les cavités rencontrées seront purgées des éventuels dépôts argileux présents dans les poches de dissolution du calcaire. Les cavités ainsi créées seront ensuite comblées par injection de béton (principalement au droit des ouvrages d'art). Dans les secteurs de gypse, les matériaux seront traités avec des liants hydrauliques (chaux ou autre) pour les rendre insensible à l'eau.

La réalisation de déblais en sol meuble à rocheux à Mèze nécessite la mise en place de masques de protection et de masques drainants pour éviter les risques de glissement de terrain et/ou de retrait/gonflement.

5.9.4.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

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

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

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

Les captages AEP privés présents dans la zone d'étude sont évités par le projet.

En phase exploitation, l'aménagement comprendra l'ensemble des dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires. Des bassins de rétention et de confinement sont prévus le long de la ligne sur la commune de Mèze.

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 principaux ruisseaux de Nègue Vaques, de la Font des Putes et de Font Frats.

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.

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

Par ailleurs, la commune et la zone d'étude sont concernées par une zone minière avec un risque d'affaissement faible. Le projet traverse cette zone d'aléa uniquement en viaduc et aucune pile n'y sera située.

5.9.4.2. INCIDENCES ET MESURES SUR LE PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

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

Le projet s'inscrit dans les périmètres des PNA 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 (par des viaducs notamment) est l'une des mesures principales permettant de réduire l'impact sur la faune. Des impacts résiduels demeurent néanmoins pour tous les groupes biologiques et différentes mesures compensatoires visant à recréer des habitats favorables aux espèces impactées sont ainsi prévues.

5.9.4.3. INCIDENCES ET MESURES SUR L'AGRICULTURE, LA VITICULTURE ET LA SYLVICULTURE

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

Agriculture : 16 exploitations sont concernées par le projet, avec des effets indirects sur une structure collective. Les mesures proposées résident dans la compensation des surfaces perdues, la possibilité d'un aménagement foncier, le rétablissement des pistes d'exploitation.

Forêts et sylviculture : Aucun espace boisé classé (EBC) n'est intercepté par l'emplacement réservé du projet.

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

5.9.4.4. INCIDENCES ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

La zone UE est concernée par le périmètre de la mise en compatibilité.

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

Toutes les voiries (y compris les chemins de randonnée comme le GR78.1) et tous les réseaux traversés seront rétablis.

Le projet est concerné par 3 servitudes (AC1 ; I3 ; I4). Elles seront respectées.

Aucun EBC n'est traversé par le projet.

Afin de réduire les nuisances acoustiques, plus de 4 000 mètres linéaires de protections acoustiques de types écrans absorbants et merlons seront installés dans certaines zones.

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, notamment vis-à-vis de la Via Domitia.

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

- Inscrire la Ligne Nouvelle le long de la Via Domitia,
- Limiter l'impact des franchissements sur les vallons (Nègue-Vaques, Aygues-Nay et Pallas).

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

Le territoire communal est directement concerné par 2 sites Natura 2000 : « Herbiers de l'Étang de Thau » (ZSC FR911411) et « Étang de Thau et lido de Sète Agde » (ZPS FR9112018).

Ces sites ne sont pas directement concernés par le projet.

Selon les conclusions de l'Évaluation appropriée des incidences pour les sites Natura 2000 interceptés par le projet de Ligne Nouvelle, au regard des atteintes résiduelles sur les différents éléments évalués, et grâce à l'application de mesures de réduction, le projet présente une incidence résiduelle non notable dommageable sur les 2 sites.

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

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

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

Les adaptations au PLU de la commune de Mèze, en vigueur depuis le 22/03/2017, proposées visent à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet LNMP. La justification du choix du projet retenu figure au chapitre 4 dans la pièce F-4 « Justification du projet ».

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

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

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

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

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

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

Tableau 7 : Exemple de tableau de suivi

Analyse par zone	Au stade de mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone A	68 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone N	31,8 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone UE	0,2 % 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 mines et carrières.

Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.

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

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

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

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

2) Procédure d'institution

2.1) Procédure

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

Sont applicables aux chemins de fer :

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

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

Alignement

L'obligation d'alignement s'impose :

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

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

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

Mines et carrières

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

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

2.2) Indemnisation

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

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

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

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

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

2.3) Publicité

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

3) Effets de la servitude

3.1) Prérogative de la puissance publique.

3.1.1.) Prérogatives exercées directement par la puissance publique.

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

3.1.2) Obligations de faire imposée au propriétaire.

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

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

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

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

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

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 trouvent à cette époque (article 5, loi du 15 juillet 1845).

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

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

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

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

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



En partenariat avec :

