

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

Pièce H-1 : Commune de Béziers



Novembre 2021



PIECE H : MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

SOMMAIRE

1. LES GENERALITES SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME.....	7	3.6. Analyse de la compatibilité du projet avec les emplacements réservés	18
1.1. Mise en compatibilité.....	7	3.7. Analyse de la compatibilité du projet avec les Espaces Boisés Classés.....	18
1.1.1. Définition	7	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
1.1.2. Champ d'application	7		
1.2. Mise en compatibilité d'un PLU	7	4. LES DISPOSITIONS PROPOSEES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU.....	19
1.3. Objet du présent dossier	8	5. L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE	21
1.4. Réglementation de la mise en compatibilité du PLU et description de la procédure... 8	8	5.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP	21
1.4.1. Procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme	8	5.1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale.....	21
1.4.2. Rappel des textes réglementaires	9	5.1.2. Objectifs de l'évaluation et démarche mise en œuvre pour le projet LNMP	21
1.4.3. Le cas particulier des communes « Littoral »	10	5.2. Contenu de l'évaluation environnementale	21
1.4.4. Contenu du dossier de mise en compatibilité.....	10	5.3. Avis de l'Autorité environnementale	22
2. LA PRESENTATION DU PROJET.....	11	5.4. Analyse de l'état initial de l'environnement.....	22
2.1. Les caractéristiques générales du projet	11	5.4.1. L'environnement physique	23
2.1.1. Les enjeux et les apports du projet	11	5.4.2. Le patrimoine naturel et biologique.....	24
2.1.2. Les objectifs du projet	12	5.4.3. L'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture	24
2.2. Les caractéristiques du projet traversant la commune de Béziers	14	5.4.4. L'environnement humain.....	24
2.2.1. Le territoire communal	14	5.4.5. Le patrimoine et le paysage	25
2.2.2. Le projet sur le territoire communal.....	14	5.4.6. Synthèse	26
3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE BEZIERS.....	17	5.5. Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement et mesures proposées	30
3.1. Caractéristiques du document d'urbanisme concerné par la mise en compatibilité ..17	17	5.5.1. Les incidences sur l'environnement physique	30
3.2. Analyse de la compatibilité du projet avec le rapport de présentation	17	5.5.2. Les incidences sur le patrimoine naturel et biologique	31
3.3. Analyse de la compatibilité du projet avec le projet d'Aménagement et de Développement Durable	17	5.5.3. Les incidences sur l'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture	31
3.4. Analyse de la compatibilité du projet avec les orientations d'aménagement et de programmation	17	5.5.4. Les incidences sur l'environnement humain	32
3.5. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement et ses pièces graphiques....17	17	5.5.5. Les incidences sur le patrimoine et le paysage.....	32
3.5.1. Les zones traversées	17	5.5.6. Conclusion	33
3.5.2. Les dispositions générales du règlement.....	17	5.6. L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000	33
3.5.3. Analyse de la compatibilité du projet avec les dispositions applicables aux différentes zones 18	18	5.7. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité	33
3.5.4. Analyse de la compatibilité avec le plan de zonage	18	5.8. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement	33

5.9. Résumé non technique.....	34
5.9.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP	34
5.9.2. Contenu de l'évaluation environnementale	34
5.9.3. Analyse de l'état initial de l'environnement.....	34
5.9.4. Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement et mesures proposées.....	35
5.9.5. Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000	36
5.9.6. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité.....	36
5.9.7. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement	36
6. ANNEXES.....	37
6.1. Annexe technique servitude T1 relative aux chemins de fer	37

TABLES 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 Béziers 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 Béziers (planche 1/2)	15
Figure 5 : Extrait de la présentation du projet global au droit de la commune de Béziers (planche 2/2)	16
Figure 6 : Principaux enjeux environnementaux (1/3)	27
Figure 7 : Principaux enjeux environnementaux (2/3)	28
Figure 8 : Principaux enjeux environnementaux (3/3)	29

TABLEAUX

Tableau 1: Voiries principales situées dans la zone d'étude	25
Tableau 2 : Surface de l'emplacement réservé par zonage du PLU	30
Tableau 3 : Exemple de tableau de suivi	33
Tableau 4 : Surface de l'emplacement réservé par zonage du PLU	35
Tableau 5 : Exemple de tableau de suivi	36

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

1.2. MISE EN COMPATIBILITE D'UN PLU

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

Le PLU a principalement pour objet de :

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

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

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

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

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

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

1.3. OBJET DU PRESENT DOSSIER

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

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 Béziers s'organise en même temps que la procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

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

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

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



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

Figure 1: étapes de la procédure de mise en compatibilité

① Avis de l'autorité environnementale :

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

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

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

Cet avis de l'autorité environnementale, rendu dans un délai de 3 mois à compter de la réception d'un dossier complet, figure, pour le présent dossier de mise en compatibilité du PLU de la commune de Béziers 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.

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.

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 Béziers.

③ Le rapport de la commission d'enquête :

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

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

④ Avis des communes / EPCI concernés :

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

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

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

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

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

1.4.2. Rappel des textes réglementaires

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[...]

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

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

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

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

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

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

[...] »

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

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

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

[...] »

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[...]

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

[...] »

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

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

Il est en outre publié :

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

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

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

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

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

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

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

1.4.3. Le cas particulier des communes « Littoral »

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

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

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

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

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

La commune de Béziers, 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) ;

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


- une **analyse de la compatibilité du PLU** de la commune concernée, notamment au regard :
 - des incidences du projet sur le rapport de présentation ;
 - des incidences du projet sur le projet d'Aménagement et de Développement Durable ;
 - des orientations d'aménagement et de programmation ;
 - des dispositions applicables aux différentes zones ;
 - des emplacements réservés ;
 - des espaces boisés classés (EBC)
 - des éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du Code de l'urbanisme;
- les **dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité** du PLU de la commune, au regard notamment :
 - du **plan de zonage**, avec la mise en vis-à-vis de deux extraits de plan de zonage concerné par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version mise à jour pour faire figurer l'emplacement réservé pour le projet.

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

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

2. LA PRESENTATION DU PROJET

2.1. LES CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET

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

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

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

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



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

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

La Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) 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 (dossier ministériel 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.

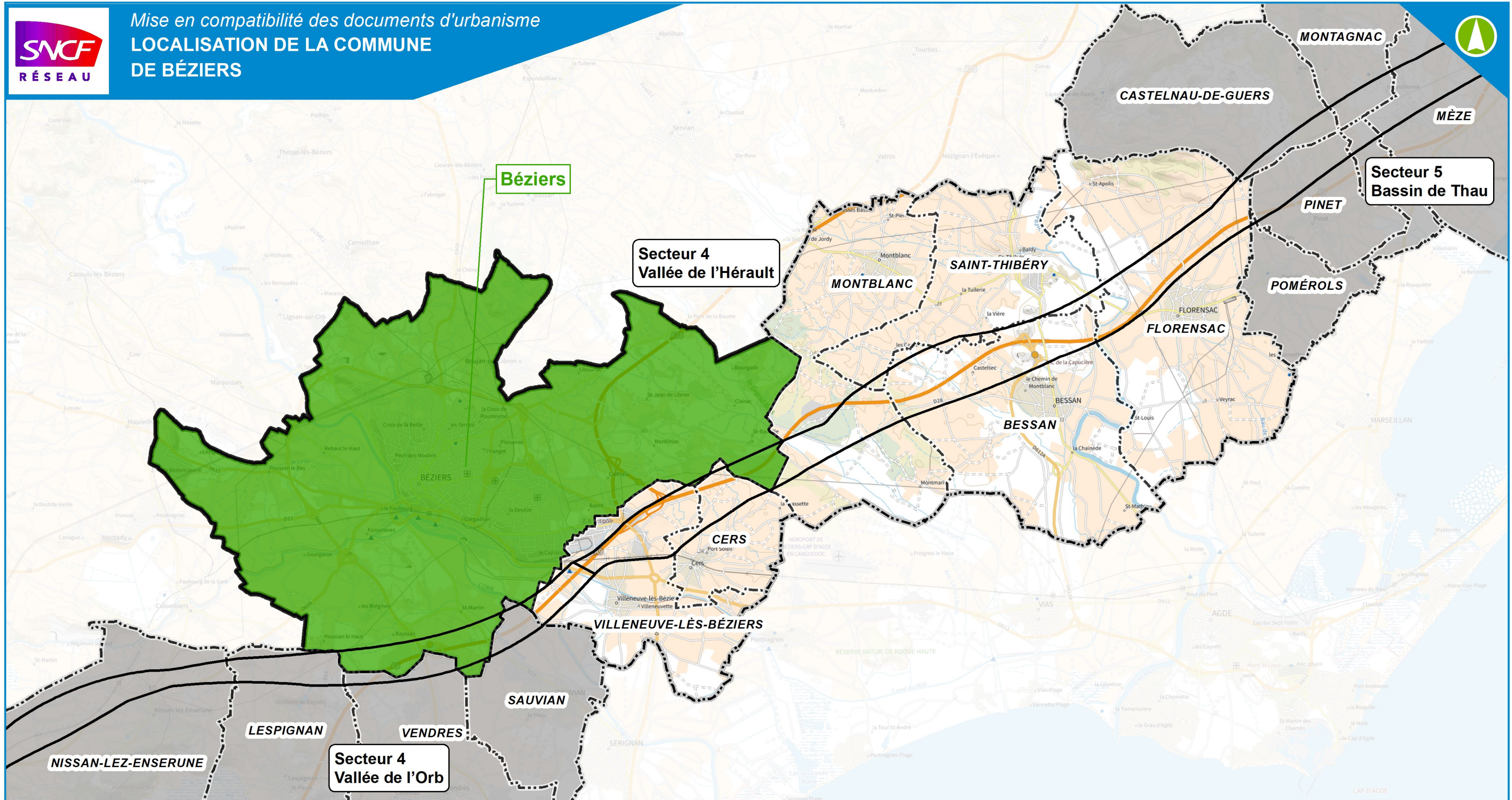
2.1.2. Les objectifs du projet

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

- des objectifs de transport :
 - pour les voyageurs grande distance : réduire les temps de parcours ;
 - pour les voyageurs quotidiens : améliorer les services régionaux ferroviaires, et notamment les fréquences des TER ;
 - pour le fret, offrir des sillons⁵ de qualité sur l'infrastructure nouvelle et grâce aux capacités libérées sur les voies ferrées existantes par report des circulations rapides sur la Ligne Nouvelle ;
- des objectifs de maillage du réseau ferroviaire offrant ainsi aux voyageurs une continuité du transport à grande vitesse sur des relations à grande distance (Paris – Barcelone, Marseille – Toulouse.) :
 - se raccorder au Contournement de Nîmes et Montpellier, au nord ;
 - se raccorder à la section internationale Perpignan – Figueras, au sud ;
 - renforcer les liaisons régionales entre les trois principales aires urbaines de la région Occitanie (Toulouse, Montpellier et Perpignan) et permettre le raccordement ultérieur de la liaison Toulouse – Narbonne ;
- des objectifs de desserte :

- mieux desservir les pôles du littoral par leurs gares existantes : Sète, Béziers, Agde, Narbonne, Perpignan... grâce à une augmentation de la capacité disponible pour les TER ;
 - desservir à terme l'Ouest Héraultais par une gare nouvelle à proximité de Béziers en complément de sa gare actuelle (phases ultérieures) ;
 - desservir à terme l'Est Audois par une gare nouvelle à proximité de Narbonne en complément de sa gare actuelle (phases ultérieures).
- des objectifs de développement durable des territoires :
 - respecter la qualité de vie et le patrimoine de la région (bruit, paysages, activités agricoles et notamment viticoles) ;
 - maîtriser les risques environnementaux, en particulier dans les zones sensibles au risque d'inondation ;
 - préserver la biodiversité exceptionnelle de la région en inscrivant harmonieusement le projet dans son environnement, en évitant ou en rétablissant les corridors écologiques.

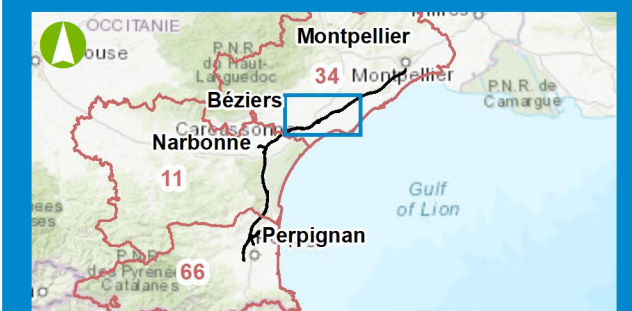
⁵ Période durant laquelle une infrastructure donnée est affectée à la circulation d'un train entre deux points du réseau ferré



LÉGENDE

- Zone de Passage Préférentielle
- Commune concernée
- Limite communale

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN



0 1 2 Km
 Date : 16/02/2021
 Échelle : 1/100000

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

2.2. LES CARACTERISTIQUES DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE DE BEZIERS

Les études ont abouti à un découpage de la zone d'étude en 6 secteurs géographiques. La commune de Béziers est incluse dans le secteur n°4 (voir la carte ci-avant « Localisation générale du secteur géographique »).

Pour l'analyse territoriale à l'échelle du secteur géographique d'ensemble, on pourra donc se référer à l'évaluation environnementale de la première phase de l'étude d'impact.

Nota : La description du projet présentée dans les chapitres ci-après s'appuie sur les études environnementales, techniques et fonctionnelles ayant conduit à la définition du projet de tracé proposé à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Les caractéristiques du projet sont susceptibles d'ajustements lors de la mise au point finale du projet (avant-projet détaillé).

2.2.1. Le territoire communal

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

Elle appartient à la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée qui regroupe 13 communes.

La superficie de Béziers est de 9 549 hectares et elle compte 77 177 habitants en 2017.

2.2.2. Le projet sur le territoire communal

Le projet de Ligne Nouvelle concerne essentiellement le sud de la commune de Béziers.

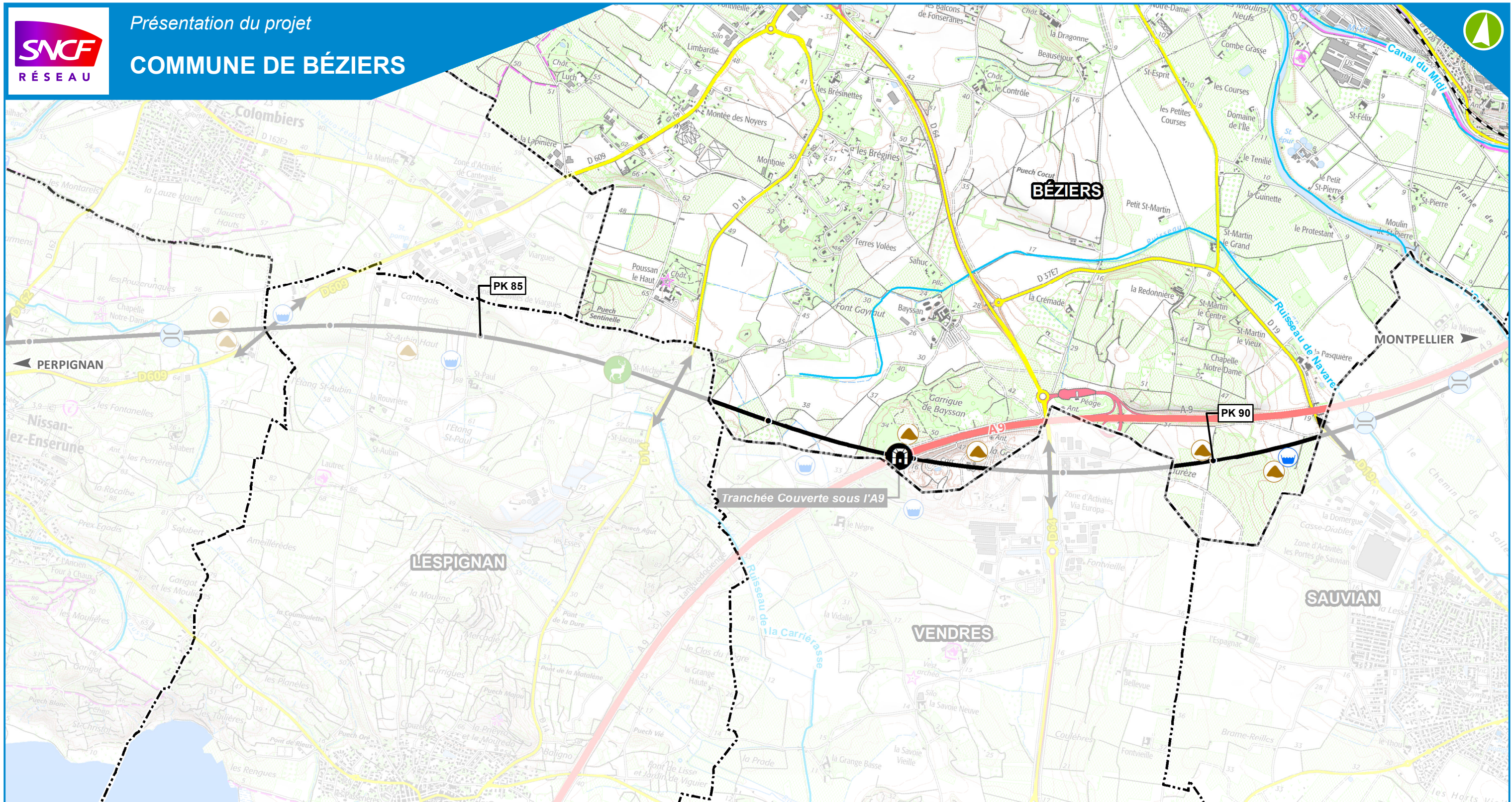
Les cartes ci-après, situent le projet sur le territoire communal.

2.2.2.1. L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

La Ligne Nouvelle fait son entrée depuis Cers, et traverse la commune de Béziers, toujours en longeant l'A9 sur environ 1 km avant de se diriger vers Montblanc.

2.2.2.2. LES INSTALLATIONS CONNEXES

À ce stade des études, des installations ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) sont prévus sur la commune.



LÉGENDE

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

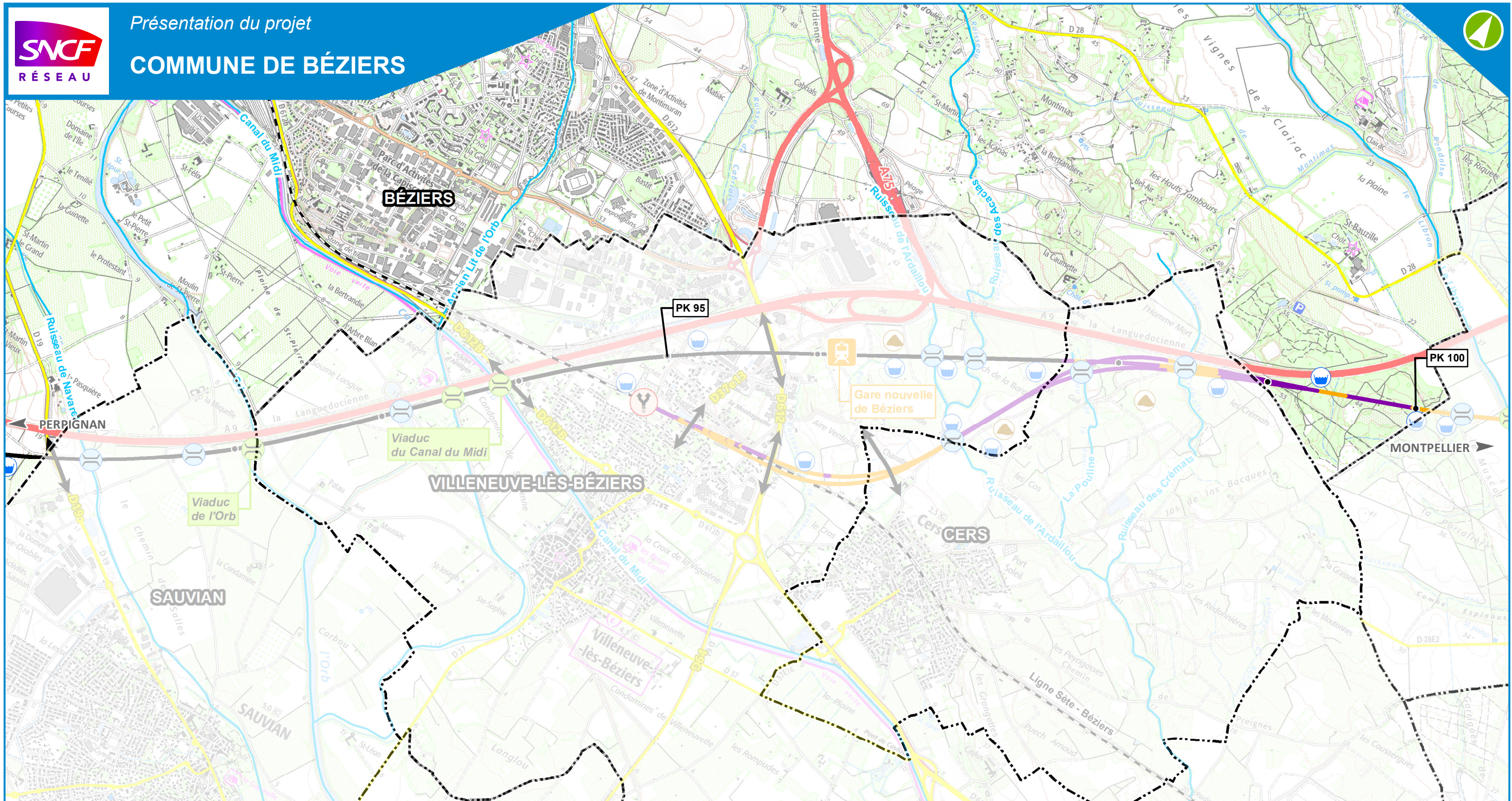
- PK 01**
Point kilométrique (PK)
- Phase 1 : Montpellier - Béziers
- Ligne nouvelle ou raccordement (RAC) en **déblai**, en **remblai**
- Phase 2 : Béziers - Perpignan
- Rétablissement principal (RN/RD) envisagé

- 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)





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)



3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE BEZIERS

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

Le document d'urbanisme en vigueur de la commune de Béziers est son PLU approuvé le 06 avril 2021. Aucune modification ou révision n'a été engagée depuis.


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

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

Le PLU est compatible avec les documents supra-communaux suivants :

- Le schéma de cohérence territoriale du Biterrois ;
- Le programme local de l'habitat de la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée ;
- Le SDAGE Rhône-Méditerranée, le SAGE Orb-Libron et le SAGE de la Nappe Astienne ;
- Le plan de déplacement urbain de l'agglomération Béziers Méditerranée ;
- Le plan de gestion des risques inondations du bassin Rhône-Méditerranée.

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

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

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 projet d'aménagement et de développement durable, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement d'urbanisme. Il permet également l'évaluation des incidences des orientations urbanistiques du PLU sur l'environnement.

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

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

Le rapport de présentation de la commune de Béziers datant de mars 2021 prend en compte le projet de Ligne Nouvelle, en effet, le projet est cité à plusieurs reprises dans le rapport de présentation et apparaît comme cohérent avec les dispositions de ce dernier.

Ainsi, le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est compatible avec le rapport de présentation.

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

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

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

Le PADD de Béziers est structuré en trois principaux axes :

- axe 1 : prioriser le réinvestissement urbain de la ville de Béziers ;
- axe 2 : offrir de nouvelles opportunités d'emplois et de développement économique et touristique ;
- axe 3 : révéler les qualités paysagères, patrimoniales et environnementales du territoire biterrois.

Ainsi, au vu de ces éléments, 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 du fait notamment des mesures prises en faveur de l'insertion environnementale et paysagère du projet.

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

Le PLU de la commune de Béziers comporte 5 OAP thématiques et 11 OAP sectorielles.

Les OAP thématiques portent sur les sujets suivants :

- valorisation du paysage biterrois : le projet est compatible du fait notamment des mesures prises en faveur de l'insertion environnementale et paysagère du projet ;
- paysage du canal du Midi : l'ER de la phase 1 du projet n'intercepte pas le canal du Midi ;
- entrée de villes et axes structurants : le projet n'intercepte pas les dispositions liées à cette OAP ;
- mobilité : le projet n'intercepte pas les dispositions liées à cette OAP ;
- centralité : le projet n'intercepte pas les dispositions liées à cette OAP.

Le projet n'intercepte pas les OAP sectorielles et est compatible avec les dispositions des OAP thématiques. **Ainsi le projet LNMP est compatible avec les OAP du PLU de la commune de Béziers.**

3.5. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE REGLEMENT ET SES PIECES GRAPHIQUES

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 uniquement la zone N.

3.5.2. Les dispositions générales du règlement

Les dispositions générales s'appliquent à l'ensemble du territoire de la commune de Béziers.

L'article 2 « usage des sols et destination des constructions » qu'en toute zone du PLU concernée par le Domaine Public Ferroviaire, sont admises les constructions, installations et autres occupations du sol nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques de l'exploitation ferroviaire.

Toutefois, l'ER du projet LNMP n'appartenant pas encore Domaine Public Ferroviaire, il ne rentre pas dans les dispositions autorisées par cet article.

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

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

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

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

- occupations et utilisation du sol interdites ;
- occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières.

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

Le secteur de mise en compatibilité concerne un zonage défini par le rapport de présentation et le règlement d'urbanisme du PLU communal, à savoir la Zone N dans le cas du présent document. Les zones N correspondent à une zone naturelle à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt notamment du point de vue esthétique, historique et écologique.

L'article N-1 « destination et sous-destination interdites et admises sous conditions » ne précise pas que le projet est autorisé. Le règlement sera donc modifié afin d'autoriser le projet explicitement.

L'article N-2 « usages, affectations des sols et activités » précise que les « affouillement et exhaussement du sol qui n'ont pas de rapport direct avec la réalisation d'un projet autorisé dans la zone sont interdits ». Le projet n'étant pas explicitement autorisé, les affouillement et exhaussement associés sont interdits.

Le règlement de la zone N devra être mis en compatibilité.

3.5.4. Analyse de la compatibilité avec le plan de zonage

Le plan de zonage présente le tracé du projet au sein de l'ER T1 pour la présente phase.

Le projet est compatible avec le plan de zonage.

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

Le PLU de la commune de Béziers comporte 75 emplacements réservés dont 3 sont dédiés au projet LNMP :

- T1 : Projet d'Intérêt Général – Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan – Phase 1
- T2 : Projet d'Intérêt Général – Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan – Phase 2
- T3 : Projet d'Intérêt Général – Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan – Phase 2

Le projet est compatible avec la liste des emplacements réservés.

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

La localisation de l'emplacement réservé n'intercepte aucun espace boisé classé.


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

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

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

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

Concernant le règlement d'urbanisme, le règlement de la zone N est concerné par la mise en compatibilité.

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

Zone N : Avant mise en compatibilité

ARTICLE N-1 – DESTINATION ET SOUS DESTINATION INTERDITES ET ADMISES SOUS CONDITIONS

[Tableau des destination et sous-destination interdites et admises]

- Conditions applicables à la sous-destination « Exploitation agricole » :

Cette sous-destination n'est autorisée qu'en secteur NI.

Seules les extensions des exploitations existantes régulièrement édifiées sont autorisées.

- Conditions applicables à la sous-destination « Logement » :

Cette sous-destination n'est autorisée qu'en secteur N et NI.

Seules les extensions des habitations régulièrement édifiées sont autorisées.

- Conditions applicables à la sous-destination « Hébergement hôtelier et touristique »

Les constructions nouvelles et les extensions des constructions existantes pour cette sous-destination sont admises à condition d'être situées au sein d'un secteur NI et d'être affectées aux occupations suivantes :

- o Terrains de camping et caravanage aménagés ou habitat insolite ;
- o Les équipements techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ;
- o Les blocs sanitaires ;
- o Les constructions liées à l'exploitation des installations ci-dessus ;
- o Les aménagements de loisirs liés au fonctionnement de ces mêmes installations.

Cette sous-destination est également admise pour les bâtiments autorisés à changer de destination.

- Conditions applicables à la sous-destination « restauration » :

N'est autorisées qu'en secteur NI et Nj pour les bâtiments autorisés à changer de destination.

- Conditions applicables à la sous-destination « industrie » :

Les locaux à usage industriel ne sont autorisés qu'en secteur Nc pour l'activité de carrière.

[...]

Zone N : Après mise en compatibilité

ARTICLE N-1 – DESTINATION ET SOUS DESTINATION INTERDITES ET ADMISES SOUS CONDITIONS

[Tableau des destination et sous-destination interdites et admises]

- Conditions applicables à la sous-destination « Exploitation agricole » :

Cette sous-destination n'est autorisée qu'en secteur NI.

Seules les extensions des exploitations existantes régulièrement édifiées sont autorisées.

- Conditions applicables à la sous-destination « Logement » :

Cette sous-destination n'est autorisée qu'en secteur N et NI.

Seules les extensions des habitations régulièrement édifiées sont autorisées.

- Conditions applicables à la sous-destination « Hébergement hôtelier et touristique »

Les constructions nouvelles et les extensions des constructions existantes pour cette sous-destination sont admises à condition d'être situées au sein d'un secteur NI et d'être affectées aux occupations suivantes :

- o Terrains de camping et caravanage aménagés ou habitat insolite ;
- o Les équipements techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ;
- o Les blocs sanitaires ;
- o Les constructions liées à l'exploitation des installations ci-dessus ;
- o Les aménagements de loisirs liés au fonctionnement de ces mêmes installations.

Cette sous-destination est également admise pour les bâtiments autorisés à changer de destination.

- Conditions applicables à la sous-destination « restauration » :

N'est autorisées qu'en secteur NI et Nj pour les bâtiments autorisés à changer de destination.

- Conditions applicables à la destination « Équipements d'intérêts collectifs et services publics »

Les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que ne leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 14 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires sont admis en zone N.

- Conditions applicables à la sous-destination « industrie » :

Les locaux à usage industriel ne sont autorisés qu'en secteur Nc pour l'activité de carrière.

[...]

5. L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

5.1. CADRE RÉGLEMENTAIRE, OBJECTIF DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET DÉMARCHE MISE EN ŒUVRE DANS LE CADRE DU PROJET 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 [...] ; (§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)

Cette évaluation environnementale, conformément à l'article R.104-19 du code de l'urbanisme, doit être proportionnée à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée, et peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents.

Dans le cadre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet LNMP, l'élaboration de l'évaluation environnementale se

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.

réfère à l'étude d'impact du projet (pièce F du dossier d'enquête publique).

En effet, de nombreuses informations sont communes à l'étude d'impact du projet et à l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité (dans les parties générales de l'étude d'impact ou dans l'évaluation environnementale de la première phase), notamment :

- La présentation du projet ;
- L'état initial de l'environnement ;
- Les raisons du choix du projet retenu ;
- Les effets et mesures...

Ces informations sont réintégrées (de façon sommaire ou détaillée, selon l'enjeu, et en précisant par renvoi les compléments d'informations disponibles dans les autres pièces du dossier) dans la présente évaluation environnementale. Celle-ci se décompose selon les thématiques suivantes :


- Analyse de l'état initial de l'environnement ;
- Analyse des incidences notables probables de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures proposées ;
- Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur les sites Natura 2000 et mesures proposées ;
- Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité ;
- Définition de critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement ;
- Résumé non technique.

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 I, 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 Béziers sont :

- Le rapport de présentation et le PADD du PLU qui datent respectivement de 2008 et de 2007 ;
- L'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact.

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. Dans le cas particulier de la commune de Béziers concernée par les deux phases du projet, la zone d'étude évoquée dans la présente pièce correspond uniquement à la ZPP au niveau de la phase 1.

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 (dernières données actualisées en 2017).

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

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

Il convient également de noter que la zone d'étude rapprochée du projet de la Ligne Nouvelle telle que présentée au stade de l'étude d'impact couvre 1,2 % du territoire communal soit 1,1 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

Béziers couvre une superficie de 95,5 km² et se situe au sud-ouest du département de l'Hérault. Béziers possède un fort rayonnement du fait de son histoire et de ses richesses. Sa position géographique stratégique dans la région et l'arc méditerranéen affirme son rôle de carrefour routier important.

La zone d'étude se situe à l'est du territoire communal et est composée de parcelles agricoles et de zones naturelles (bois de Bourbaki, où un parcours sportif, pédestres et une boucle VTT d'une vingtaine de kilomètres jusqu'à Cers y sont recensés).

La zone d'étude couvre 1,2% du territoire communal soit 1,1 km².

5.4.1.2. LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

Le territoire présente un relief général peu accidenté et l'altitude décroît progressivement de 337 m dans les premiers contreforts de la Montagne Noire jusqu'à 0 m au sud au niveau de la mer. La région est drainée par la basse vallée de l'Orb, grossis de ses principaux affluents le Libron, le Lirou, le Bagnols et l'Ariège. L'agglomération de Béziers s'est développée en grande majorité sur les parties les plus hautes (altitude moyenne de 75 m) de la commune.

Entre Béziers et la vallée de l'Hérault, le relief ondulé est lié à la présence de collines aux pentes douces, couvertes de forêts à leur sommet (bois de Bourbaki, bois de Montblanc). La vallée du Libron traverse cette zone collinaire qui débouche à l'aval sur l'aéroport de Vias.

Le territoire biterrois se situe dans le domaine du littoral méditerranéen. La plus grande partie de ce domaine est constitué de formations récentes, post éocène, réparties en trois cycles principaux : Oligocène, Miocène et Plio-quadernaire. Les alluvions récentes ou anciennes de l'Orb ainsi que de très nombreux dépôts colluviaux en cachent toutefois la plus grande majorité.

D'une façon générale, l'histoire géologique de ce secteur est intimement liée à la sédimentation lacustre Oligocène et à la transgression marine Miocène. Les formations du Jurassique supérieur ou moyen, érodées et nivelées après une longue période d'émersion, ont subi à la fin de l'Eocène (35 Millions d'années) l'action de la phase majeure de l'orogénèse Pyrénéo-alpine. Il en résulte une structure profonde comportant plissements, chevauchements et écaillage dirigés du sud-est vers le nord-ouest, et provenant de poussées ou de glissements à partir de l'axe pyrénéo-provençal dont la partie médiane se situait à l'emplacement du Golfe du Lion.

La zone d'étude se situe dans la plaine du Libron à une altitude moyenne de 30 m environ.

Les alluvions modernes rencontrées en fond de vallée du Libron présentent fréquemment des caractéristiques mécaniques très faibles et sont l'objet de déformations importantes (sols compressibles).

5.4.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

Le sous-sol de Béziers abrite quatre masses d'eaux souterraines :

- Les Alluvions de l'Orb et du Libron (FRDG316) ;
- Les Formations tertiaires et crétacés du bassin de Béziers-Pézenas (FRDG510) ;
- Les Formations tertiaires BV Aude et alluvions de la Berre (FRDG530) ;
- Les Sables astiens de Valras-Agde (FRDG224).

Usages

La commune de Béziers possède plusieurs captages AEP mais aucun n'est situé dans la zone d'étude (forages de la Plaine de Saint Pierre, puits du Domaine de la Pasquière, puits du domaine de Saint Fariol, etc.).

De très nombreux puits privés à usage agricole, industriel ou domestique sont présents sur le périmètre de la commune mais aucun d'entre eux n'est concerné par la zone d'étude.

Enjeux de la ressource en eaux souterraines

La zone d'étude n'est pas soumise à un enjeu particulier au niveau de la ressource en eau souterraine.

5.4.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

On recense sur la commune les cours d'eau et canaux suivants :

- Ruisseau de Navaret ;
- Orb ;
- Canal du Midi ;
- Ancien lit de l'Orb ;
- Ruisseaux de l'Ardaillou et des Acacias ;
- Libron.

La zone d'étude ne concerne aucun de ces cours d'eau.

Usages et document de planification

La commune est concernée par plusieurs documents cadres :

- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée (2016-2021) ;

- Les SAGE Orb et Libron, Nappe Astienne et Hérault ;
- Le contrat de nappe Astien et le contrat de rivière Orb-Libron ;

Enjeux de la ressource en eaux superficielles

Aucun enjeu particulier associé aux eaux superficielles n'est recensé au droit de la zone d'étude sur la commune de Béziers.

5.4.1.5. LES RISQUES NATURELS

Risque inondation

La commune de Béziers est soumise au risque inondation et dispose d'un Plan de Prévention des Risques inondation (PPRi) approuvé le 16/06/2010 concernant le bassin de risque de l'Orb et l'Hérault. La commune dispose également d'un Plan d'Exposition au Risque Inondation approuvé le 11/08/1993.

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

- Zone « Rp » (zone rouge de précaution) : correspond aux secteurs inondables d'aléa modéré et à faibles enjeux ;
- Zones « ZpR » et « ZpE » (zones de précaution) : correspondent respectivement aux secteurs non soumis à la crue de référence mais potentiellement inondables par une crue exceptionnelle et au reste du territoire communal.

Risque feu de forêt


La commune de Béziers est exposée au risque feux de forêts. La zone d'étude présente des sites à aléa forts, en particulier au droit du bois de Bourbaki. Aucune piste de Défense de la Forêt Contre les Incendies (DFCI) n'est présente au droit de la zone d'étude.

Risque Sismique et Mouvement de terrain

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

La commune est concernée par le risque mouvement de terrain. La commune de Béziers est ainsi pourvue d'un PPR mouvement de terrain (PPRmt), approuvé le 16 juin 2010. La zone d'étude se situe dans une zone bleue type a (Ba1), zones d'aléa faible de retrait gonflement des argiles. Plusieurs effondrements ont été recensés sur la commune.


5.4.2. Le patrimoine naturel et biologique

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

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

5.4.2.1.1. RESEAU NATURA 2000

Le territoire communal de Béziers est concerné par la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Collines d'Ensérune » (FR9101439), anciennement appelée « Collines du Narbonnais ». Ce site n'est pas directement concerné par la zone d'étude.


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

À l'ouest du département de l'Hérault, le site Natura 2000 s'étend sur les communes de Vendres, Lespignan et Nissan-lez-Ensérune. Il est formé par une succession de reliefs qui surplombent et délimitent la plaine de la basse vallée de l'Aude.

Sur les sols secs et peu fertiles se sont développés, en sus de la viticulture, une végétation typique méditerranéenne de garrigue et de pelouses sèches ainsi qu'un boisement de pins d'Alep. L'élevage ovin, redéployé sur le territoire depuis 2007, permet le maintien des habitats naturels d'intérêt communautaire grâce au pâturage sur environ 20% de la surface du site, limitant ainsi la dynamique de fermeture des milieux à l'œuvre sur le territoire.

Les pelouses des collines de ce site accueillent des éléments floristiques très thermophiles. De nombreuses espèces végétales de répartition ibérique y trouvent leur limite d'extension vers le nord.

Des chiroptères d'intérêt communautaire sont également recensés sur ce site.

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

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

La commune est concernée par plusieurs Zones Naturelles d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF) :

- Quatre ZNIEFF de type I : « l'Orb entre Béziers et Valras » (0000-3050), « Grand Bois » (0000-3121), « Mares de Cantagal » (0000-3114) et « Collines nord de Lespignan » (3408-3056) ;

- Une ZNIEFF de type II « Collines de Nissan et Lespignan » (3408-0000).

La zone d'étude ne concerne aucune de ces ZNIEFF.

5.4.2.1.3. AUTRES SITES

La zone d'étude est également concernée par les Plans d'Actions Nationaux (PNA) : Aigle de Bonelli, Odonates, Pie-grièche méridionale et Léopard Ocellé.

5.4.2.1.4. LES TRAMES VERTES ET BLEUES

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


5.4.2.1.5. LES ZONES HUMIDES

La zone d'étude concerne une zone humide à enjeux identifiée lors des études menées dans le cadre du projet : le plan d'eau du parcours de santé de la Portalière/les Crémats (enjeu modéré).

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

Les principaux sites à enjeux écologiques identifiés dans la zone d'étude sur la commune de Béziers sont les zones ouvertes de Béziers-Montblanc, ainsi que le Bois de Bourbaki (mares temporaires).

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

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

5.4.3.1. AGRICULTURE ET VITICULTURE


La commune de Béziers est constituée à la fois de vignobles et de systèmes culturaux et parcellaires complexes. L'Est Biterrois présente de nombreux domaines très bien structurés comme le Domaine de la Caumette et le Domaine de Saint Bauzille (siège du plus important producteur de melon de la Région, marque le Rouge Gorge) sur Béziers.

Sur la zone d'étude, les enjeux les plus importants sont situés à proximité du bois de Bourbaki, au nord de l'autoroute, (secteurs à enjeux forts voire très forts).

5.4.3.2. LA FORET ET LA SYLVICULTURE

Sur la commune de Béziers, les enjeux forestiers sur la zone d'étude correspondent aux espaces boisés du Bois de Bourbaki, (enjeux moyens à forts), qui est classé en EBC.

5.4.4. L'environnement humain

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

La zone d'étude traverse le sud-est du territoire communal composé de zones naturelles (le bois de Bourbaki où un parcours sportif, pédestres et une boucle VTT d'une vingtaine de kilomètres jusqu'à Cers y sont recensés).

La zone d'étude longe l'autoroute A9.

Aucun bâti n'est situé dans la zone d'étude. On note cependant à proximité, le château de Saint-Bauzille ainsi que le Mas La Caumette.

La zone d'étude couvre 1,2% du territoire communal soit 1,1 km².

5.4.4.1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

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

En 2017, Béziers comptait 77 177 habitants. La densité de population y était conséquente puisqu'elle atteignait 808,3 hab./km².

La commune a connu une augmentation de sa population entre 2012 et 2017 de 5,8%.

Au sein des actifs, le taux de chômage est élevé et avoisine les 15% en 2017.

5.4.4.2. CADRE BATI ET ACTIVITES ECONOMIQUES

L'habitat de la commune est caractérisé en 2017 par une grande part de résidences principales (79%) dont une faible partie est occupée par leur propriétaire (43%) et un nombre de résidences secondaires faible (4%). Comme indiqué précédemment, aucun bâti n'est présent sur la zone d'étude.

Le paysage économique se caractérise par une succession de zones d'activités économiques densément implantées entre Béziers et Villeneuve-lès-Béziers : Actipolis et le Pôle Méditerranée, le Parc d'activités du Capiscol, les ZAE Montagnette, Claudery, la nouvelle zone d'activités la Méridienne en cours de construction entre l'A75 et l'A9, la Bastil (zone industrielle), Montimaran (pôle d'activités commerciales).

Dans ce même secteur se trouvent les sites SEVESO SBM, GAZECHIM et ECM.

Aucune zone d'activités économiques ni site SEVESO ne se situe dans la zone d'étude.

5.4.4.3. TOURISME ET LOISIRS

Le tourisme sur le secteur biterrois est très centré sur les six communes littorales : Vendres, Valras, Sérignan, Portiragnes, Vias et Agde. La zone d'étude se situant en arrière du littoral (7,5 km environ) est moins concernée par les activités touristiques.

Sur Béziers et au sein de la zone d'étude, nous retrouvons :

- « Béziers Aventures », site d'accrobranches (dans le bois de Bourbaki). Il est à proximité du château de Saint-Bauzille et est accessible par la D28.
- Le sentier GR 78 qui s'étend également sur Villeneuve-lès-Béziers, Cers, Saint-Thibéry et Florensac.

À proximité de la zone d'étude, le château de Saint-Bauzille (à environ 300 m) constitue un site d'intérêt touristique.

5.4.4.4. URBANISME ET SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

La commune est dotée d'un PLU.

La Ligne Nouvelle s'inscrit dans la zone N.

Au total ce sont près de 595 ha qui sont classés en EBC sur la commune.

Trois emplacements réservés liés au tracé de la Ligne Nouvelle se situent sur Béziers : n°T1, T2 et T3. Cependant, seul le n°T1 est lié à la phase 1 du projet.

Sur la commune, nous retrouvons les servitudes suivantes : AC1, AC2, AC4, AS1, EL6 (l'emprise des réseaux routiers nationaux est évoqué dans le rapport de présentation mais la servitude n'est pas représentée sur le plan), I3, I4, PT1, PT2, PT3, T1, T4, T5, PM1 et PM3.

Dans la zone d'étude, cinq servitudes sont recensées et présentées ci-après :

- AC1 : Protection des monuments historiques ;
- EL6 : Routes nationales et autoroutes (évoquée dans le rapport de présentation mais absente du plan des servitudes d'utilité publique) ;
- I3 : Canalisations de transport et de distribution de gaz ;

- I4 : Conducteurs aériens d'électricité, canalisations souterraines et supports de conducteurs aériens ;
- T5 : Balisage aéronautique.

5.4.4.5. LES DEPLACEMENTS, RESEAUX ET EQUIPEMENTS

La zone d'étude est concernée par le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée qui a été lancé en janvier 2013. Il a été adopté en juin 2016.

Seule l'autoroute A9 est concernée par la zone d'étude.

Tableau 1: Voiries principales situées dans la zone d'étude

Voirie	Situation par rapport à la zone d'étude	Trafic + % de PL
A9	La zone d'étude longe l'A9	62 414 (Agde Pézenas / Béziers Cabrials)
		61 532 (Béziers Cabrials / Béziers Ouest)
		58930 (Béziers Ouest / Narbonne Est)

Le réseau ferré s'articule autour de l'artère ferroviaire principale Bordeaux-Sète ainsi que la ligne Béziers-Millau-Neussargues avec une offre plus modeste.

Concernant les réseaux de transport d'énergie, la zone d'étude est traversée par la ligne de 63kV Saint Vincent/ Vias.

Enfin, le réseau d'eau AQUA DOMITIA est également traversé.

5.4.4.6. LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

Béziers concentre (avec Villeneuve-lès-Béziers) les principales activités à risque au sein de la zone industrielle du Capiscol. Elle accueille notamment des installations dont trois sont classées SEVESO seuil haut :

- GAZECHIM : conditionnement et stockage de produit chimiques (gaz liquéfiés toxiques et corrosifs) ;
- SBM Formulation : produits phytosanitaires, agropharmaceutiques (9 bâtiments de production, conditionnement et stockage) ;

- Entrepôts Consort Minguez (ECM) : stockage de substances toxiques et très toxiques (6000 tonnes de substances toxiques autorisées sur le site) réparties sur deux zones de stockage distinctes (bâtiments 1 et 2).

Les sites SEVESO SMB Formulation et GAZECHIM ont un même PPRT qui a été prescrit le 24 juin 2011 et approuvé le 3 août 2015.

Le site SEVESO ECM a un PPRT qui a été approuvé le 6 mars 2013.


La zone d'étude ne traverse aucune zone réglementaire de PPRT.

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

Béziers est également concernée par le risque de rupture de barrage. Les deux ouvrages à risque sont les suivants :

- Le barrage des Ayrettes situé sur La Roque (capacité de rétention de 0,25 Mm³) ;
- Le barrage d'Avène situé sur l'Orb (capacité de rétention représente 33,6 Mm³).

5.4.5. Le patrimoine et le paysage

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

5.4.5.1. PATRIMOINE HISTORIQUE ET CULTUREL

D'un point de vue réglementaire, la zone d'étude traverse le périmètre de protection du monument historique inscrit du Château Saint-Bauzille.

5.4.5.2. PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

L'occupation s'intensifie à la période gallo-romaine, notamment au sud de Béziers et sur les terrasses orientales de l'Orb. Plusieurs *villae*⁷ sont déjà répertoriées à Béziers (La Garrigue, La Plaine Basse).

Ajoutons également que la commune de Béziers est concernée par des Zones de Présomption de Prescription Archéologique (ZPPA) situées dans le périmètre de la zone d'étude.

⁷ Domaine foncier de l'époque romaine comportant des bâtiments d'exploitation et d'habitation.

5.4.5.3. LE PAYSAGE

Le schéma directeur architectural et paysager (SDAP) de la Ligne Nouvelle a identifié que Béziers est concerné par les sites sensibles n°12 « Béziers et le canal du Midi » et n°13 « Bois et châteaux de la plaine du Libron ».

Les enjeux du site sensible n°12 sont liés à la traversée de la plaine de l'Orb (risque de coupure de l'entité paysagère), et au risque de coupure urbaine avec les zones d'activités de Villeneuve-lès-Béziers (Capiscol, Claudery).

L'enjeu au sein de la zone d'étude, concernée par le site n°13, porte sur la traversée des massifs boisés (risque d'effet de coupure).

5.4.6. Synthèse



Avertissement

La carte figurant ci-après est extraite de l'évaluation environnementale de la phase 1 de l'étude d'impact figurant au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, auquel le lecteur pourra se référer.

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

- Les sols compressibles dans la vallée de l'Orb et la vallée du Libron ;
- Les enjeux écologiques (patrimoine naturel, zones humides) ;
- Les enjeux agricoles et forestiers (bois de Bourbaki) ;
- Les sites touristiques ou de loisir (« Béziers Aventures ») ;
- Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) ;
- Le risque Transport de Matières Dangereuses (TMD) ;
- Le risque de rupture de barrage ;
- Le périmètre de protection d'un monument historique ;
- Les Zones de Présomption de Prescription Archéologique (ZPPA) ;
- Les sites sensibles n°12 « Béziers et le canal du Midi » et n°13 « Bois et châteaux de la plaine du Libron ».

Général

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

Milieu physique

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

Milieu naturel

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

Milieu humain

Équipement

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

Réseau

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

Zonage d'urbanisme

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

Enjeu agricole et viticole

- Enjeu très fort

Patrimoine et paysage

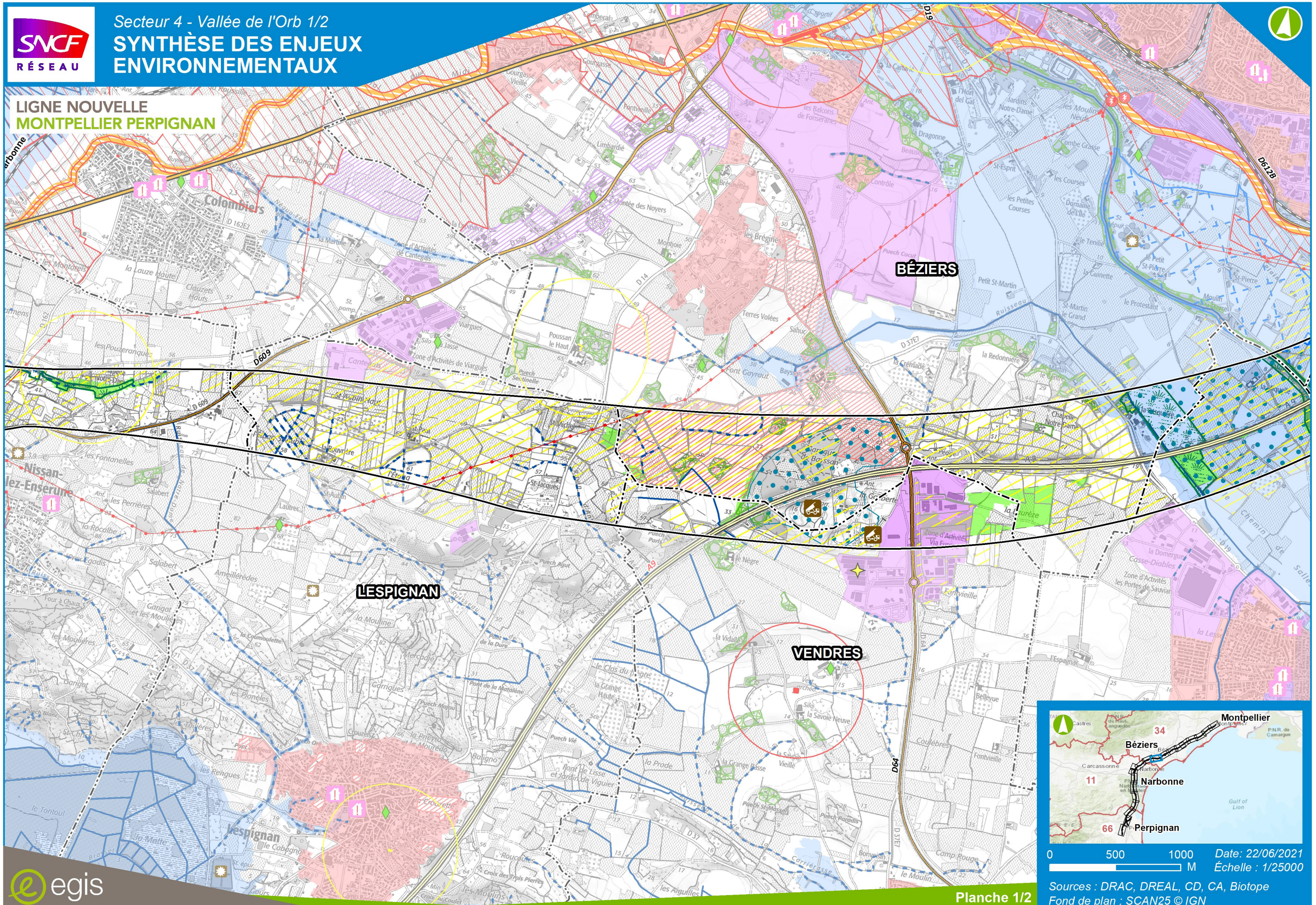
- Patrimoine UNESCO
- Site classé
- Site inscrit
- Site Patrimonial Remarquable
- Voie Domitienne

Monument historique et périmètre de protection :

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



**LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN**

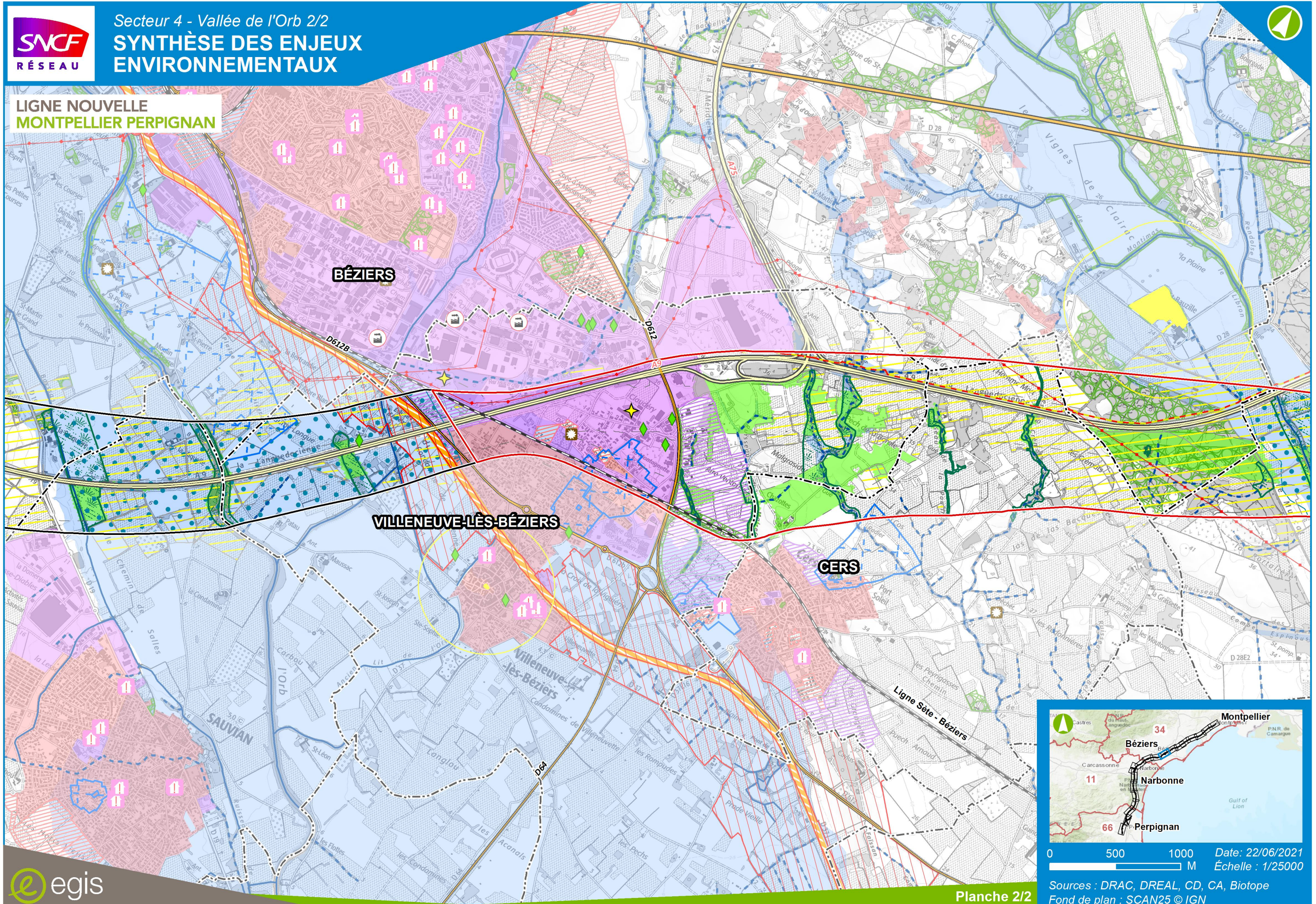


0 500 1000 M Date: 22/06/2021
Échelle : 1/25000

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






**LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN**



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

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

5.5. 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 Béziers 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 des emplacements réservés existants ;
- Mise en compatibilité des règlements de zonage par des éléments de rédaction spécifiques au projet de la Ligne Nouvelle.

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

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


Le périmètre de la mise en compatibilité est concerné par la zone N du document d'urbanisme.

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

Tableau 2 : Surface de l'emplacement réservé par zonage du PLU

Nom de la zone concernée par la mise en compatibilité	surface de l'ER sur la zone	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la superficie de la commune
Zone N	17.4	0,18 %

5.5.1. Les incidences sur l'environnement physique

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

5.5.1.1. LES INCIDENCES SUR LA GEOGRAPHIE

La mise en compatibilité n'a aucun effet.

5.5.1.2. LES INCIDENCES SUR LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

5.5.1.2.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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

Entre la commune de Cers et de Montblanc, la section de la Ligne Nouvelle traverse la commune de Béziers en déblai (pouvant aller jusqu'à 8 m de profondeur) mise à part le passage au-dessus du rétablissement d'un chemin d'exploitation en pont rail en remblai.

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

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

5.5.1.2.2. LES MESURES ENVISAGEES

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

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

Par ailleurs, l'identification des zones potentielles de dépôt a suivi la démarche d'évitement des enjeux environnementaux, qu'ils soient naturels ou humains et a permis, à Béziers, l'évitement d'un Espace Boisé Classé proche de l'autoroute A9 et l'utilisation d'une carrière existante comme zone de dépôt.

Pour les phénomènes de tassement, au droit de Béziers, la traversée des vallées compressibles de l'Orb et du Libron ne nécessite pas de mesures

spécifiques du fait que les viaducs sont situés sur des communes limitrophes.

À noter que dans les déblais rocheux, aucun clouage de paroi n'est envisagé sur le secteur.

5.5.1.3. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SOUTERRAINES

5.5.1.3.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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

5.5.1.3.2. LES EFFETS QUANTITATIFS ET MESURES ENVISAGEES

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

Aucun déblai sur le secteur n'est susceptible d'atteindre des niveaux aquifères en eau.

En phase exploitation, avec les mesures mises en place en phase travaux les effets quantitatifs seront nuls.

5.5.1.3.3. LES EFFETS QUALITATIFS ET MESURES ENVISAGEES

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

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

Les mesures d'écoconception de la Ligne Nouvelle ont permis d'éviter les périmètres de protection du captage d'alimentation en eau potable de la plaine Saint-Pierre.

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

Après mise en œuvre des mesures de réduction précitées, les effets qualitatifs seront nuls.

5.5.1.4. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SUPERFICIELLES

5.5.1.4.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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

5.5.1.4.2. LES EFFETS QUANTITATIFS ET MESURES ENVISAGEES

Le projet ne concerne aucun cours d'eau sur la commune de Béziers.

5.5.1.5. LES INCIDENCES SUR LES RISQUES NATURELS

5.5.1.5.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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

5.5.1.5.2. LES EFFETS ET MESURES ENVISAGEES

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

À noter que l'ensemble des prescriptions réglementaires énoncées dans les Plans de Prévention des Risques sera respecté dans le cadre du projet.

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.


Risque mouvement de terrain : le projet concerne les zones bleues de précaution Ba1 (zone d'aléa faible de retrait gonflement des argiles) et Bd (zone d'aléa faible d'affaissement/effondrement) du PPR Mouvement de Terrain communal.

Les travaux d'infrastructures publiques et les travaux nécessaires au fonctionnement des services publics sont autorisés sous réserve que le maître d'ouvrage prenne les dispositions appropriées aux risques et que leurs conditions d'implantation fassent l'objet d'une étude préalable,

tenant compte en particulier des règles constructives édictées dans l'annexe 1, partie relative aux argiles (règles 1 à 10) du règlement du PPR.

Le projet de Ligne Nouvelle présenté à l'enquête publique respecte l'ensemble des prescriptions et préconisations des différents PPR mouvement de terrain traversés.

5.5.2. Les incidences sur le patrimoine naturel et biologique

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

5.5.2.1.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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

5.5.2.1.2. LES EFFETS SUR LES ESPACES NATURELS PROTEGES

Le projet concerne les sites suivants :

- Des PNA : Odonates, Aigle de Bonelli, Pie-grièche méridionale, Chiroptères et Lézard Ocellé.

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

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

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

5.5.2.1.4. LES EFFETS SUR LES FONCTIONNALITES ECOLOGIQUES

Les principaux effets sur les continuités écologiques associées au périmètre de l'ER pour la Ligne Nouvelle concernent l'interruption de corridors écologiques, notamment dans le bois de Bourbaki.

5.5.2.1.5. LES MESURES ENVISAGEES

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

Ainsi, la fragmentation sera atténuée par les ouvrages ou aménagements de rétablissement des continuités, en particulier par la mise en œuvre de viaducs au droit des principaux corridors écologiques (trame verte et bleue). Ainsi, à l'échelle de la commune, le projet prévoit le rétablissement des continuités écologiques au droit dans le bois de Bourbaki par la mise en place d'ouvrages de type cadres (ouvrages mixtes), dont certains feront l'objet d'une sur-largeur pour optimiser le passage de la faune.


Par ailleurs, une restauration d'habitats sera réalisée au niveau du plan d'eau du parcours de santé la Portalière-les Crémats et du bois du Bourbaki. Cette restauration constituera la principale mesure pour compenser la perte d'habitats naturels et d'habitats d'espèces.

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

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

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

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

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

5.5.3.1. LES INCIDENCES SUR LES ACTIVITES AGRICOLES

5.5.3.1.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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

5.5.3.1.2. LES EFFETS SUR L'ACTIVITE AGRICOLE

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

En phase exploitation, les effets sont de deux types :

- Les effets directs du projet sur les exploitations agricoles et viticoles (consommation d'espace, impact sur le bâti, les équipements et les accès...). Sur la commune de Béziers, 3 exploitations sont concernées ;
- Les effets indirects sur les structures collectives (SCAV les Vignerons de Cers Portiragnes, Coopérative Sud Céréales) dont les zones d'apport sont localisées sur des parcelles potentiellement impactées (effet sur le potentiel de production notamment).

5.5.3.1.3. LES MESURES ENVISAGEES

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

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

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

Les mesures proposées face aux effets directs sont :

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

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

Pour plus de précisions, on se reportera à la pièce F-7A.2 « Évaluation environnementale de la phase 1 (Montpellier – Béziers) ».

5.5.3.2. LES INCIDENCES SUR LES ACTIVITES SYLVICOLES

5.5.3.2.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

Le projet concerne des espaces boisés classés (EBC) au niveau du bois de Bourbaki. Ces EBC sont à déclasser.

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


Le projet concerne le Bois de Bourbaki.

5.5.3.2.3. LES MESURES ENVISAGEES

Les lisières des boisements affectés seront reconstituées et stabilisées.

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

5.5.4. Les incidences sur l'environnement humain

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

5.5.4.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

La réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet 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 concerne une zone boisée (bois de Bourbaki).

Aucun bâti n'est situé dans les emprises du projet.

Deux EBC sont traversés par le projet au sein du bois de Bourbaki.

Les servitudes traversées par le projet sont les suivantes :

- T1,
- I4,
- I3.

Le projet traverse un chemin d'exploitation qui nécessitera un aménagement spécifique pour son rétablissement.

Une ligne électrique à Haute Tension est traversée par le projet : la ligne aérienne LIT 63 Kv SAINT-VINCENT - VIAS 1. De la même façon, le réseau de distribution d'eau AQUA DOMITIA (PK100+270) est également traversé.

Les PPRt des sites SEVESO présents dans la zone d'étude ont été évités par le projet.

Bien que la commune de Béziers soit soumise au risque TMD et rupture de barrage, aucune mesure spécifique ne sera mise en place (pas d'augmentation du risque TMD et le risque de rupture de barrage ne pouvant générer des débits supérieurs aux débits de dimensionnement des ouvrages de franchissement la LNMP).

Enfin concernant le tourisme et les loisirs, la Ligne Nouvelle traverse le sentier GR78.1.

5.5.4.2. LES MESURES ENVISAGEES

Les emprises de la Ligne Nouvelle évitent les zones d'activités de la Capiscol, Actipolis et le Pôle Méditerranée.

Le déclassement de deux EBC est à réaliser au sein du bois de Bourbaki (8,6 ha au total).

Les servitudes traversées par le projet seront respectées. Certaines ont été évitées par le projet :

- AC1,
- EL6,
- T4,


Toutes les voiries et tous les réseaux interceptés seront rétablis.

La Ligne Nouvelle évite également le parc de loisirs « Béziers aventures ».

Concernant le parcours de randonnée GR78.1, il sera rabattu vers un ouvrage permettant sa continuité.

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

5.5.5. Les incidences sur le patrimoine et le paysage

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

5.5.5.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

Le projet ne traverse aucun périmètre de protection de monument historique ou site (inscrit ou classé) sur le territoire communal. Il n'est pas en co-visibilité avec les monuments protégés situés à proximité et décrits dans l'état initial.

Le projet croise les zones de présomption de prescription archéologique (ZPPA) sur la commune de Béziers.

Cependant, les effets sur les sites archéologiques seront relativement limités sauf sur la ZPPA de Béziers où la Ligne Nouvelle est en déblais, entraînant potentiellement, une destruction de vestiges pendant la phase de terrassement.

Du point de vue paysager, le projet traverse le site sensible n°12 « Béziers et le Canal de Midi⁸ » :

Dans la traversée de la vallée de l'Orb, le projet de Ligne Nouvelle a été rapproché de l'A9 afin de limiter l'espace interstitiel entre ces deux infrastructures et ainsi réduire l'enclavement des parcelles agricoles.

Au même titre que l'A9 qui se situe à une altimétrie similaire, les tronçons en remblai de la Ligne Nouvelle masqueront de la même façon les vues lointaines sur la plaine. L'emprise de ces remblais concernera vignobles, vergers, cultures et quelques maisons isolées.

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 projet évite plusieurs sites à forte sensibilité et fort potentiel archéologique comme la Plaine Basse.

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

- Intégrer les tronçons en remblai dans la plaine alluviale avec une insertion paysagère de qualité ;
- Préserver la continuité paysagère du cours de l'Orb.

L'insertion de la Ligne Nouvelle dans la plaine alluviale de l'Orb sera soignée. Afin de diminuer l'impact foncier et limiter les espaces enclavés, les emprises du chantier seront limitées sur le vignoble présent dans la plaine et la Ligne Nouvelle sera localisée au plus près de l'autoroute A9.

Un important reboisement sera également mis en place : plantation des pieds de talus en remblai et les limites d'emprise avec des bandes boisées ou des alignements d'arbres (utiliser un boisement champêtre et des plantations d'alignement avec feuillus caduques, spécifiques à la plaine de l'Orb tels que platanes, frênes oxyphylles, chênes pubescents, aulnes de Corse, peupliers blancs...), plantations dans les espaces délaissés entre A9 et la Ligne Nouvelle (utilisation d'un boisement

forestier à chênes pubescents). Les ouvrages de décharges seront insérés de manières architecturale et paysagère.

5.5.6. Conclusion

Au regard des incidences de la première phase du projet de la Ligne Nouvelle et considérant les mesures d'insertion environnementales mises en œuvre (démarche ERC), la réalisation du projet ne remet pas en cause la prise en compte de l'environnement communal par le PLU de Béziers.

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

Le territoire communal de Béziers est concerné par la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Collines du Narbonnais » (FR9101439). Ce site n'est pas directement concerné par la zone d'étude.

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

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

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

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

Les adaptations au PLU de la commune de Béziers, en vigueur depuis le 25/02/2008, proposées visent à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. La justification du choix du projet retenu figure dans la pièce F-4 « Justification du projet ».

5.8. 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 3 : Exemple de tableau de suivi

Analyse par zone	Au stade de mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone N	17,19 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis

⁸ La zone d'étude ne concerne pas le canal du Midi sur la commune de Béziers

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 :

- « 1° Une présentation résumée des objectifs du document
 - 2° Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution
 - 3° Une analyse exposant
 - a) Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement
 - 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 [...]
 - 4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu
 - 5° La présentation des mesures envisagées
 - 6° La définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement
 - 7° Un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.
- Cette évaluation environnementale, conformément à l'article R.104-19 du code de l'urbanisme, doit être proportionnée à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée, et peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents.

Dans le cadre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, l'élaboration de l'évaluation environnementale se réfère à l'étude d'impact du projet (pièce F du dossier d'enquête publique).

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

5.9.3.1. L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

La géographie

La zone d'étude se situe à l'est du territoire communal et est composée de parcelles agricoles et de zones naturelles (bois de Bourbaki, où un parcours sportif, pédestres et une boucle VTT d'une vingtaine de km jusqu'à Cers y sont recensés).

La zone d'étude couvre 1,2% du territoire communal soit 1,1 km².

Le relief et la géologie

La zone d'étude se situe dans la plaine du Libron à une altitude moyenne de 30 m environ.

Des sols compressibles sont à noter dans la vallée du Libron.

Les eaux souterraines

Quatre masses d'eaux souterraines sont présentes :

- Les Alluvions de l'Orb et du Libron (FRDG316) ;
- Les Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers-Pézenas (FRDG510) ;
- Les Formations tertiaires BV Aude et alluvions de la Berre (FRDG530) ;
- Les Sables Astiens de Valras – Agde (FRDG224).

Aucun captage AEP n'est situé dans la zone d'étude.

Les eaux superficielles

La zone d'étude ne concerne aucun cours d'eau sur le territoire communal.

Les risques naturels

La commune de Béziers est soumise au risque inondation et dispose d'un Plan de Prévention des Risques inondation sur le bassin de risque Orb et Hérault. La zone d'étude est concernée par les zonages « Rp », « ZpR » et « ZpE » du PPRi.

La commune est exposée au risque feux de forêts et présente des secteurs à aléa globalement faible avec des sites à aléa fort (Bois de Bourbaki). Aucune piste de Défense de la Forêt Contre les Incendies (DFCI) n'est présente au droit de la zone d'étude.

La commune est concernée par le risque mouvement de terrain. La commune de Béziers est ainsi pourvue d'un PPR mouvement de terrain. La zone d'étude se situe dans une zone bleue type a (Ba1), du PPRm.

5.9.3.2. LE PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

Des PNA sont identifiés sur la zone d'étude : Aigle de Bonelli, Odonates, Pie-grièche méridionale et Léopard Ocellé.

Les principaux sites à enjeux identifiés sur la zone d'étude sont liés **aux zones ouvertes Béziers-Montblanc et au bois de Bourbaki**.

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

Les enjeux agricoles les plus importants sur la commune de Béziers sont situés à proximité du bois de Bourbaki, au nord de l'autoroute.

Les enjeux sylvicoles correspondent au bois de Bourbaki.

5.9.3.4. L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

La zone d'étude traverse la partie sud-est du territoire communal. Elle est notamment concernée par le bois de Bourbaki.

Un réseau de transport d'énergie (la ligne 63Kv Saint Vincent/ Vias) et le réseau d'eau AQUA DOMITIA sont interceptés.

L'activité touristique est épargnée grâce à une conception du projet qui a cherché à éviter au possible toutes les structures bâties.

Vis-à-vis de l'urbanisme, cinq servitudes se situent dans la zone d'étude ainsi que des espaces boisés classés. Le projet s'insère dans la zone N du PLU.

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

5.9.3.5. PATRIMOINE ET PAYSAGE

La zone d'étude traverse un périmètre de protection d'un monument historique inscrit : Château Sainte-Bauzille.

Des enjeux au droit de la commune sont principalement liés à la présence de vestiges archéologiques. Plusieurs ZPPA y sont recensées.

Enfin, au droit de Béziers, le projet est concerné par les sites sensibles paysagers n°12 « Béziers et le Canal du Midi » et n°13 « Bois et châteaux de la plaine du Libron ». Cependant, la zone d'étude ne concerne pas le canal du Midi. L'enjeu porte sur la traversée des massifs boisés.

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 N (secteur N1) du PLU.

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

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

Nom de la zone concernée par la mise en compatibilité	surface de l'ER sur la zone	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la superficie de la commune
Zone N	17.4 ha	0,18 %

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

Au droit de Béziers, la Ligne Nouvelle oscille entre des remblais pouvant dépasser une dizaine de mètres de hauteur et des déblais descendant jusqu'à 7 m de profondeur. Le projet traverse des zones compressibles entraînant des contraintes géotechniques lors de la réalisation du projet.

Pour les phénomènes de tassement, au droit de Béziers, la traversée des vallées compressibles de l'Orb et du Libron ne nécessite pas de mesures spécifiques du fait que les viaducs sont situés sur des communes limitrophes.

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.

Aucun déblai sur le secteur n'est susceptible d'atteindre des niveaux aquifères en eau.

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

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.

Les risques naturels

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

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

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

Une étude géotechnique sera réalisée et les travaux respecteront les règles constructives édictées dans l'annexe 1, partie relative aux argiles (règles 1 à 10) du règlement du PPR.

5.9.4.2. INCIDENCES ET MESURES SUR LE PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

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

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

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

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

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

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

Agriculture : 3 exploitations sont concernées par le projet, avec des effets indirects sur 2 structures collectives. Les mesures proposées résident dans la compensation des surfaces perdues, la possibilité d'un aménagement foncier, le rétablissement des pistes d'exploitation.

Forêts et sylviculture : le projet concerne le Bois de Bourbaki, et des EBC sont concernés par le projet et sont à déclasser à ce niveau.

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

5.9.4.4. INCIDENCES ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

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

Le projet évite toutes les zones bâties et zones d'activités.

Toutes les voiries et tous les réseaux interceptés seront rétablis. Le GR78.1 sera rabattu. Les servitudes traversées seront respectées.

8,6 hectares d'EBC sont à déclasser (au sein du bois de Bourbaki).

Bien que la commune de Béziers soit soumise au risque TMD et rupture de barrage, aucune mesure spécifique ne sera mise en place (pas d'augmentation du risque TMD et le risque de rupture de barrage ne

pouvant générer des débits supérieurs aux débits de dimensionnement des ouvrages de franchissement la LNMP).

5.9.4.5. INCIDENCES ET MESURES SUR LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE

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.

Les périmètres de protection des monuments historiques présents dans la zone d'étude ne sont pas traversés par le projet. Cependant la zone d'influence du Canal du Midi (en cours de classement) n'est pas située dans les emprises du projet.

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.

Les principaux objectifs du projet en matière d'insertion paysagère dans la traversée du site sensible n°12 « Béziers et du Canal du Midi » et au droit de Béziers sont de :

- Intégrer les tronçons en remblai dans la plaine alluviale avec une insertion paysagère de qualité ;
- Préserver la continuité paysagère du cours de l'Orb.

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

Le territoire communal de Béziers est concerné par la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Collines du Narbonnais » (FR9101439). Ce site n'est pas directement concerné par la zone d'étude.

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

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

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

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

Les adaptations au PLU de la commune Béziers, en vigueur depuis le 25/02/2008, proposées visent à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. La justification du choix du projet retenu figure dans la pièce F-4 « Justification du projet ».

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

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

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

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

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

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

Tableau 5 : Exemple de tableau de suivi

Analyse par zone	Au stade de mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone N	17,4 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis

6. ANNEXES

6.1. ANNEXE TECHNIQUE SERVITUDE T1 RELATIVE AUX CHEMINS DE FER

SERVITUDES RELATIVES AU CHEMIN DE FER (T1)

1) GENERALITES

Servitudes relatives aux chemins de fer.

Servitudes de grande voirie :

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

Servitudes spéciales :

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

Servitudes de débroussaillage.

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

Code minier : articles 84 modifié et 107.

Code forestier : articles L 322.3 et L 322.4.

Loi du 29 décembre 1892 : occupation temporaire.

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

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

Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.

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

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

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

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

1

2) Procédure d'institution

2.1) Procédure

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

Sont applicables aux chemins de fer :

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

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

Alignement

L'obligation d'alignement s'impose :

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

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

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

Mines et carrières

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

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

2.2) Indemnisation

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

2

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

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

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

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

2.3) Publicité

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

3) Effets de la servitude

3.1) Prérogative de la puissance publique.

3.1.1.) Prérogatives exercées directement par la puissance publique.

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

3.1.2) Obligations de faire imposée au propriétaire.

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

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

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

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

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

3

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

3.2) Limitation au droit d'utiliser le sol.

3.2.1) Obligations passives.

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

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

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

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

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

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

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

3.2.2) Droits résiduels du propriétaire

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

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

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

4

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

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

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

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



En partenariat avec :

