

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

Pièce H-14 : Commune de Montpellier



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. LA PRESENTATION DU PROJET.....	11		
2.1. Caractéristiques générales du projet	11		
2.1.1. Les enjeux et les 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 Montpellier .14	14		
2.2.1. Le territoire communal	14		
2.2.2. Le projet sur le territoire communal.....	14		
3. L'ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE MONTPELLIER	16		
3.1. Caractéristiques du document d'urbanisme concerné par la mise en compatibilité ..16	16		
3.2. Analyse de la compatibilité du projet avec le rapport de présentation	16		
3.3. Analyse de la compatibilité du projet avec le projet d'aménagement et de développement durable	16		
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.....	18		
3.5.1. Les zones traversées	18		
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 traversées.....	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 du règlement d'urbanisme	19
		4.2. Modifications apportées au plan de zonage	21
		5. L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE	25
		5.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP	25
		5.1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale.....	25
		5.1.2. Objectifs de l'évaluation et démarche mise en œuvre pour le projet LNMP	25
		5.2. Contenu de l'évaluation environnementale	25
		5.3. Avis de l'Autorité environnementale	26
		5.4. Analyse de l'état initial de l'environnement.....	26
		5.4.1. L'environnement physique	26
		5.4.2. Le patrimoine naturel et biologique.....	28
		5.4.3. L'agriculture, la viticulture et la sylviculture	32
		5.4.4. L'environnement humain.....	32
		5.4.5. Le patrimoine et le paysage	33
		5.4.6. Synthèse	33
		5.5. Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement et mesures proposées.....	36
		5.5.1. Les incidences sur l'environnement physique	36
		5.5.2. Les incidences sur le patrimoine naturel et biologique	37
		5.5.3. Les incidences sur l'agriculture, la viticulture et la sylviculture	38
		5.5.4. Les incidences sur l'environnement humain	38
		5.5.5. Les incidences sur le patrimoine et le paysage.....	38
		5.5.6. Conclusion	38
		5.6. L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000	39
		5.7. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité	39
		5.8. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement	39
		5.9. Résumé non technique.....	39
		5.9.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP	39
		5.9.2. Contenu de l'évaluation environnementale.....	40

5.9.3.	Analyse de l'état initial de l'environnement.....	40
5.9.4.	Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du plu sur l'environnement et mesures proposées.....	40
5.9.5.	L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau NATURA 2000 ...	41
5.9.6.	Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité.....	41
5.9.7.	Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement	42
6.	ANNEXES.....	43
6.1.	Annexe technique servitude T1 relative aux chemins de fer	43
6.2.	Demande de levée des emplacements réservés du Contournement de Nîmes et Montpellier	47
6.2.1.	À la Direction Départementale des Territoires et de la Mer.....	47
6.2.2.	À la mairie de Montpellier	48

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 Montpellier au regard du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan	13
Figure 4 : Extrait de la présentation du projet global au droit de la commune de Montpellier.....	15
Figure 5 : Orientation n°1 du PADD	17
Figure 6 : Orientation n°3 du PADD	17
Figure 7 : Orientation d'aménagement Secteur Garosud	17
Figure 8 : Orientation d'aménagement Secteur Garosud extension.....	17
Figure 9 : Planche avant mise en compatibilité	22
Figure 10 : Planche après mise en compatibilité	23
Figure 11 : Réseau Natura 2000 au droit de la commune de Montpellier	29
Figure 12 : Zonage d'inventaire, de protection et de gestion du milieu naturel au droit de la commune de Montpellier	30
Figure 13 : Plans Nationaux d'Actions (PNA) au droit de la commune de Montpellier.....	31
Figure 14 : Principaux enjeux environnementaux (1/2)	34
Figure 15 : Principaux enjeux environnementaux (2/2)	35

TABLEAUX

Tableau 1 : Historique du document d'urbanisme opposable.....	16
Tableau 2 : Proportion de l'emplacement réservé par zone	18
Tableau 3 : Proportion de l'emplacement réservé par zonage du PLU	36
Tableau 4 : Exemple de tableau de suivi	39
Tableau 5 : Proportion de l'emplacement réservé (ER) par zonage du PLU.....	40
Tableau 6 : Exemple de tableau de suivi	42

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

1.2. MISE EN COMPATIBILITE D'UN PLU

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

Le PLU a principalement pour objet de :

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

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

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

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

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

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

1.3. OBJET DU PRESENT DOSSIER

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

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.



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

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


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

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

- La région Occitanie ;
- Le département de l'Hérault ;
- Les autorités organisatrices des transports notamment la région compétente en matière de gestion des transports régionaux de voyageurs, notamment ferroviaires (réseau des trains express régionaux, TER) ;
- Les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de programme local de l'habitat ;
- des organismes de gestion des parcs naturels régionaux³ et des parcs nationaux ;
- Des chambres de commerce et d'industrie territoriales ; des chambres de métiers ; des chambres d'agriculture ;
- Dans les communes littorales, des sections régionales de la conchyliculture ;
- De l'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale lorsque le territoire objet du plan est situé dans le périmètre de ce schéma ;

- 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 Montpellier.

③ Le rapport de la commission d'enquête :

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

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

④ Avis des communes / EPCI concernés :

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

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

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

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

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

1.4.2. Rappel des textes réglementaires

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[...]

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

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

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

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

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

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

[...]

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

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

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

[...]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[...]

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

[...] »

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

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

Il est en outre publié :

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

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

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

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

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

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

1.4.3. Le cas particulier des communes « Littoral »

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

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

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

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

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

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

1.4.4. Contenu du dossier de mise en compatibilité

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

Il comprend les pièces suivantes :

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

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

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

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

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

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


- Du **règlement d'urbanisme** avec la mise en vis-à-vis de deux extraits du règlement d'urbanisme portant sur les zones traversées par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière introduit, selon les besoins du projet sur la commune, les modifications de textes nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation,
- De la liste des **emplacements réservés** par la mise en vis-à-vis de deux listes des emplacements réservés : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Celle-ci fait apparaître tous les emplacements réservés nécessaires à l'opération et aux travaux connexes ainsi que leur bénéficiaire et leur superficie.
- L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité comprenant notamment une analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000.

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

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

2. LA PRESENTATION DU PROJET

2.1. CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET

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

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

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

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

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

- Faciliter et sécuriser les déplacements quotidiens grâce au train :
 - Avec des trains plus fréquents, plus fiables, plus rapides, pour les trajets quotidiens comme pour les voyages longues distances ;
 - Avec des liaisons directes entre les agglomérations de la région, des temps de parcours réduits et un mode de transport plus sûr que le mode routier ;
 - Avec un accès facilité aux liaisons à grande vitesse avec le territoire national et européen.
- Préserver l'environnement par le rail : plus de voyageurs et de marchandises sur les rails signifie moins de voitures et de camions sur les routes, donc moins d'émissions de 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 arrêts) ;
- De nouveaux trains à desserte omnibus sur la voie ferrée existante grâce au report de certains trains sur la Ligne Nouvelle.

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

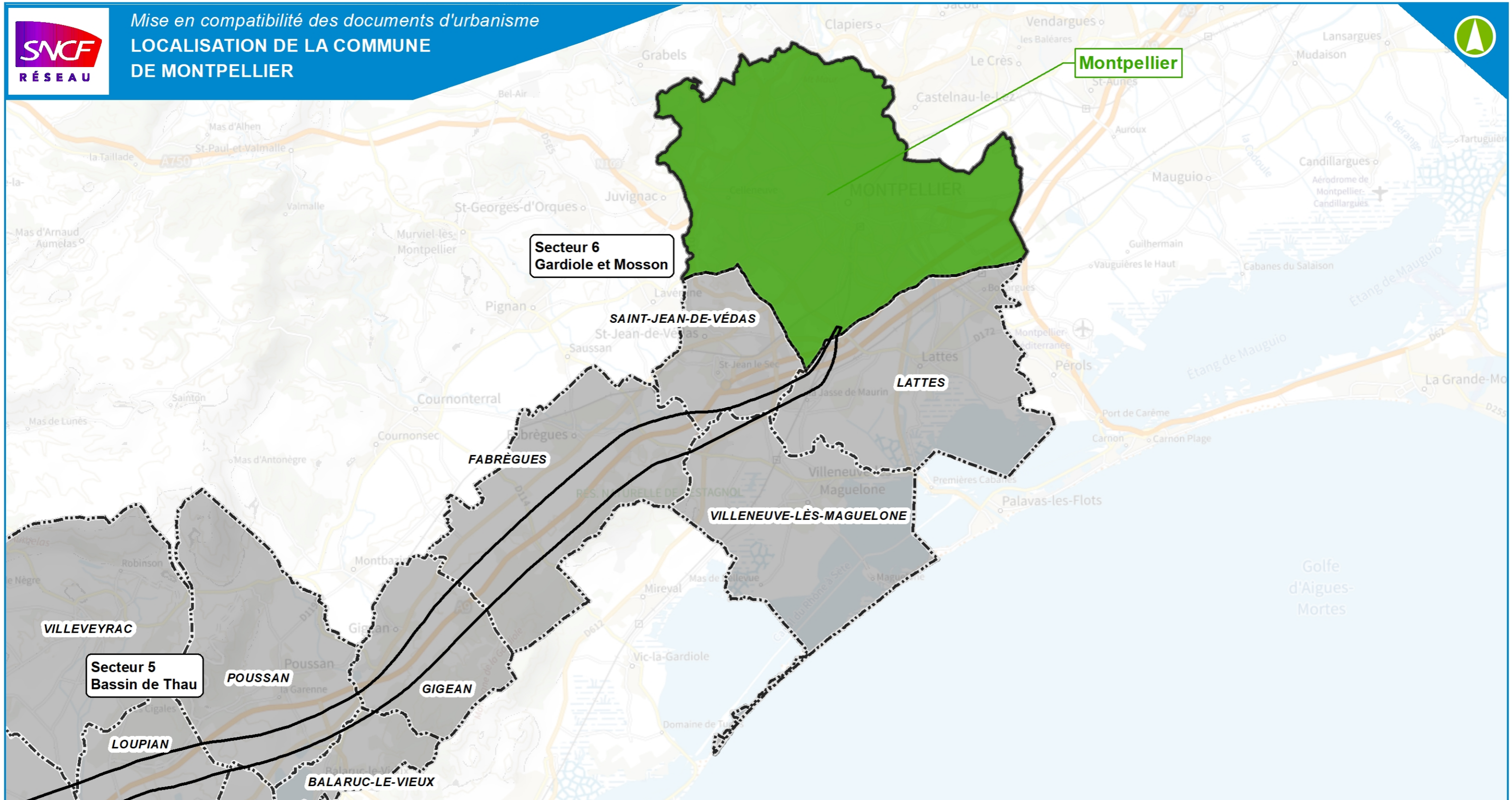
2.1.2. Les objectifs du projet

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

- Des objectifs de **transport** :
 - Pour les voyageurs grande distance : réduire les temps de parcours ;
 - Pour les voyageurs quotidiens : améliorer les services régionaux ferroviaires, et notamment les fréquences des TER ;
 - pour le fret, offrir des 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, etc. 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 : 21/01/2021
 Échelle : 1/110000

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


2.2. LES CARACTERISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE DE MONTPELLIER

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 Montpellier est incluse dans le secteur 6 – Gardiole et Mosson (voir la Figure 3 ci-avant).

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

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


2.2.1. Le territoire communal

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

Elle appartient à Montpellier Méditerranée Métropole qui regroupe 31 communes.

La superficie de Montpellier est de 5 690 hectares et elle compte un peu plus de 285 000 habitants en 2017 (source INSEE, RP2017, 01/01/2020).

2.2.2. Le projet sur le territoire communal

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

Le projet de Ligne Nouvelle concerne le sud de la commune de Montpellier.

Les cartes suivantes localisent le projet sur le territoire communal.

2.2.2.1. L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Le projet traverse le territoire communal sur environ 225 m, exclusivement en déblais dans ce secteur.

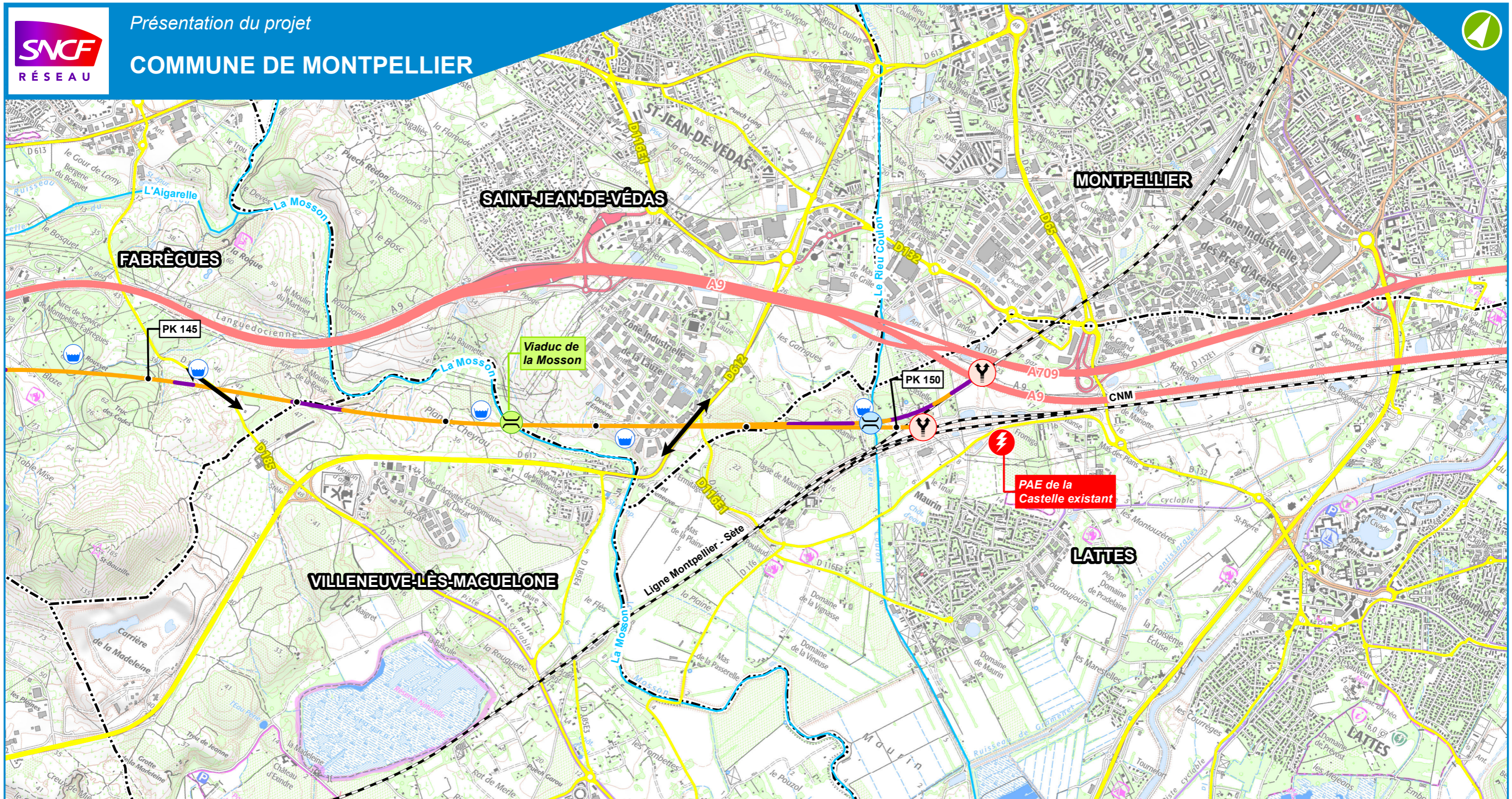
Le raccordement A entre sur la commune de Montpellier en traversant les RD132 et RD65 par pont-route pour rejoindre la gare Saint-Roch.

2.2.2.2. LES RETABLISSEMENTS DE VOIRIE

Les RD132 et RD65 étant traversées par pont-route, aucune route n'est directement interceptée par le projet.

2.2.2.3. LES INSTALLATIONS CONNEXES

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



LÉGENDE

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

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

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

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

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



0 250 500 Mètres Date : 28/07/2021

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

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

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

Le document d'urbanisme en vigueur de la commune de Montpellier est son **PLU approuvé le 2 mars 2006** et dont la dernière modification en date est la Modification n°13 du 31 janvier 2020.

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.

Le PLU 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 Montpellier		
Approbation du document d'urbanisme	Approbation des révisions et révisions simplifiées	Approbation des modifications et modification simplifiées
PLU approuvé le 02/03/2006	Révision simplifiée 01/10/2012 (ZAC du Coteau)	Modification n°1 21/12/2006 Modification n°2 25/06/2007 Modification n°3 17/11/2008 Modification n°4 22/06/2009 Modification n°5 29/03/2010 Modification n°6 09/05/2011 Modification simplifiée n°1 25/07/2011 Modification simplifiée n°2 07/11/2011 Modification n°7 23/07/2012 Modification n°8 22/07/2013 Modification simplifiée n°3 17/02/2014 Modification n°9 05/03/2015 Modification n°10 28/05/2015 Modification n°11 29/03/2017

PLU de Montpellier		
Approbation du document d'urbanisme	Approbation des révisions et révisions simplifiées	Approbation des modifications et modification simplifiées
		Modification simplifiée n°4 29/03/2018 Modification n°12 18/04/2019 Modification n°13 31/01/2020 MEC suite à l'arrêté préfectoral de DUP du contournement ouest de Montpellier du 21/09/2021

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

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

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

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

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

Le rapport de présentation définit les choix retenus pour établir le plan de zonage 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 présente entre autres une analyse de l'état initial et s'appuie sur un diagnostic établi au regard des évolutions démographiques et économiques ainsi que des besoins répertoriés en matière de d'équipements, d'espaces verts de proximité et de mesures de protection de l'environnement.

La première partie du rapport de présentation intitulée « Modification n°13 » présente dans sa section III. A. Modification N°7 la création de l'Emplacement Réservé (ER) n° 56 PRES D'ARENES – Rondelet pour la réalisation du projet ferroviaire de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

Toutefois, on observe sur la planche n°27 que les ER n° 56 (LNMP) et n°D4 (requalification de la RD132) se superposent. La superposition de

deux ER n'étant pas possible, il est nécessaire de supprimer celui de la RD132 au droit du projet.

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

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

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

Le PADD de Montpellier s'articule autour de 3 objectifs :

- Promouvoir le développement durable de la Ville en particulier par la maîtrise de l'environnement ;
- Construire une ville solidaire en partageant la richesse produite pour rendre accessible à tous ce que la ville offre, en refusant l'exclusion et la ségrégation. Mais c'est aussi développer l'emploi, car on ne peut redistribuer que ce qui a d'abord été produit ;
- Construire une ville conviviale pour offrir aux habitants et aux entreprises un environnement urbain attractif et des services de niveau métropolitain.

Ces objectifs sont décomposés en quatre grandes orientations générales :

- Contribuer au développement économique de l'agglomération et à son équipement ;
- Mener une politique de l'habitat pour répondre aux besoins en logement dans le respect de la mixité sociale et urbaine ;
- Maîtriser les déplacements ;
- Prendre en compte l'environnement ;

Et trois spatiales :

- Renforcer le centre-ville : le projet « Montpellier Grand cœur » ;
- Développer l'urbanisation nouvelle pour répondre aux besoins de logement et d'emploi d'une population en croissance ;
- Renforcer l'identité de chaque quartier pour une ville plus conviviale.

Dans les 1ères et 3èmes orientations générales, si le projet LNMP n'est pas clairement cité, le projet est bien représenté. En conséquence, le projet LNMP ne remet pas en cause les orientations du PADD.

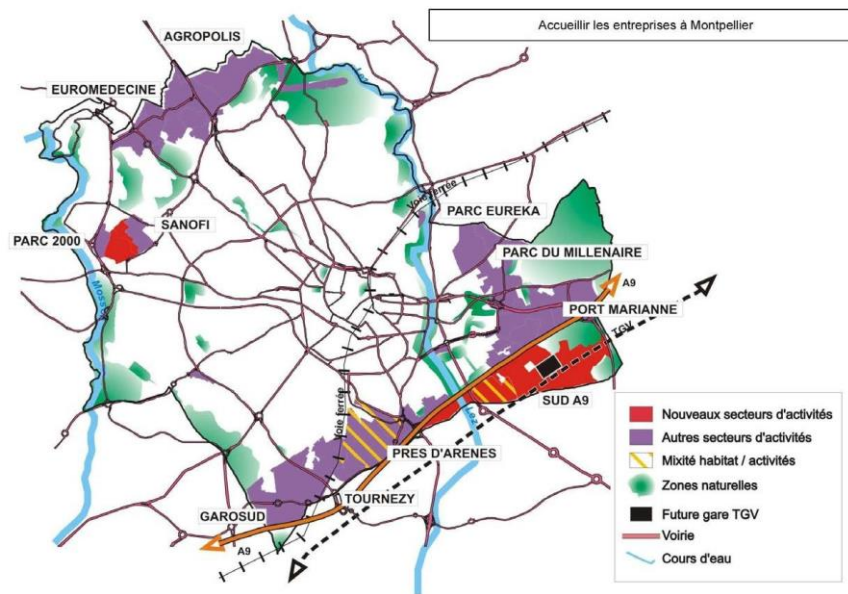


Figure 5 : Orientation n°1 du PADD

Dans la troisième orientation générale, « maîtriser les déplacements », le développement du réseau de transports en commun est une piste privilégiée pour constituer une réelle alternative à la voiture.

Le « projet de ligne ferroviaire nouvelle » est matérialisé sur la figure illustrant cette orientation.

Cependant, le projet LNMP n'est pas cité.

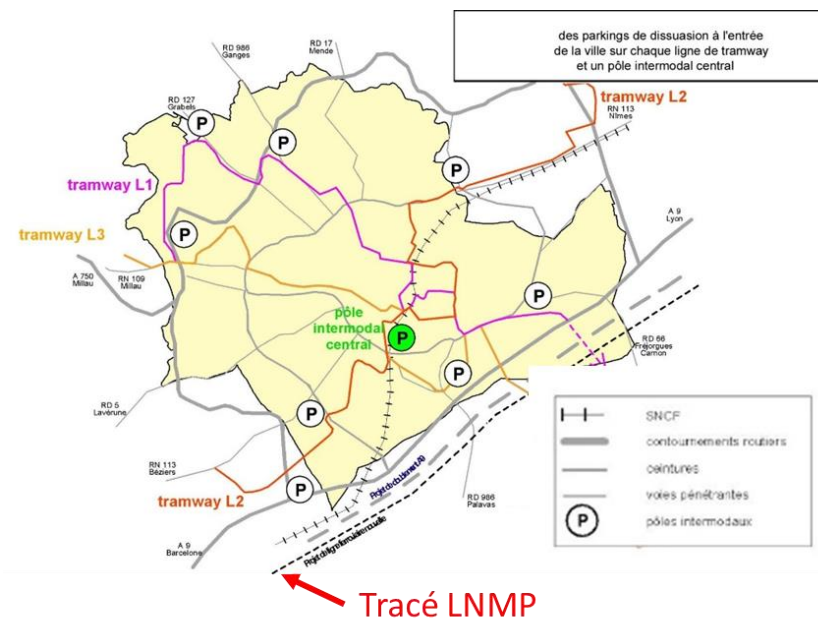


Figure 6 : Orientation n°3 du PADD

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

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

Les PLU peuvent comporter une pièce opposable relative aux orientations d'aménagement. Celles-ci sont formulées sur les secteurs d'extension de l'urbanisation dont l'urbanisation est prévue à court-moyen terme.

Le PLU de la commune de Montpellier possède plusieurs orientations d'aménagement et de programmation divisées en plusieurs secteurs.

Deux de ces secteurs sont situés à proximité de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan et son raccordement à la ligne ferroviaire existante (raccordement A).

Il s'agit des secteurs Garosud et Garosud Extension.

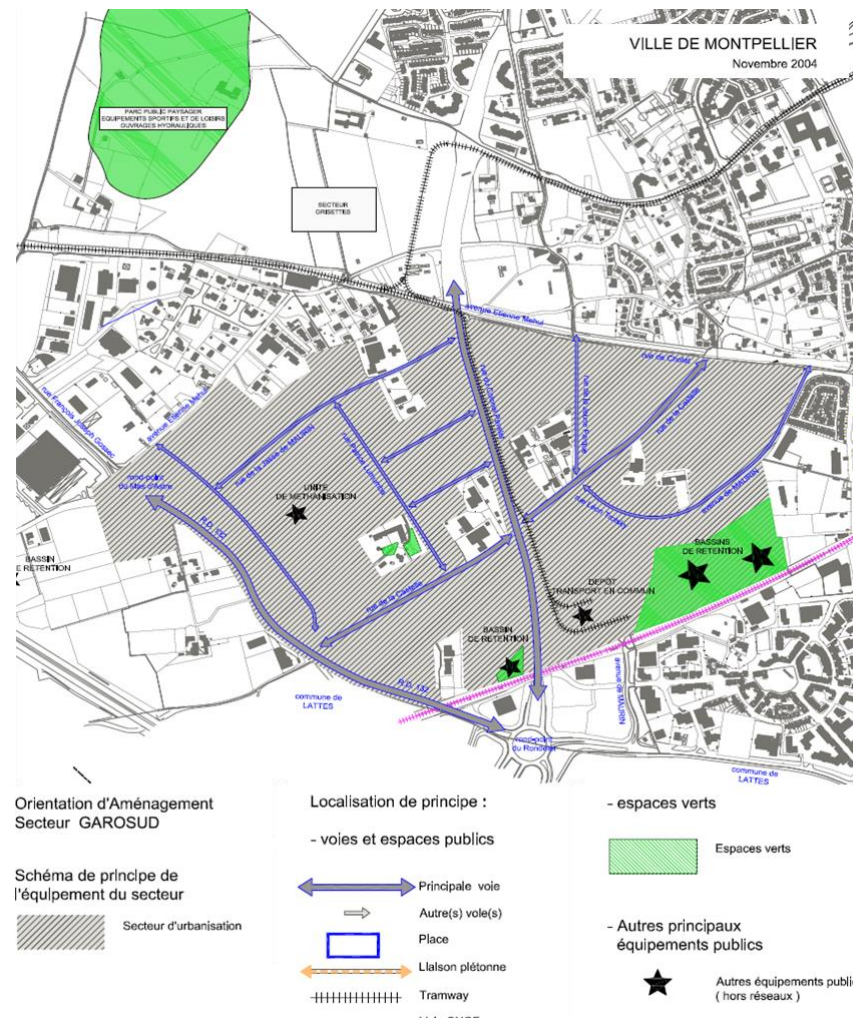


Figure 7 : Orientation d'aménagement Secteur Garosud

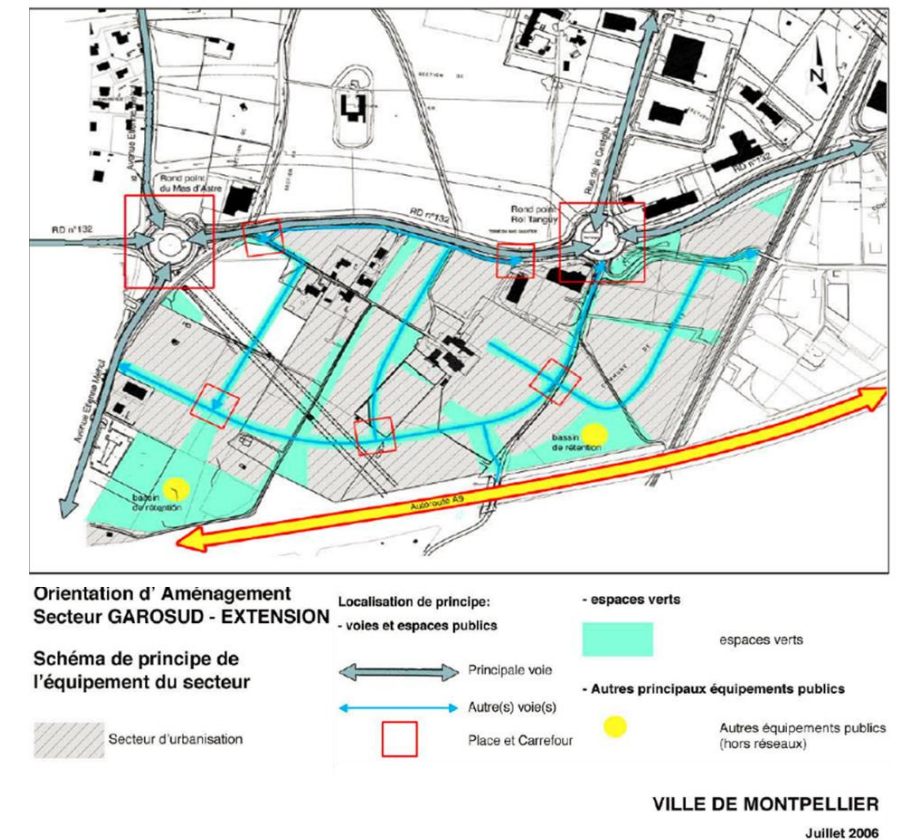


Figure 8 : Orientation d'aménagement Secteur Garosud extension

La voie ferrée existante borde les secteurs d'urbanisation de Garosud et son extension ainsi que des espaces verts et bassins de rétention. Le projet de Ligne Nouvelle n'est pas mentionné dans ces deux orientations d'aménagement.

L'emplacement réservé de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne remet pas en cause les orientations d'aménagement de ces deux secteurs.

Le projet est donc compatible avec ces orientations d'aménagement du fait qu'il ne remet pas en cause ces dernières.

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 les zones :

Tableau 2 : Proportion de l'emplacement réservé par zone

Zone concernée	Proportion de l'emplacement réservé sur la zone
Zone 4U1-1c	100 %

3.5.2. Les dispositions générales du règlement

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

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

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 permettant d'atteindre les objectifs mentionnés aux articles L. 101-1 à L. 101-3 ».

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

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

- Article 1 : Occupations et utilisation du sol interdites ;
- Article 2 : Occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières.

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

Les zones 4U1 correspondent aux secteurs d'activités existants. Elles ne comprennent pratiquement pas d'habitat. Elles sont parfois dénuées de tout environnement commercial de proximité.

Cette zone comprend plusieurs sous-secteurs :

- 4U1-1 : secteur de référence de la zone,
- 4U1-2 : avenue des Moulins,
- 4U1-3 : Près d'Arènes,
- 4U1-4 : Mas d'Astres.

Seul le premier secteur est concerné par le périmètre de la mise en compatibilité de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

L'article 1 précise que les constructions destinées à l'habitation autre celles visées à l'article 2 sont interdites. Les constructions destinées à l'exploitation agricole ou forestières ainsi que casses automobiles et constructions destinées au commerce le sont également.

L'article 2 autorise certaines constructions sous conditions mais les équipements ferroviaires n'y sont pas explicitement autorisés.

Le règlement de la zone 4U1-1 sera modifié afin d'ajouter explicitement la mention du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

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

Au regard des éléments analysés précédemment, le plan de zonage est incompatible avec le projet en raison de la superposition des ER D4 relatif à la requalification de la RD132 et ER n°56 relatif au projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. L'ER D4 est supprimé au droit de l'ER 56.

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

Plusieurs emplacements réservés sont inscrits au PLU de Montpellier. La liste les recensant se trouve dans le chapitre III.3 du rapport de présentation.

L'emplacement réservé 56 associé au projet LNMP traverse l'emplacement réservé D4 qui concerne la requalification de la RD132, de la rue de la Castelle jusqu'au rond-point Paul-Louis Bret, qui supporte un important trafic et dont le bénéficiaire est le Département de l'Hérault.

Cependant, cette RD existante passe au-dessus de la voie ferrée. Ainsi l'ER D4 ne sera pas impacté par le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. L'emplacement réservé 56, relatif à la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, passe sous l'ER D4.

Ainsi, afin d'éviter la superposition des 2 ER et en accord avec son bénéficiaire, l'ER D4 relatif à la requalification de la RD132 sera supprimé au droit du projet sur le plan de zonage du PLU, sans que cela ne remette en cause l'aménagement concerné.

On notera que la surface de l'ER D4 n'est pas modifiée dans la liste des emplacements réservés car sa surface n'est pas précisée, il est indiqué « emprise selon plan ». La réduction de la surface de cet ER n'aura donc pas d'impacts dans liste des ER, mais uniquement sur le plan de zonage.

A titre d'information, une demande de levée des emplacements réservés du CNM a été faite auprès de la DDTM 34 et de la mairie de Montpellier. Les courriers sont présentés en annexe 6.2.

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

Le périmètre de l'emplacement réservé relatif au projet LNMP n'est pas situé dans un espace boisé classé. **Aucun déclassement d'EBC n'est donc nécessaire.**

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 DU REGLEMENT D'URBANISME

Les règlements du zonage 4U1-1c 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 4UI-1c : AVANT mise en compatibilité	Zone 4UI-1c : APRES mise en compatibilité
<p><u>ARTICLE 2 : OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES</u></p> <p>1) Dans tous les secteurs :</p> <p>Sous réserve du respect des règles définies aux paragraphes 2) et é) suivants et sous réserve d'une bonne insertion dans l'environnement immédiat sont admises :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les constructions destinées à l'habitation à condition que ces logements soient liés aux occupations ou utilisation des sols admises dans le secteur concerné ou que ces habitations soient du logement et de l'hébergement pour les personnes en difficultés sous réserve d'une bonne insertion dans la zone. - Les réhabilitations des bâtiments existants à condition qu'elles n'entraînent pas de changement de destination. - Les extensions mesurées des bâtiments existants à condition qu'elles ne présentent pas un caractère répétitif et ne conduisent pas à une extension supérieure à 50% de la surface de plancher. <p>2) Dans les périmètres en bordure des cours d'eau délimités dans les annexes sanitaires du PLU :</p> <p>Seules les clôtures en grillage pourront être autorisées à condition qu'elles soient conçues de manière à ne pas faire obstacle au libre écoulement des eaux. Elles doivent notamment être suffisamment légères pour pouvoir plier en cas de crues exceptionnelles sous la pression de l'eau et des divers matériaux charriés par le flux et devront être amovibles pour permettre le passage nécessaire à l'entretien des cours d'eau.</p> <p>3) Dans les périmètres des secteurs particuliers de risque d'inondation délimités dans les documents graphiques du règlement :</p> <p>Les occupations et utilisations du sol ne sont admises que si elles sont conformes aux dispositions issues du Plan de Prévention des Risques d'Inondations de la Basse vallée du Lez et de la Mosson, annexé au présent PLU.</p>	<p><u>ARTICLE 2 : OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES</u></p> <p>1) Dans tous les secteurs :</p> <p>Sous réserve du respect des règles définies aux paragraphes 2) et 3) suivants et sous réserve d'une bonne insertion dans l'environnement immédiat sont admises :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les constructions destinées à l'habitation à condition que ces logements soient liés aux occupations ou utilisation des sols admises dans le secteur concerné ou que ces habitations soient du logement et de l'hébergement pour les personnes en difficultés sous réserve d'une bonne insertion dans la zone. - Les réhabilitations des bâtiments existants à condition qu'elles n'entraînent pas de changement de destination. - Les extensions mesurées des bâtiments existants à condition qu'elles ne présentent pas un caractère répétitif et ne conduisent pas à une extension supérieure à 50% de la surface de plancher. <p>- et exempts de l'application des articles 3 à 14 du règlement, les ouvrages d'infrastructures ainsi que les affouillements/exhaussements, outillages, équipements et installations techniques liés à la réalisation, au fonctionnement, à l'exploitation et au maintien de la circulation de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.</p> <p>2) Dans les périmètres en bordure des cours d'eau délimités dans les annexes sanitaires du PLU :</p> <p>Seules les clôtures en grillage pourront être autorisées à condition qu'elles soient conçues de manière à ne pas faire obstacle au libre écoulement des eaux. Elles doivent notamment être suffisamment légères pour pouvoir plier en cas de crues exceptionnelles sous la pression de l'eau et des divers matériaux charriés par le flux et devront être amovibles pour permettre le passage nécessaire à l'entretien des cours d'eau.</p> <p>3) Dans les périmètres des secteurs particuliers de risque d'inondation délimités dans les documents graphiques du règlement :</p> <p>Les occupations et utilisations du sol ne sont admises que si elles sont conformes aux dispositions issues du Plan de Prévention des Risques d'Inondations de la Basse vallée du Lez et de la Mosson, annexé au présent PLU.</p>























4.2. MODIFICATIONS APPORTEES AU PLAN DE ZONAGE

Les planches ci-après présentent :

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

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

LÉGENDE – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ

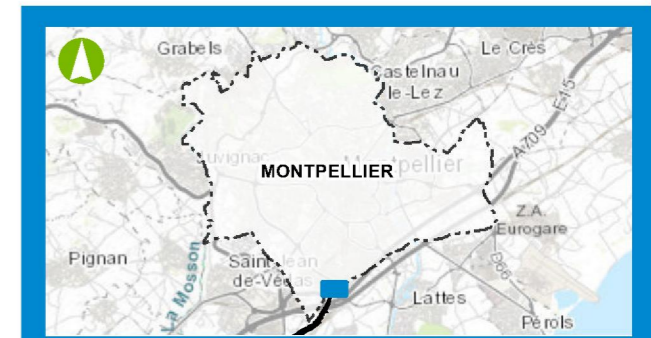
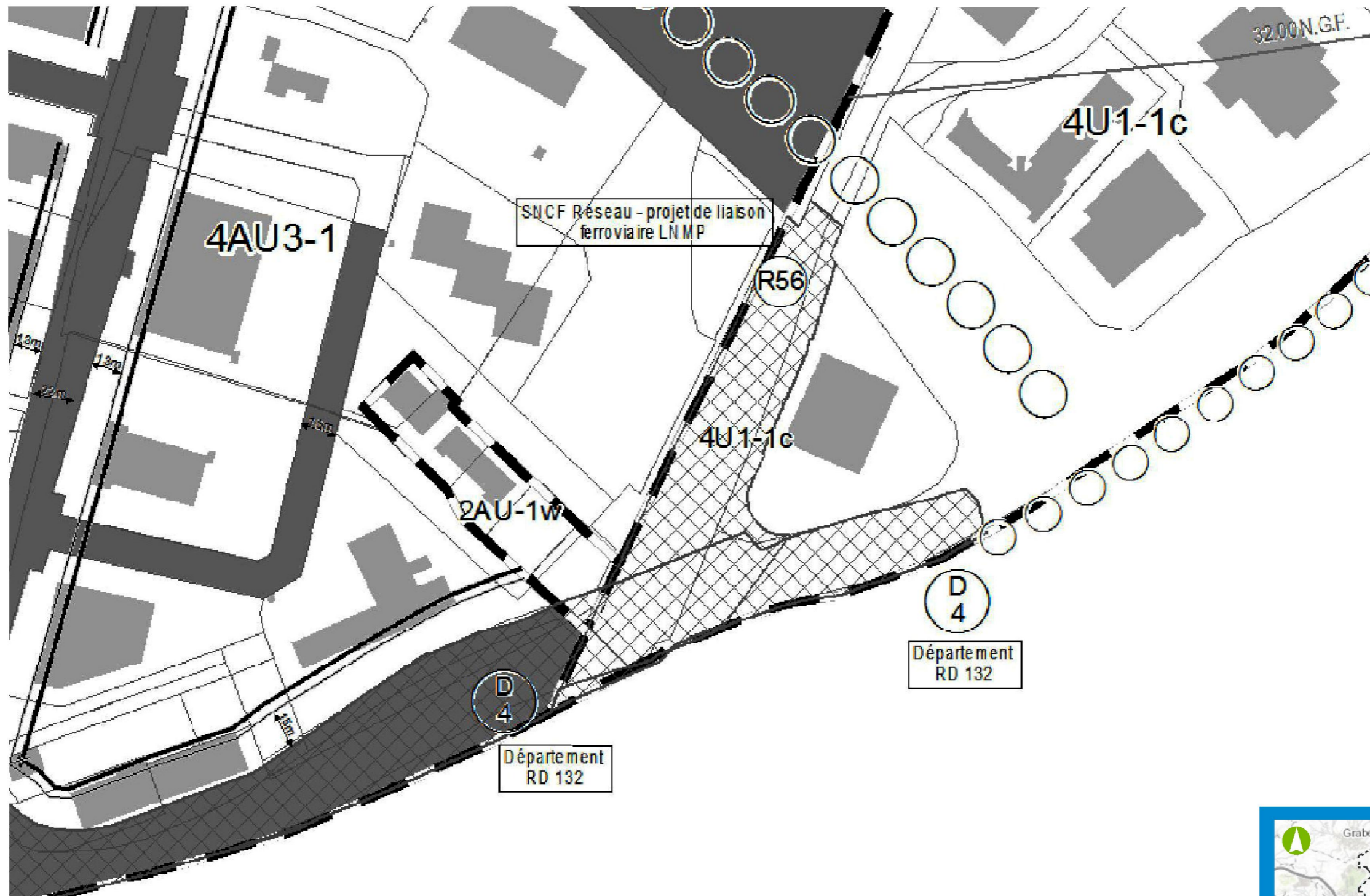
	Zones et secteurs
	Zones et secteurs faisant l'objet d'une planche séparée
	Espaces boisés classés à conserver ou à créer
	Espaces verts (L.123-3b du code de l'urbanisme)
	Espaces à protéger, à requalifier ou à mettre en valeur (L.123-1-5 III 2° du code de l'urbanisme)
	Emprise des bâtiments existants à conserver (L.123-1-5 III 2° du code de l'urbanisme)
	Bâtiments pouvant changer de destination en zone agricole, désignés au titre de l'article L. 123-1-5 du code de l'urbanisme
	Secteur de risques d'inondation (PPRI)
	Périmètre ou linéaire particulier de hauteur maximale des constructions (selon les modalités fixées à l'article 10 du règlement): HM=... en mètres ou en mètres NGF ou indices suivant les cas
	Emplacement réservé pour voie publique, ouvrage public, installation d'intérêt général ou espace vert
	Emplacement réservé pour voie publique à créer ou à élargir
	Emplacement réservé pour chemin piéton à créer
	Espace public à conserver, à modifier ou à créer (article L. 123-3-a du code de l'urbanisme)
	Principaux ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts (article L.123-3-b du code de l'urbanisme)
	Emprises particulières sur lesquelles les constructions sont admises en surplomb de l'espace public (selon les modalités définies à l'article 8 du règlement)
	Emprise au sol maximale des constructions (selon les modalités définies à l'article 9 du règlement)
	Passage sous bâtiment (selon les modalités définies à l'article 9 du règlement)
	Implantation obligatoire des constructions ("3" marge avancée en mètres) (selon les modalités définies à l'article 8 du règlement) (sur la section du trait fin doublé par le trait épais)
	a: avec possibilité en RDC et en étage b: avec possibilité d'avancée en étage seulement c: avec possibilité d'avancée en étage ou en sous-sol avec un niveau semi-enterré seulement
	Implantation obligatoire des constructions en ordre continu
	Section de route où la création d'accès nouveaux particuliers est interdite
	Secteur à règle architecturale particulière

LÉGENDE – APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ

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



LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN

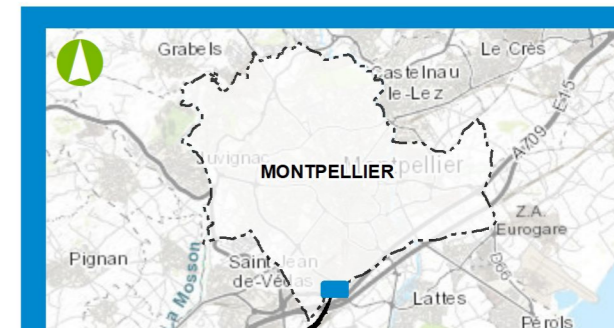
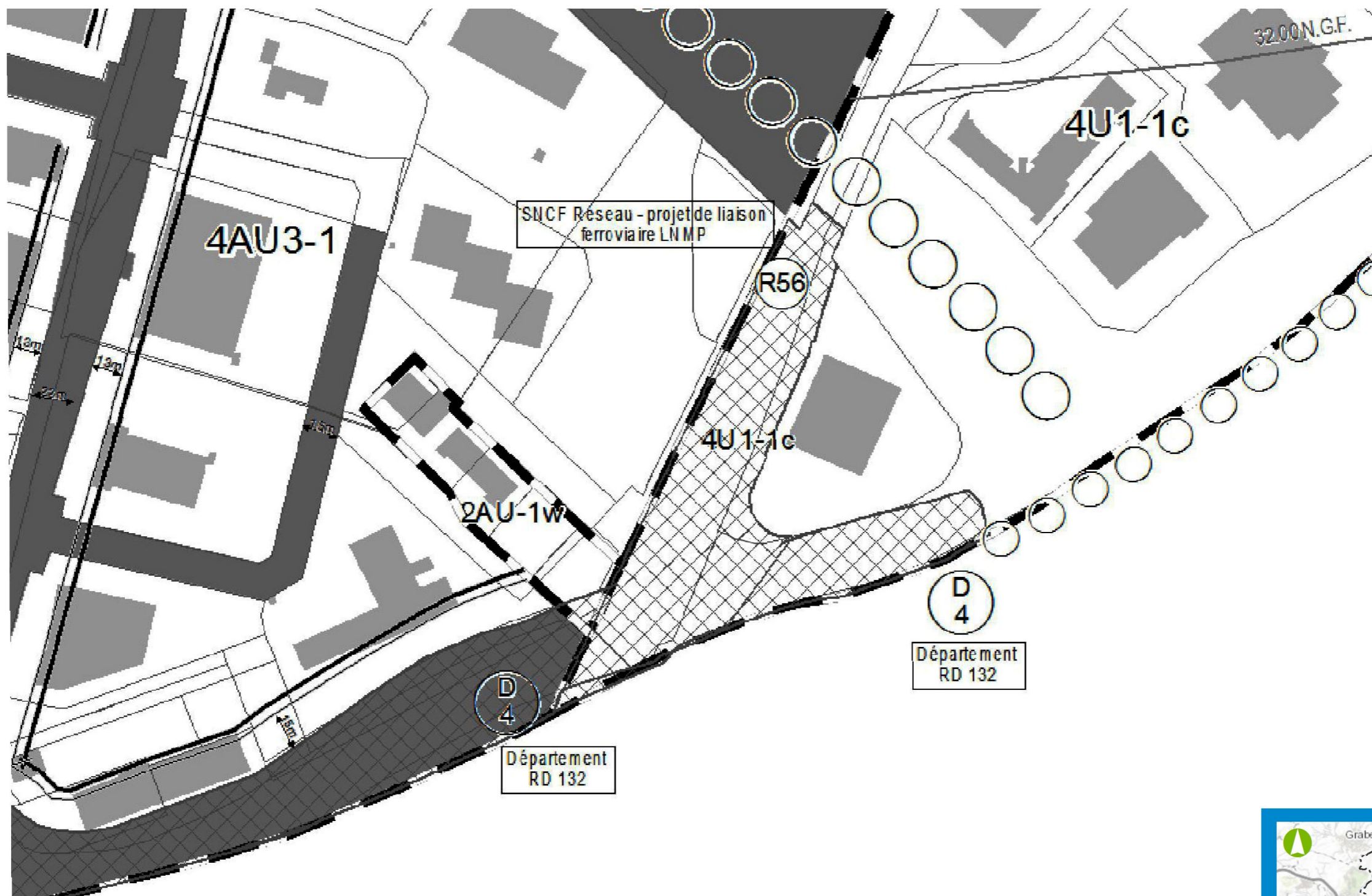


0 20 40 Mètres
Date : 15/01/2021
Échelle : 1/2000

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



LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN



0 20 40
Mètres

Date : 11/05/2021

Échelle : 1/2000

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

5. L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

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

5.1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2. CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

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

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

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

3° **Une analyse exposant :**

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

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

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

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

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

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


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

5.3. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

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

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

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

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

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

Les sources d'information de l'état initial du territoire communal de Montpellier 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, correspondant à la zone de passage préférentielle (ZPP) dans laquelle l'état initial de l'étude d'impact a été réalisé. Cette zone correspond aux enjeux concernés ou à proximité du périmètre de la mise en compatibilité.

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

Avertissement :


L'attention du lecteur est attirée sur le fait que les éléments de contexte identifiés dans le rapport de présentation sont plus anciens (2006) que ceux figurant dans l'étude d'impact du projet (données actualisées en 2020).

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

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

Il convient également de noter que la zone d'étude du projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan telle que présentée au stade de l'étude d'impact couvre 0,07% du territoire communal soit 0,04 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

Montpellier couvre une superficie de 57 km² et se situe dans le département de l'Hérault.

La zone d'étude est située au sud du territoire et correspond essentiellement à la zone d'activités du Garosud et la voie ferrée existante. On note également des habitations le long de la voie ferrée.

La zone d'étude couvre 0,04 km² du territoire communal, soit 0,07%.

5.4.1.2. LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

L'originalité topographique du territoire de Montpellier réside dans le fait que la commune constitue une zone de contact entre les premiers contreforts des garrigues, au nord, formés d'un ensemble de plateaux peu élevés, puis de petites collines (altitude de 100 à 350 m) et la plaine littorale languedocienne, au sud, caractérisée par sa douce et régulière planéité ; cette structuration du relief confère à l'ensemble du territoire communal une déclivité générale orientée Nord-Ouest / Sud-Est et émaillée de quelques accidents collinaires qui affectent localement la régularité de la pente.

Le profil topographique révèle un dénivelé maximum de 110 m environ.

En effet, les zones de relief telles que le Plan des Quatre Seigneurs, Montmaur, Lunaret ou les Hauts de Massane se concentrent au nord de la commune, le long de la ligne de crête de la formation tectonique dite du pli de Montpellier, orientée Est-Ouest.

Plusieurs collines et vallons structurent la topographie à l'échelle de la ville suivant les quartiers traversés : La Chamberte, le centre historique, Alco...

Les points les plus bas se rencontrent au sud et au sud-est de la commune, marquant l'amorce de la plaine littorale.

La commune de Montpellier constitue une zone de transition avec :

- Au nord, les premiers contreforts des garrigues occupés par des collines boisées et des plateaux calcaires.
- Au sud, la plaine littorale recouverte dans sa plus grande partie de matériaux détritiques et d'alluvions.

La tectonique du secteur est ainsi fort intéressante dans la mesure où l'on se trouve face au pli dit de Montpellier au nord, qui constitue l'un des chevauchements majeurs de la région du Languedoc. Cette formation domine un ensemble peu plissé et structuré constituant la plaine littorale précitée.

Le territoire communal de Montpellier fait ainsi apparaître plusieurs affleurements géologiques d'âges et de natures différents, répartis de manière inégale sur l'ensemble de la commune.

Les terrains les plus anciens appartiennent à la série mésozoïque (Aire secondaire = Jurassique, Crétacé). Ils occupent une large partie au Nord de la commune. De nature calcaire, ils sont recouverts par endroit de sédiments tertiaires.

Vient ensuite la série cénozoïque (aire tertiaire : Paléocène, Miocène, Pliocène), remarquable car complète puisqu'on y rencontre tous les terrains depuis le Crétacé terminal jusqu'au Quaternaire. Cette série est dominée par les terrains du Pliocène et du Miocène qui couvrent l'essentiel du territoire.

Enfin, les terrains quaternaires dominent le territoire communal à l'est avec la présence des cailloutis villafranchiens.

Un deuxième type de terrain quaternaire est rencontré au niveau des deux axes d'écoulements principaux de la commune, le Lez et la Mosson, où l'on trouve des dépôts alluvionnaires.

5.4.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

Le sous-sol de la zone d'étude à Montpellier abrite trois masses d'eaux souterraines :

- Les Alluvions anciennes entre Vidourle et Lez et littoral entre Montpellier et Sète (FRDG102) ;
- Calcaires jurassiques pli oriental de Montpellier et extension sous couverture (FRDG206) ;
- Argiles bleues du Pliocène inférieur de la vallée du Rhône (FRDG531)

Usages

Bien qu'aucun captage ou forage pour l'alimentation en eau potable ne soit recensé sur le territoire communal de Montpellier, ce dernier est néanmoins inclus en partie dans différents périmètres de protection de captage localisés sur des communes limitrophes.

Ainsi, la zone d'étude est concernée par les périmètres de protection rapprochée (PPR) des forages Flès Nord et Flès Sud (arrêté n° n°1999-01-1930) sur la commune de Villeneuve-lès-Maguelone, classés prioritaires au SDAGE 2016-2021 afin d'engager des mesures pour les protéger des pollutions diffuses.

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

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

On notera également la présence d'un puits privé à la marge de la zone d'étude.

Enjeux de la ressource en eaux souterraines

La zone d'étude est située dans une zone vulnérable à perméabilité d'interstices du fait de la présence des faciès astiens, notamment en affleurements, et des terrasses alluviales souvent dénudées.

5.4.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

La commune de Montpellier est bordée à l'ouest par la Mosson et son affluent le Rieucoulon et, à l'est, par le Lez. L'extrême est du territoire communal est drainé par la Lironde (« Est ») et le ruisseau du Nègue Cats, le sud de la commune par le Lantissargues et son affluent le Rondelet.

Les principaux affluents du Lez sur la commune sont le Verdanson et la Lironde dite "Ouest", en limite communale avec Montferrier-le-Lez.

Aucun de ces cours d'eau ne concerne la zone d'étude.

Usages et documents de planification

La commune et la zone d'étude sont concernées par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée (2016-2021), ainsi que par le SAGE Lez-Mosson-Étangs Palavasiens.

5.4.1.5. LES RISQUES NATURELS

Risque inondation

La commune de Montpellier est soumise au risque inondation et dispose d'un **Plan de Prévention des Risques naturels d'inondation (PPRn) par une crue** (débordement de cours d'eau), sur le bassin de risque « Lez-Mosson » approuvé le 13/01/2004. Par ailleurs, un PPRn inondation a été prescrit le 20/04/2016 sur le bassin de risque « Montpellier ».

La zone d'étude s'inscrit en dehors de tout zonage réglementaire du PPR communal.

Risque feu de forêt

La zone d'étude présente un aléa alternativement faible et fort (source : ONF).


La commune est exposée au risque de feu de forêt et dispose d'un Plan de Prévention des risques naturels d'incendies de forêt approuvé le 30/01/2008, sur le bassin de risque « Bassin n°3 ». La zone d'étude est concernée par le zonage réglementaire C-Zone non réglementée.

Aucune piste de Défense de la Forêt Contre les Incendies (DFCI) n'est présente sur la zone d'étude.

Risque Sismique et Mouvement de terrain

La commune est soumise à une sismicité de zone 2 (faible) et au risque de mouvement de terrain (plusieurs effondrements et glissements de terrain, plusieurs cavités souterraines).

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 périmètre d'un site Natura 2000 s'inscrit dans le territoire communal : la zone spéciale de conservation (ZSC) « Le Lez » (FR9101392), localisée le long du fleuve, en bordure nord-est de la commune.

La zone d'étude ne concerne pas ce site.

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

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

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

La commune s'inscrit dans le périmètre de deux ZNIEFF de type I : « Vallée de la Mosson de Grabel à Saint Jean de Védas » (n°0000-3177) et « Rivière du Lirou et du Lez » (n°0000-3183)

Aucune n'est concernée par la zone d'étude.

5.4.2.1.3. AUTRES SITES

Sur la commune, la zone d'étude s'inscrit dans les périmètres des Plans nationaux d'action (PNA) « Odonates » et « Lézard ocellé ».

5.4.2.2. LES TRAMES VERTES ET BLEUES

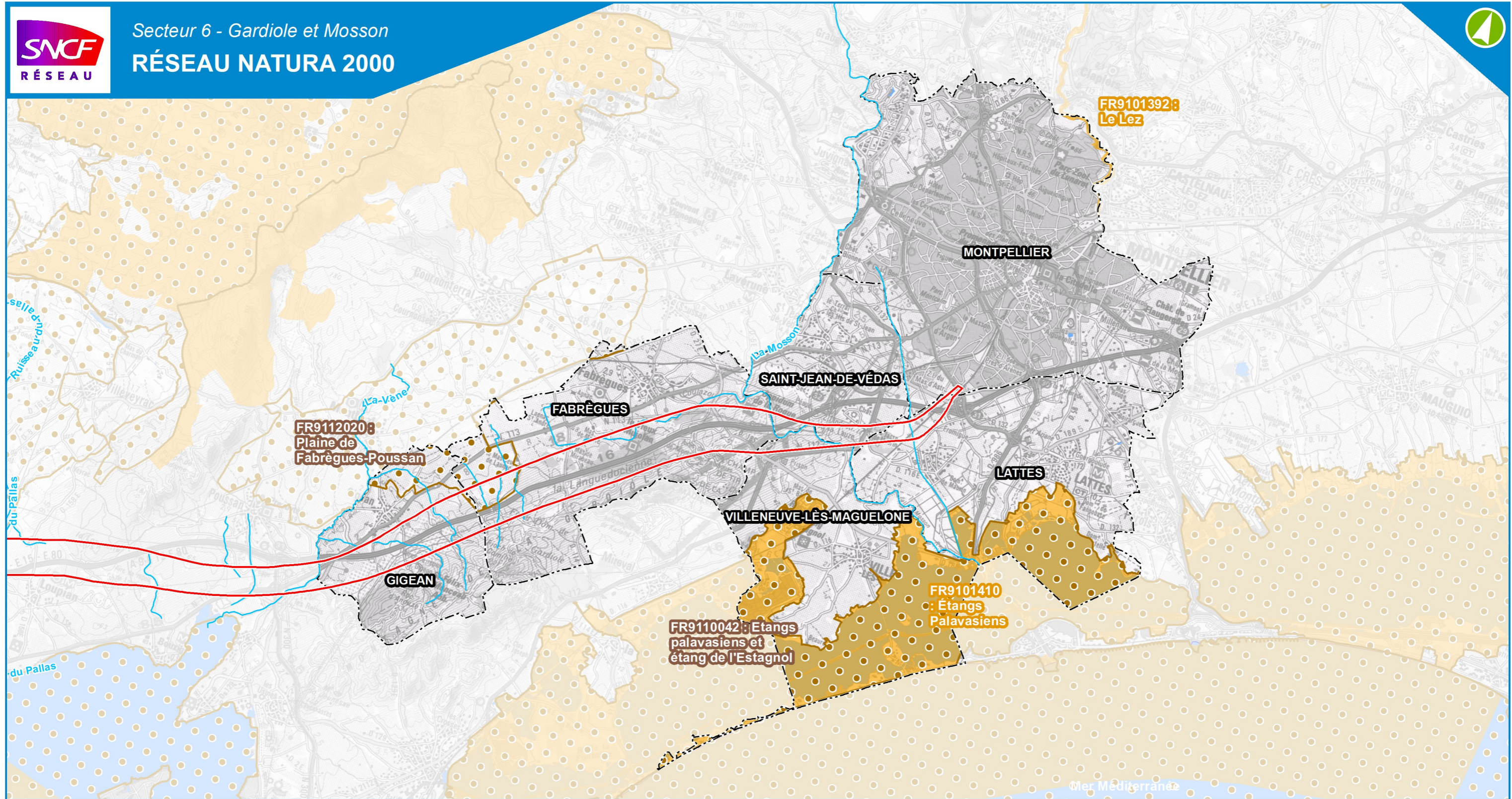
Aucun corridor écologique ni réservoir de biodiversité n'est identifié sur la commune au droit de la zone d'étude.

5.4.2.3. LES ZONES HUMIDES

Les études menées dans le cadre du projet n'ont identifié aucune zone humide sur la zone d'étude.

5.4.2.4. LES ENJEUX DU PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

Aucun enjeu n'a été identifié sur la zone d'étude au droit de la commune de Montpellier.



LÉGENDE

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

Natura 2000

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

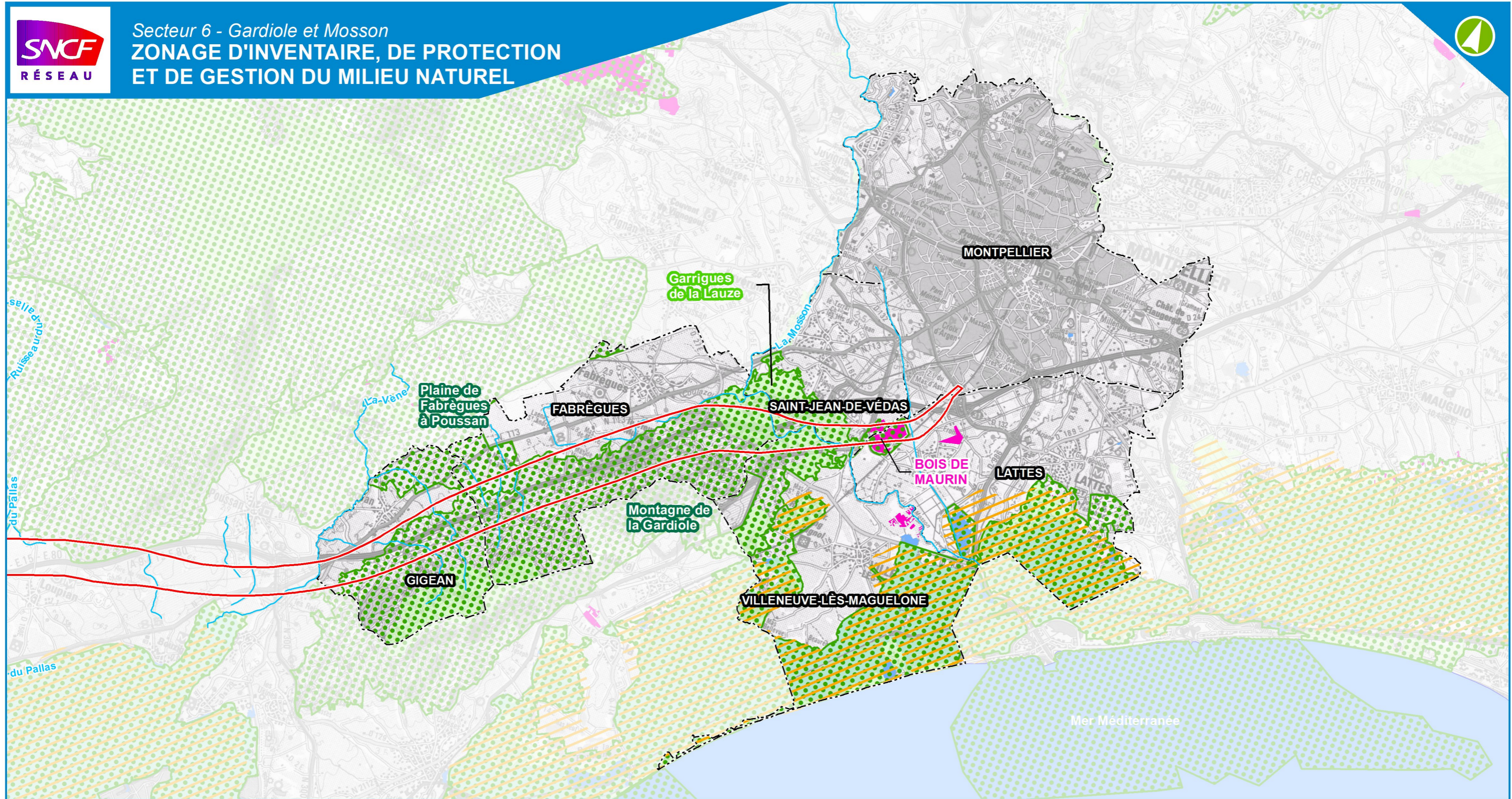
**LIGNE NOUVELLE
 MONTPELLIER PERPIGNAN**



0 1 2 Km

Date : 10/06/2021
 Échelle : 1/100000

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

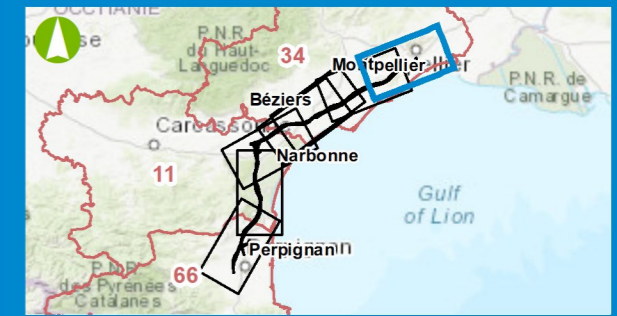


LÉGENDE

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

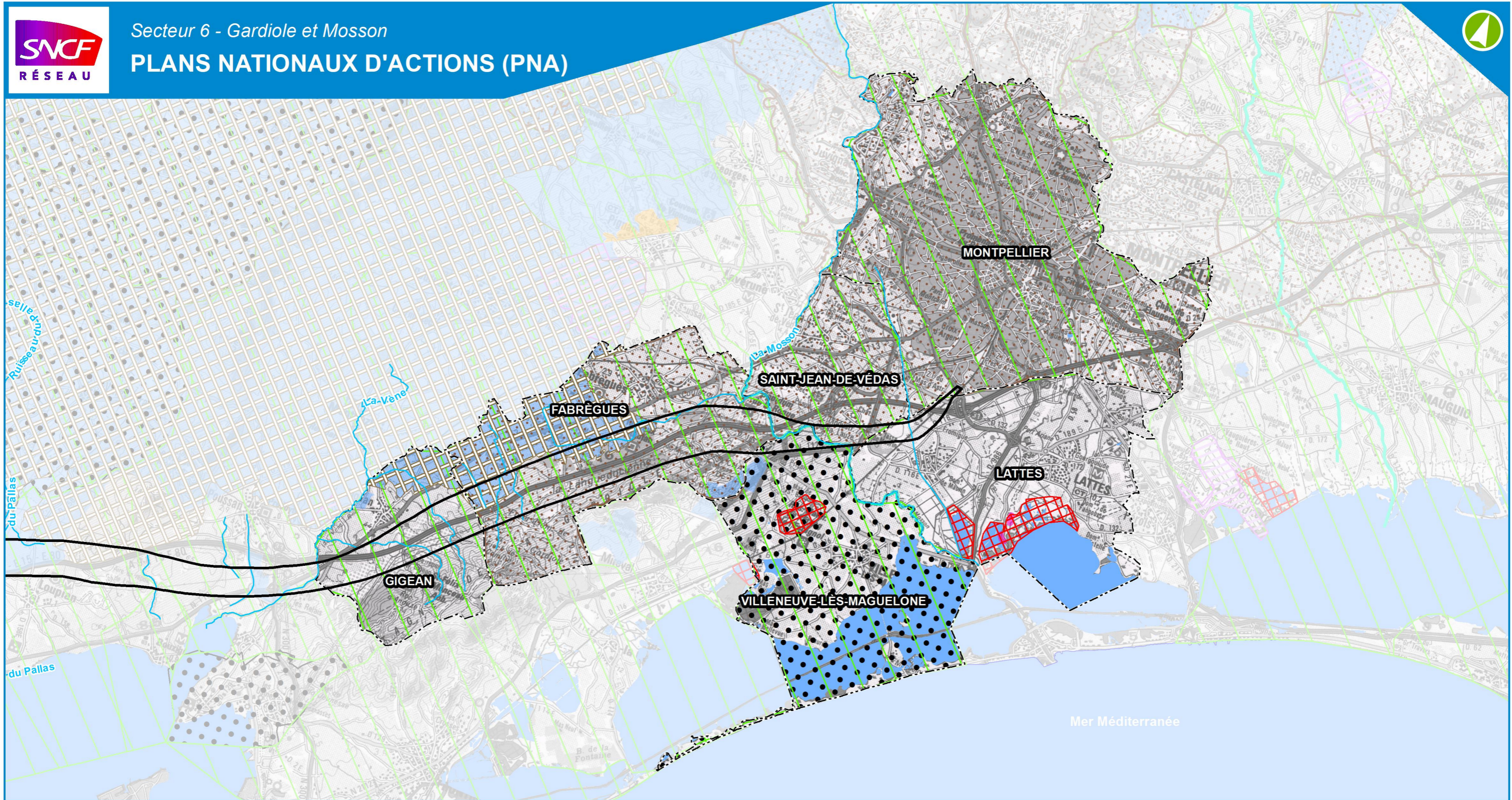
- Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)
- Espace Naturel Sensible (ENS)
- Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique**
- ZNIEFF de type 2
- ZNIEFF de type 1

**LIGNE NOUVELLE
 MONTPELLIER PERPIGNAN**



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

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



LÉGENDE

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

Plan National d'Action

Amphibien

Emyde lépreuse

Mammifère

Chiroptère

Loutre d'Europe

Reptile

Lézard Ocellé

Oiseau

Butor étoilé

Faucon Crécerellette

Outarde canepetière

Pie grièche

Vautour percnoptère

Aigle de Bonelli

Insecte

Odonate

Autres

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN




0 1 2 Km

Date : 22/06/2021

Échelle : 1/100000

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

5.4.3. L'agriculture, la viticulture et la sylviculture

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

5.4.3.1. AGRICULTURE ET VITICULTURE

La zone d'étude est caractérisée par un contexte péri-urbain fortement marqué (zone industrielle et infrastructures routières et ferroviaires). On ne note à ce niveau aucune activité agricole.


5.4.3.2. LA FORET ET LA SYLVICULTURE

Aucun secteur forestier à enjeu ni activité sylvicole n'est recensé sur la zone d'étude qui correspond à un secteur industriel péri-urbain.

5.4.3.3. LES ENJEUX LIES AUX ACTIVITES AGRICOLES, VITICOLES ET SYLVICOLES

Sur la commune, la zone d'étude ne concerne aucune parcelle à enjeu agricole, viticole ou sylvicole.

5.4.4. L'environnement humain

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

5.4.4.1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

La commune de Montpellier fait partie de Montpellier Méditerranée Métropole.

En 2017, la commune comptait plus de 285 000 habitants (dont 47% de moins de 30 ans et 18% de plus de 60 ans). La densité de population est importante (5 013 hab/km²).

La commune a connu une augmentation de population entre 2007 et 2017 de 11,1 %.

Au sein des actifs, le taux de chômage est élevé. Il avoisine les 14 % en 2017.

Cadre bâti et activités économiques

L'habitat de la commune est caractérisé en 2013 par une très faible part de logements individuels (12,2%) et un nombre de résidences secondaires faible (4%). Plusieurs bâtis sont présents sur la zone d'étude.

Concernant les structures économiques, la commune de Montpellier est caractérisée par plusieurs pôles économiques.

Concernant l'aire d'étude, on note la présence du parc d'activités Garosud.

Tourisme et loisirs

Le tourisme urbain à Montpellier s'appuie sur les trois grands domaines qui font l'attractivité de la ville : la richesse du patrimoine architectural et urbain, les nombreuses manifestations culturelles qui s'y déroulent au cours de l'année, et le tourisme d'affaires en constante progression.

On note à proximité de la zone d'étude l'Hôtel Kyriad Prestige ainsi qu'un restaurant : Rest'ô.

5.4.4.2. URBANISME ET SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

La commune de Montpellier est dotée d'un PLU.

Sur la commune 17 servitudes sont recensées mais une seule est localisée dans la zone d'étude : T1 relative à la zone ferroviaire en bordure de laquelle peuvent s'appliquer les servitudes chemin de fer.

Les autres servitudes recensées sont présentées ci-après :

- AC1 : Monuments historiques ;
- AC2 : Monuments naturels ;
- AC4 : Patrimoine architectural ;
- I3 : Canalisations de transport et de distribution de gaz ;
- I4 : Conducteurs aériens d'électricité, canalisations souterraines et supports de conducteurs aériens ;
- A2 : Canalisations souterraines d'irrigation ;
- A5 : Canalisations publiques d'eau et d'assainissement ;
- EL7 : Servitudes d'alignements ;
- T5 : Servitudes aéronautiques de dégagement ;
- T8 : Zone de protection aéronautique ;
- PT1 : Zone de protection des centres radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques ;
- PT2 : Zone de protection des centres radioélectriques contre les obstacles ;
- PT3 : Servitudes relatives aux communications téléphoniques et télégraphiques ;
- INT1 : Voisinage des cimetières ;
- AS1 : Périmètre de conservation des eaux ;
- PM1 : Plan de prévention des risques d'inondation

La zone d'étude traverse les zonages 4AU3-1 et 4U1-1c.

5.4.4.3. LES DEPLACEMENTS, RESEAUX ET EQUIPEMENTS

Concernant les infrastructures de transport, la zone d'étude est marquée par un réseau relativement dense.

Elle longe tout d'abord la voie ferrée existante (ligne Montpellier-Sète).

On note également la présence de la RD132, qui relie Montpellier à Saint Jean de Védas, avec un TMJA⁷ de 22 100 en 2018. La limite de la zone d'étude (nord) est bordée par la RD65 (boulevard urbain permettant l'accès à l'agglomération de Montpellier depuis le Nord du département).

L'A9 est située à proximité (commune de Lattes).

⁷ Trafic Journalier Moyen Annuel.


Aucun réseau de transport d'énergie et de télécommunication n'est recensé dans la zone d'étude.

Il n'y a par ailleurs pas d'établissements sensibles (école, crèche, hôpitaux, maison de retraite...) situés dans la zone d'étude.

5.4.4.4. LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

La commune est soumise au risque Transport de Matières Dangereuses (TMD) sur les grands axes de circulation du territoire.

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.

Patrimoine historique et culturel

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

Patrimoine archéologique

L'Antiquité apparaît bien représentée sur ce secteur, comme sur l'ensemble de la zone d'étude ; des vestiges mobiliers et des structures ou établissements plus ou moins importants et à vocations diverses ont été reconnus (Mas de Massane, situé à proximité de la zone d'étude).

Le paysage

La zone d'étude ne fait pas partie d'un site sensible du point de vue paysager du fait de son urbanisation importante.

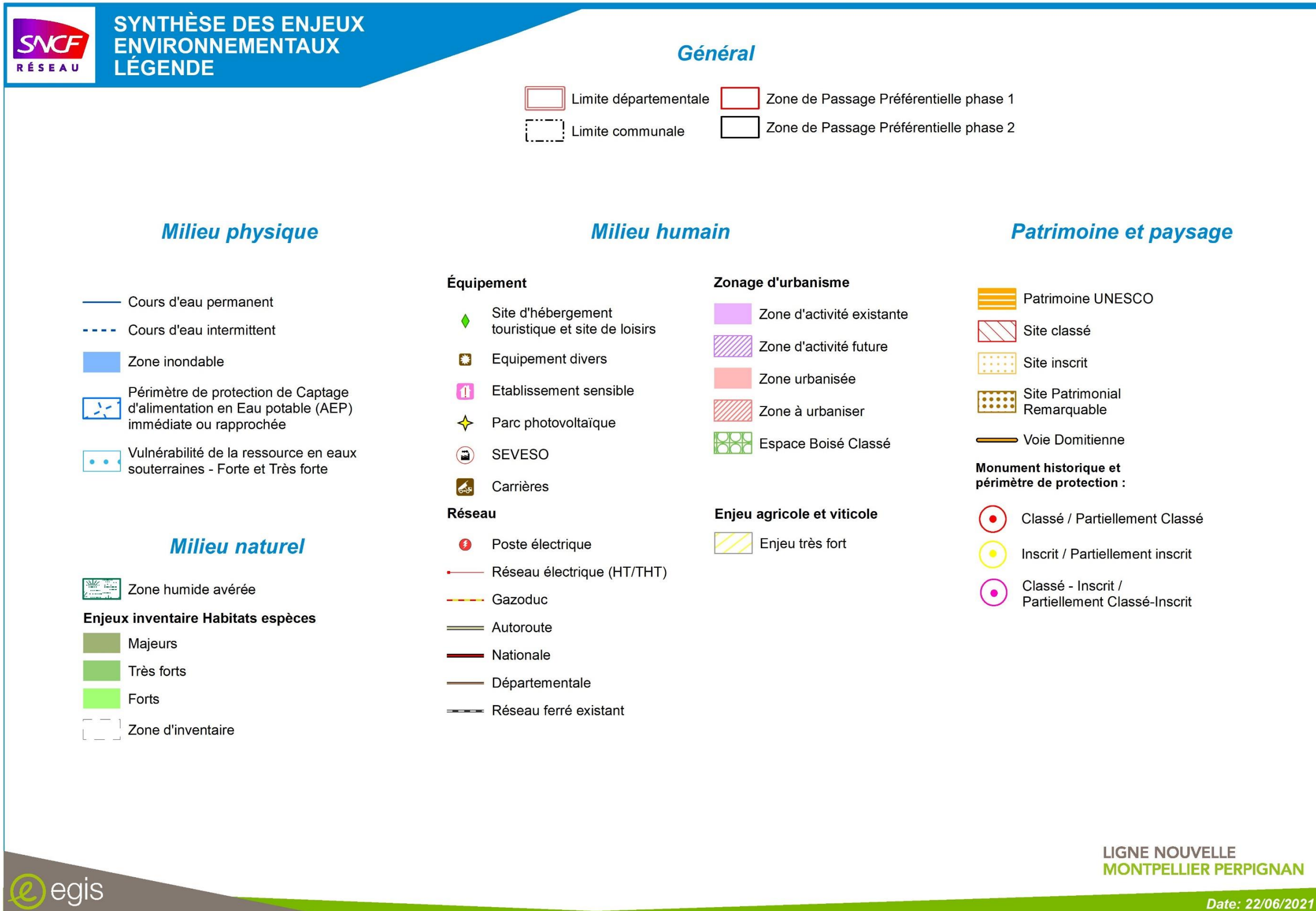
5.4.6. Synthèse

 Avertissement :

La carte figurant ci-après est extraite de l'évaluation environnementale globale 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 :

- Deux PPR de captage AEP ;
- Zone de sauvegarde du captage du Flès ;
- Puits privés ;
- La présence de bâtis et de la voie ferrée ;
- Le parc d'activités Garosud.



Milieu naturel

-  Zone humide avérée

Enjeux inventaire Habitats espèces

-  Majeurs
-  Très forts
-  Forts
-  Zone d'inventaire



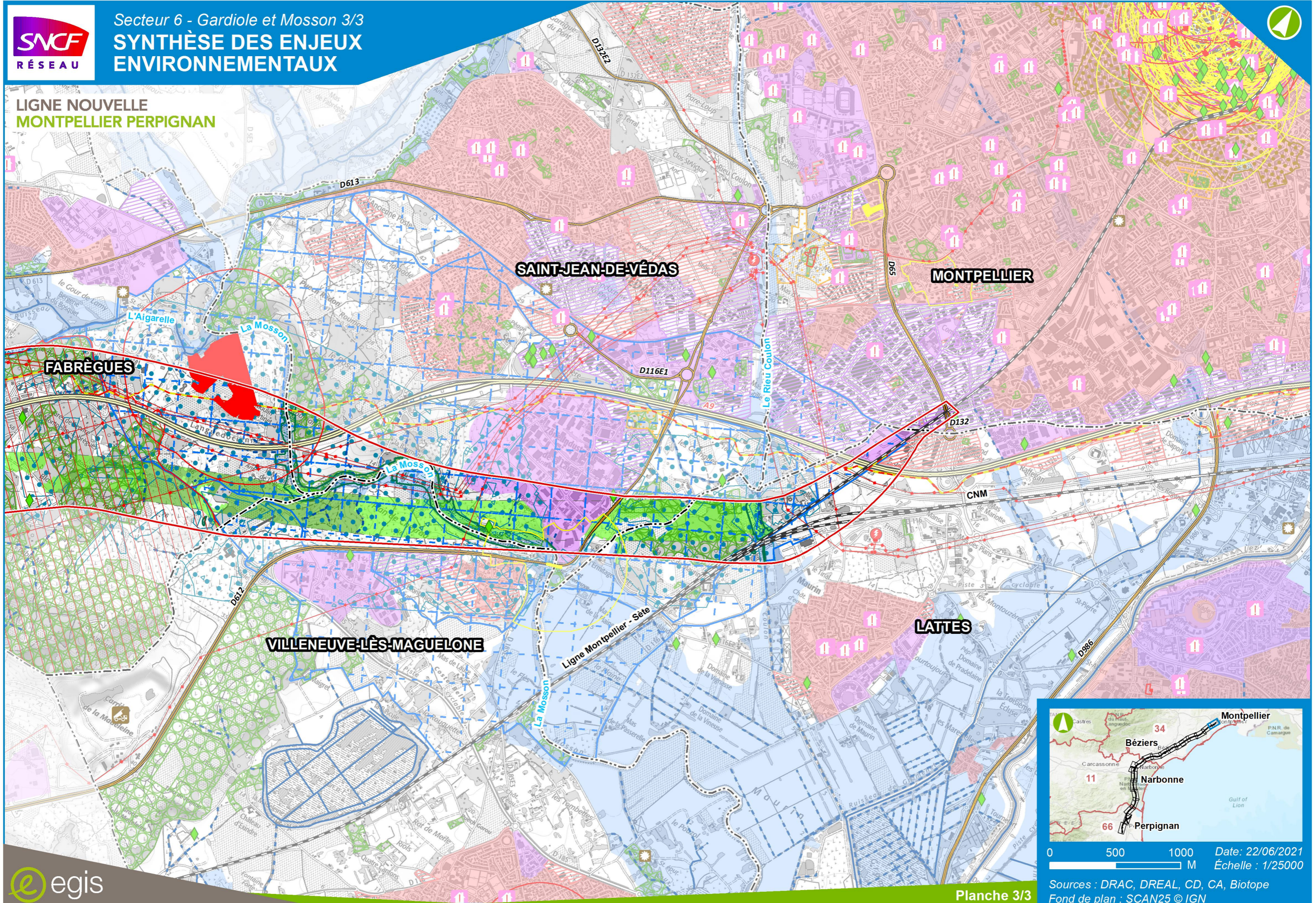
LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

Date: 22/06/2021

Figure 14 : Principaux enjeux environnementaux (1/2)






**LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN**



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

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

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

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

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

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

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 Montpellier Perpignan. Les mesures de réduction et de compensation des effets négatifs de la mise en compatibilité du PLU correspondent ainsi à celles prévues au titre du projet.


Le périmètre de la mise en compatibilité est concerné par le zonage 4U1-1c du document d'urbanisme communal.

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

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

Nom de la zone concernée par la mise en compatibilité	Proportion de l'ER	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la superficie de la commune
4U1-1c	100 %	0,015 %

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 engendreront une évolution de la topographie. En effet, la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan s'insérera dans le territoire en déblais, ce qui impliquera des modifications locales de relief.

Au droit de Montpellier, le raccordement à la ligne existante sera en léger déblai.

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

5.5.1.2.2. LES MESURES ENVISAGEES

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

5.5.1.3. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SOUTERRAINES

5.5.1.3.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

La réalisation des affouillements et exhaussements du sol liés au projet pourrait, 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).

Les effets quantitatifs seront nuls en phase travaux et en phase d'exploitation dans la mesure où les déblais ne traversent pas d'aquifère.

5.5.1.3.3. LES EFFETS QUALITATIFS ET MESURES ENVISAGEES

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

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

Par ailleurs, des périmètres de protection de captages d'AEP sont traversés par le projet sur la commune de Montpellier :

- Les forages de Flès, Flès Sud et Flès Nord, situés sur la commune de Villeneuve-lès-Maguelone ;
- Le forage de la Lauzette F01 et F02.

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

L'aménagement comprendra l'ensemble des dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires. Des bassins de rétention et de confinement sont prévus le long du raccordement sur la commune de Montpellier.

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

- Proscrire les Installations de chantier ;
- Mettre en place une canalisation des eaux de ruissellement et rejet dans le réseau superficiel après décantation ;
- Mettre en place d'un réseau de suivi de la ressource ;
- Interdire le traitement chimique des voies ;
- Mettre en place d'un troisième rail anti-déraillement.

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

5.5.1.4. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SUPERFICIELLES

5.5.1.4.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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

5.5.1.4.2. LES EFFETS QUANTITATIFS ET MESURES ENVISAGEES

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 le cas présent, aucun cours d'eau n'est concerné par le projet sous le périmètre de l'ER sur la commune de Montpellier. Aucun enjeu n'est recensé à ce niveau.

5.5.1.4.3. LES EFFETS QUALITATIFS ET MESURES ENVISAGEES

Concernant les aspects qualitatifs, rappelons qu'aucun cours d'eau n'est concerné par le projet sur la commune de Montpellier. Aucun enjeu n'est recensé à ce niveau.

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 Montpellier Perpignan, notamment en ce qui concerne les risques naturels.

5.5.1.5.2. LES EFFETS ET LES MESURES ENVISAGEES


Risque inondation :

Le projet s'inscrit en dehors de tout zonage réglementaire du PPRn inondation de Montpellier sur le bassin de risque « Lez-Mosson ».

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.

Le projet n'est concerné par aucun zonage réglementaire du PPRn d'incendies de forêt de Montpellier sur le bassin de risque « Bassin n°3 ».

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, localisé en continuité d'espaces construits et aménagés, et en interface avec la ligne ferroviaire existante.

5.5.2.2. LES EFFETS SUR LES ESPACES NATURELS PROTEGES

Le projet s'inscrit dans les périmètres des PNA « Odonates » et « Lézard ocellé ».

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

Le projet entrainera un dérangement lors de la phase travaux et la destruction des milieux situés sous le périmètre de l'ER. Aucun enjeu n'est identifié à ce niveau.

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

5.5.2.4. LES EFFETS SUR LES FONCTIONNALITES ECOLOGIQUES

Les principaux effets du projet sur les continuités écologiques concernent l'interruption de corridors écologiques. Aucun enjeu n'est identifié à ce niveau sous le périmètre de l'ER sur la commune de Montpellier.

5.5.2.5. LES MESURES ENVISAGEES

L'écoconception du projet a permis de limiter au maximum l'effet d'emprise sur le patrimoine naturel et biologique, et les enjeux principaux ont pu être évités.

Il sera procédé, en phase travaux, à une optimisation des emprises ainsi qu'à un balisage général du chantier qui permettra de circonscrire au mieux leur étendue.

Certains secteurs seront par ailleurs balisés plus finement pour garantir la préservation des enjeux présents, notamment au droit des stations végétales à enjeu.


Enfin, le calendrier des travaux sera adapté de manière à permettre d'éviter les destructions d'individus, en particulier les oiseaux, et des mesures d'évitement des pollutions et de développement d'espèces invasives seront prises (en particulier au droit de la Vène).

Des clôtures seront mises en place sur l'ensemble du linéaire de part et d'autre de l'infrastructure ferroviaire. Ces clôtures définitives permettront de réduire les risques de collision avec les trains, notamment en ce qui concerne les mammifères terrestres.

Par ailleurs, afin de préserver et rétablir les continuités écologiques, des passages à petite et grande faune sont prévues dans le cadre du projet.

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

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

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

5.5.3.1. LES INCIDENCES SUR LES ACTIVITES AGRICOLES

5.5.3.1.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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

Le projet ne concerne aucun espace agricole et aucun effet n'est attendu à ce niveau.

5.5.3.2. LES INCIDENCES SUR LES FORETS ET LES ACTIVITES SYLVICOLES


5.5.3.2.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

Le projet ne concerne aucun espace boisé classé (EBC) sur la commune de Montpellier.

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

Le projet ne traverse aucune entité forestière à enjeu sur la commune.

5.5.4. Les incidences sur l'environnement humain

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

Le projet s'inscrit au sein de la zone 4U1-1c (zone urbanisée). Selon le règlement du PLU, il s'agit des zones qui correspondent aux secteurs d'activités existants. Elles ne comprennent pratiquement pas d'habitat. Elles sont parfois dénuées de tout environnement commercial de proximité.

5.5.4.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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

La réalisation des affouillements et exhaussements liés à la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan nécessite l'acquisition de terrains et de bâtis situés dans les futures emprises du projet. Sur la commune, plusieurs bâtis sont impactés par le projet.

Durant les travaux, le chantier entrainera des nuisances temporaires et indirectes pour les bâtis situés à proximité des travaux (parc d'activités Garosud et habitations).

Du fait de la proximité du chantier, les accès à certaines activités pourraient être modifiés et des nuisances acoustiques et vibratoires pourraient remettre en cause la pérennité de certaines de ces activités pendant la période du chantier.

5.5.4.2. LES MESURES ENVISAGEES

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


Les accès au parc d'activités Garosud seront maintenus durant la période de travaux.

Toutes les voiries interceptées seront rétablies.

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.

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

5.5.5. Les incidences sur le patrimoine et le paysage

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

5.5.5.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

Le projet ne traverse pas de site sensible du point de vue paysager. En ce sens, les effets de la mise en compatibilité seront négligeables.

5.5.5.2. LES MESURES ENVISAGEES

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

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

5.5.6. Conclusion

Au regard des incidences de la première phase du projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan et considérant les mesures d'insertion environnementale 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 Montpellier.

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

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

Le territoire communal s'inscrit dans le périmètre d'un site Natura 2000 : la zone spéciale de conservation (ZSC) « Le Lez » (FR9101392), localisée le long du fleuve, en bordure nord-est de la commune.

La zone d'étude ne présente pas de lien fonctionnel avec ce site, toutefois, elle pourrait en présenter avec les sites Natura 2000 situés en aval hydraulique de la zone de projet : « Étangs Palavasiens » et « Étangs palavasiens et étang de l'Estagnol ».

L'Évaluation des incidences du projet sur ces sites Natura 2000 conclut sur l'absence d'incidence notable dommageable.

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

Les adaptations au PLU de la commune de Montpellier, en vigueur depuis le 02/03/2006, proposées visent à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. La justification du choix du projet retenu figure dans la pièce F-4 « Justification du projet ».

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

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

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

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

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

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

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

Tableau 4 : Exemple de tableau de suivi

Analyse par zone	Au stade de mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
4U1-1c	100 % inclus dans l'ER	xx % 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 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

La géographie

La zone d'étude est située au sud du territoire de Montpellier et correspond essentiellement à la zone d'activités Garosud et la voie ferrée existante. On note également des habitations le long de la voie ferrée.

La zone d'étude couvre 0,04 km² du territoire communal, soit 0,07%.

Le relief et la géologie

Les points les plus bas se rencontrent au sud et au sud-est de la commune, marquant l'amorce de la plaine littorale.

La commune de Montpellier constitue une zone de transition avec :

- Au nord, les premiers contreforts des garrigues occupés par des collines boisées et des plateaux calcaires.
- Au sud, la plaine littorale recouverte dans sa plus grande partie de matériaux détritiques et d'alluvions.

Les eaux souterraines

Trois masses d'eaux souterraines est présente sur la zone d'étude :

- Les Alluvions anciennes entre Vidourle et Lez et littoral entre Montpellier et Sète (FRDG102) ;
- Calcaires jurassiques pli oriental de Montpellier et extension sous couverture (FRDG206) ;
- Argiles bleues du Pliocène inférieur de la vallée du Rhône (FRDG531)

Deux périmètres de protection de captage d'eau potable sont présents dans la zone d'étude :

- Les forages Flès Sud et Flès Nord (rapprochée) sur la commune de Villeneuve-lès-Maguelone ;
- Le forage de la Lauzette F01 et F02 (rapprochée) sur la commune de Saint Jean de Védas.

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

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

Les eaux superficielles

La zone d'étude ne concerne aucun cours d'eau sur la commune de Montpellier. Aucun enjeu n'est identifié à ce niveau.

Les risques naturels

La commune de Montpellier est soumise au risque inondation par débordement de cours d'eau. Elle dispose d'un Plan de Prévention des Risques naturel d'inondation sur le bassin de risque « Lez-Mosson ». La zone d'étude est localisée en dehors de tout zonage réglementaire de ce PPRi.

La commune est exposée au risque feux de forêts. Elle dispose d'un Plan de Prévention des risques naturels d'incendies de forêt sur le bassin de risque « Bassin n°3 ». La zone d'étude est concernée par le zonage réglementaire C-Zone non réglementée.

5.9.3.2. LE PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

Deux périmètres liés à l'environnement sont identifiés au droit de la zone d'étude :

- Le Plan National d'Action (PNA) des Odonates ;
- Le PNA du Léopard ocellé.

Aucun site à enjeu écologique n'est recensé sur la zone d'étude.

5.9.3.3. L'AGRICULTURE, LA VITICULTURE ET LA SYLVICULTURE

Agriculture : localisée en secteur péri-urbain (zone industrielle et infrastructures routières et ferroviaires), la zone d'étude ne concerne aucune parcelle agricole.

Forêts/sylviculture : aucun secteur forestier n'est recensé sur la zone d'étude.

5.9.3.4. L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

La zone d'étude traverse la commune sur sa partie sud. Elle est composée du parc d'activités Garosud, d'infrastructures de transport (ferroviaire et routier) ainsi que des habitations.

Pour ce qui est de l'aspect urbanistique, la zone d'étude comprend une seule servitude d'utilité publique :

- T1 relative au réseau ferrée.

La zone d'étude traverse les zonages 4AU3-1 et 4U1-1c.

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

5.9.3.5. PATRIMOINE ET PAYSAGE

La zone d'étude n'est pas concernée par un site sensible du point de vue paysager. De plus, aucun monument historique ni de périmètre de protection n'est concerné par la zone étudiée.

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

Le périmètre de la mise en compatibilité est concerné par la zone 4U1-1c du document d'urbanisme.

Le tableau ci-après présente la proportion de l'emplacement réservé.

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

Nom de la zone concernée par la mise en compatibilité	Proportion de l'ER	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la superficie de la commune
4U1-1c	100 %	0,015%

5.9.4.1. INCIDENCES ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

La géographie

La mise en compatibilité n'a aucun effet.

Le relief et la géologie

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

Au droit de Montpellier, la section du raccordement A est principalement en déblai.

Des mesures d'aménagement paysager seront également prescrites. Ces excédents de matériaux pourront également être réutilisés dans le cadre du projet proprement dit, notamment pour réaliser certains merlons acoustiques.

Les eaux souterraines

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

Dans la traversée des PPR les principales mesures de réduction spécifique consistent à :

- Interdire l'usage de produits phytosanitaires ;
- Mettre en place un 3ème rail (dit de sécurité) ;
- Mettre en place un suivi qualitatif et quantitatif des eaux souterraines avant, pendant et après les travaux.

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 ne concerne aucun cours d'eau sur la zone d'étude au droit de la commune de Montpellier. Aucun enjeu n'est recensé à ce niveau.

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 Montpellier Perpignan, notamment concernant les risques naturels.

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, localisé en continuité d'espaces construits et aménagés, et en interface avec la ligne ferroviaire existante.

Le projet s'inscrit dans le périmètre du PNA « Odonates ».

Concernant la phase exploitation, un risque concerne la destruction d'individus par collision avec les trains.

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, localisé en continuité d'espaces construits et aménagés, et en interface avec la ligne ferroviaire existante.

Agriculture : le projet ne concerne et n'impacte aucune parcelle agricole sur la zone d'étude au droit de la commune de Montpellier.

Forêt/sylviculture : aucun enjeu forestier n'est identifié sur la zone d'étude. Le projet n'aura aucune incidence à ce niveau.

5.9.4.4. INCIDENCES ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

La réalisation des affouillements et exhaussements impactera plusieurs bâtis.

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

Les accès à la zone d'activités seront maintenus durant la période de travaux.

Toutes les voiries interceptées seront rétablies.

5.9.4.5. INCIDENCES ET MESURES SUR LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE

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


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

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

Le territoire communal s'inscrit dans le périmètre d'un site Natura 2000 : la zone spéciale de conservation (ZSC) « Le Lez » (FR9101392), localisée le long du fleuve, en bordure nord-est de la commune.

La zone d'étude ne présente pas de lien fonctionnel avec ce site, toutefois, elle pourrait en présenter avec les sites Natura 2000 situés en aval hydraulique de la zone de projet : « Étangs Palavasiens » et « Étangs palavasiens et étang de l'Estagnol ».

L'Évaluation des incidences du projet sur ces sites Natura 2000 conclut sur l'absence d'incidence notable dommageable.

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

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

Les adaptations au PLU de la commune de Montpellier, en vigueur depuis le 02/03/2006, proposées visent à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. La justification du choix du projet retenu figure dans la pièce F-4 « Justification du projet ».

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

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

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

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

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

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

Tableau 6 : Exemple de tableau de suivi

Analyse par zone	Au stade de mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
4U1-1c	100 % inclus dans l'ER	xx % acquis

6. ANNEXES

6.1. ANNEXE TECHNIQUE SERVITUDE T1 RELATIVE AUX CHEMINS DE FER

SERVITUDES RELATIVES AU CHEMIN DE FER (T1)

1) GENERALITES

Servitudes relatives aux chemins de fer.

Servitudes de grande voirie :

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

Servitudes spéciales :

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

Servitudes de débroussaillage.

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

Code minier : articles 84 modifié et 107.

Code forestier : articles L 322.3 et L 322.4.

Loi du 29 décembre 1892 : occupation temporaire.

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

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

Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.

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

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

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

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

1

2) Procédure d'institution

2.1) Procédure

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

Sont applicables aux chemins de fer :

- les lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, haies et ouvrages, le passage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques (articles 2 et 3 de la loi du 15 juillet 1845) ;

- les servitudes spéciales qui font peser des charges particulières sur les propriétés riveraines afin d'assurer le bon fonctionnement du service public que constituent les communications ferroviaires (articles 5 et suivants de la loi du 15 juillet 1845) ;

- les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics (loi du 29 décembre 1892 sur l'occupation temporaire).

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

Alignement

L'obligation d'alignement s'impose :

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

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

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

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

Mines et carrières

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

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

2.2) Indemnisation

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

2

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

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

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

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

2.3) Publicité

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

3) Effets de la servitude

3.1) Prérogative de la puissance publique.

3.1.1.) Prerogatives exercées directement par la puissance publique.

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

3.1.2) Obligations de faire imposée au propriétaire.

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

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

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

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

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

3

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

3.2) Limitation au droit d'utiliser le sol.

3.2.1) Obligations passives.

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

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

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

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

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

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

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

3.2.2) Droits résiduels du propriétaire

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

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

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

4

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

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

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

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



6.2. DEMANDE DE LEVEE DES EMBLEMES RESERVES DU CONTOURNEMENT DE NIMES ET MONTPELLIER

6.2.1. À la Direction Départementale des Territoires et de la Mer

DIRECTION TERRITORIALE OCCITANIE
101, allée de Délos - BP 91 242
34011 MONTPELLIER CEDEX 1
TEL: 04 48 18 57 50



Montpellier, le 5 mars 2021

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES
TERRITOIRES ET DE LA MER
DE L'HERAULT
Monsieur Matthieu GREGORY
Directeur
181 Place Ernest Granier
34064 MONTPELLIER

Motif : Demande de levée des emplacements réservés du CNM

Monsieur le Directeur,

La Déclaration d'Utilité Publique du 16 mai 2005 du projet ferroviaire de Contournement de Nîmes et Montpellier a emporté mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le tracé.

A ce titre, des emplacements réservés ont été pris en compte dans les documents d'urbanisme des communes concernées. Le Contournement de Nîmes et Montpellier a été mis en service et ces réservations sont devenues inutiles.

Nous vous informons par la présente que, par courriers envoyés ce jour, nous avons demandé à toutes les communes de bien vouloir lever ces emplacements réservés au bénéfice de SNCF Réseau.

Pour toute question relative à cette demande, je vous remercie de prendre attache auprès de Madame Sylvie MARTIN, responsable foncier à la Direction Territoriale d'Occitanie de SNCF Réseau : sylvie.martin.lr@reseau.sncf.fr.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour SNCF Réseau,

Provoist
Bertran
Signature électronique
par : Provoist Bertrand
Nou/OU - CH -
Emploi: Bertrand emai
#Bertran
#Provoist@reseau.sncf.fr
#C-F-FR
Date: 2021.03.04 15:
01:25 -0100

SNCF RESEAU - RCS PARIS B 412 280 737

6.2.2. À la mairie de Montpellier

DIRECTION TERRITORIALE OCCITANIE
101, allée de Délos - BP 91 242
34011 MONTPELLIER CEDEX 1
TEL: 04 48 18 57 50



Montpellier, le 5 mars 2021

MAIRIE DE MONTPELLIER
Monsieur Michaël DELAFOSSE
Maire
1 Place Georges Frêche
34000 MONTPELLIER

Motif : Demande de levée des emplacements réservés du CNM

Monsieur le Maire,

La Déclaration d'Utilité Publique du 16 mai 2005 du projet ferroviaire de Contournement de Nîmes et Montpellier a emporté mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le tracé.

A ce titre, des emplacements réservés ont été pris en compte dans votre document d'urbanisme. Le Contournement de Nîmes et Montpellier a été mis en service et ces réservations sont devenues inutiles.

Nous vous demandons par la présente de bien vouloir lever ces emplacements réservés au bénéfice de SNCF Réseau.

Pour toute question relative à cette demande, je vous remercie de prendre attache auprès de Madame Sylvie MARTIN, responsable foncier à la Direction Territoriale d'Occitanie de SNCF Réseau : sylvie.martin.lr@reseau.sncf.fr.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour SNCF Réseau,

Provost
Bertrand

Signé numériquement
par : Provost Bertrand
Nom: CN - CN +
Provost Bertrand email
#Bertrand
Provost@reseau.sncf.fr
CN - CN +
Date: 2021.03.04 15:
01:23 +0100

SNCF RESEAU - RCS PARIS 0 412 280 737

En partenariat avec :

