

# LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

## MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

Pièce H-2 : Commune de Villeneuve-lès-Béziers



Novembre 2021





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

## SOMMAIRE

<b>1. GENERALITES SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME.....</b>	<b>7</b>	<b>3.7. Analyse de la compatibilité du projet avec les Espaces Boisés Classés.....</b>	<b>19</b>
<b>1.1. Mise en compatibilité.....</b>	<b>7</b>	<b>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).....</b>	<b>19</b>
1.1.1. Définition.....	7		
1.1.2. Champ d'application.....	7		
<b>1.2. Mise en compatibilité d'un PLU.....</b>	<b>7</b>	<b>4. LES DISPOSITIONS PROPOSEES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU.....</b>	<b>21</b>
<b>1.3. Objet du présent dossier.....</b>	<b>8</b>	4.1. Modifications apportées au plan de zonage.....	21
<b>1.4. Réglementation de la mise en compatibilité du PLU et description de la procédure... 8</b>	<b>8</b>	4.2. Modifications du règlement d'urbanisme.....	28
1.4.1. Procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.....	8	4.3. Modifications apportées aux emplacements réservés.....	31
1.4.2. Rappel des textes réglementaires.....	9		
1.4.3. Le cas particulier des communes « Littoral ».....	10	<b>5. L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE.....</b>	<b>32</b>
1.4.4. Contenu du dossier de mise en compatibilité.....	10	<b>5.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.....</b>	<b>32</b>
<b>2. LA PRESENTATION DU PROJET.....</b>	<b>12</b>	5.1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale.....	32
<b>2.1. Les caractéristiques générales du projet.....</b>	<b>12</b>	5.1.2. Objectifs de l'évaluation et démarche mise en œuvre pour le projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.....	32
2.1.1. Les enjeux et apports du projet.....	12	<b>5.2. Contenu de l'évaluation environnementale.....</b>	<b>32</b>
2.1.2. Les objectifs du projet.....	13	<b>5.3. Avis de l'Autorité environnementale.....</b>	<b>33</b>
<b>2.2. Les caractéristiques de la section du projet traversant la commune de Villeneuve-lès-Béziers.....</b>	<b>15</b>	<b>5.4. Analyse de l'état initial de l'environnement.....</b>	<b>33</b>
2.2.1. Le territoire communal.....	15	5.4.1. L'environnement physique.....	33
2.2.2. Le projet sur le territoire communal.....	15	5.4.2. Le patrimoine naturel et biologique.....	35
<b>3. L'ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE VILLENEUVE-LES-BEZIERS.....</b>	<b>17</b>	5.4.3. L'agriculture, la viticulture et la sylviculture.....	35
<b>3.1. Caractéristiques du document d'urbanisme concerné par la mise en compatibilité ..</b>	<b>17</b>	5.4.4. L'environnement humain.....	35
<b>3.2. Analyse de la compatibilité du projet avec le rapport de présentation.....</b>	<b>17</b>	5.4.5. Le patrimoine et le paysage.....	37
<b>3.3. Analyse de la compatibilité du projet avec le projet d'Aménagement et de Développement Durable.....</b>	<b>17</b>	5.4.6. Synthèse.....	37
<b>3.4. Analyse de la compatibilité du projet avec les orientations d'aménagement et de programmation.....</b>	<b>18</b>	<b>5.5. Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement et mesures proposées.....</b>	<b>40</b>
<b>3.5. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement.....</b>	<b>18</b>	5.5.1. Les incidences sur l'environnement physique.....	40
3.5.1. Les zones traversées.....	18	5.5.2. Les incidences sur le patrimoine naturel et biologique.....	41
3.5.2. Les dispositions générales du règlement.....	18	5.5.3. Les incidences sur l'agriculture, la viticulture et la sylviculture.....	42
3.5.3. Analyse de la compatibilité du projet avec les dispositions applicables aux différentes zones.....	18	5.5.4. Les incidences sur l'environnement humain.....	42
3.5.4. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement graphique (plan de zonage).....	19	5.5.5. Les incidences sur le patrimoine et le paysage.....	43
<b>3.6. Analyse de la compatibilité du projet avec les emplacements réservés.....</b>	<b>19</b>	5.5.6. Conclusion.....	43
		<b>5.6. L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000.....</b>	<b>43</b>
		<b>5.7. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité.....</b>	<b>43</b>

---

<b>5.8. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement .....</b>	<b>43</b>
<b>5.9. Résumé non technique.....</b>	<b>44</b>
5.9.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP .....	44
5.9.2. Contenu de l'évaluation environnementale.....	44
5.9.3. Analyse de l'état initial de l'environnement.....	44
5.9.4. Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement et mesures proposées.....	45
5.9.5. L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000.....	46
5.9.6. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité.....	46
5.9.7. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement .....	46
<b>6. ANNEXES.....</b>	<b>47</b>
<b>6.1. Annexe technique servitude T1 relative aux chemins de fer .....</b>	<b>47</b>
<b>6.2. Annexe technique courrier de la commune portant sur la compatibilité du projet avec l'OAP 50</b>	

## 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 .....	12
Figure 3 : Localisation de la commune de Villeneuve-lès-Béziers au regard du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan .....	14
Figure 4 : Extrait de la présentation du projet global au droit de la commune Villeneuve-lès-Béziers.....	16
Figure 5 : Planche 1 avant mise en compatibilité .....	22
Figure 6 : Planche 1 après mise en compatibilité .....	23
Figure 7 : Planche 2 avant mise en compatibilité .....	24
Figure 8 : Planche 2 après mise en compatibilité .....	25
Figure 9 : Planche 3 avant mise en compatibilité .....	26
Figure 10 : Planche 3 après mise en compatibilité .....	27
Figure 11 : Principaux enjeux environnementaux (1/2) .....	38
Figure 12 : Principaux enjeux environnementaux (2/2) .....	39

### TABLEAUX

Tableau 1 : Dates clefs du document d'urbanisme opposable .....	17
Tableau 2: Proportion de l'emplacement réservé sur les zones traversées .....	18
Tableau 3 : Projets d'extension des zones d'activités économiques dans la zone d'étude .....	36
Tableau 4 : Servitudes d'utilité publique dans la zone d'étude .....	36
Tableau 5 : Principales infrastructures routières sur le territoire communal et dans la zone d'étude .....	36
Tableau 6 : Proportion de l'emplacement réservé par zonage du PLU .....	40
Tableau 7 : Exemple de tableau de suivi .....	43
Tableau 8: proportion de l'emplacement réservé par zonage du PLU .....	45
Tableau 9 : Exemple de tableau de suivi .....	46



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

## 1.1. MISE EN COMPATIBILITE

### 1.1.1. Définition

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

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

La procédure de mise en compatibilité s'applique :

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

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

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

### 1.1.2. Champ d'application

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

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

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

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

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

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

Elle ne s'applique pas aux Cartes Communales.

La commune de Villeneuve-lès-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.

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

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

### 1.3. OBJET DU PRESENT DOSSIER

Le présent dossier, établi conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du code de l'urbanisme, traite de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Villeneuve-lès-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...). À noter que la commune de Villeneuve-lès-Béziers n'est pas concernée par ces aménagements puisque pour la phase 1, seul le tracé du raccordement B au réseau existant intercepte la commune.

### 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 Villeneuve-lès-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 ».



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

Figure 1: étapes de la procédure de mise en compatibilité


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.

#### 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 Villeneuve-lès-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 régionaux<sup>3</sup> et des parcs nationaux ;
- Des chambres de commerce et d'industrie territoriales ; des chambres de métiers ; des chambres d'agriculture ;

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La commune de Villeneuve-lès-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) ;
- 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 (BEC)
  - 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,

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

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

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

## 2. LA PRESENTATION DU PROJET

### 2.1. LES CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET

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

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

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

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

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

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

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

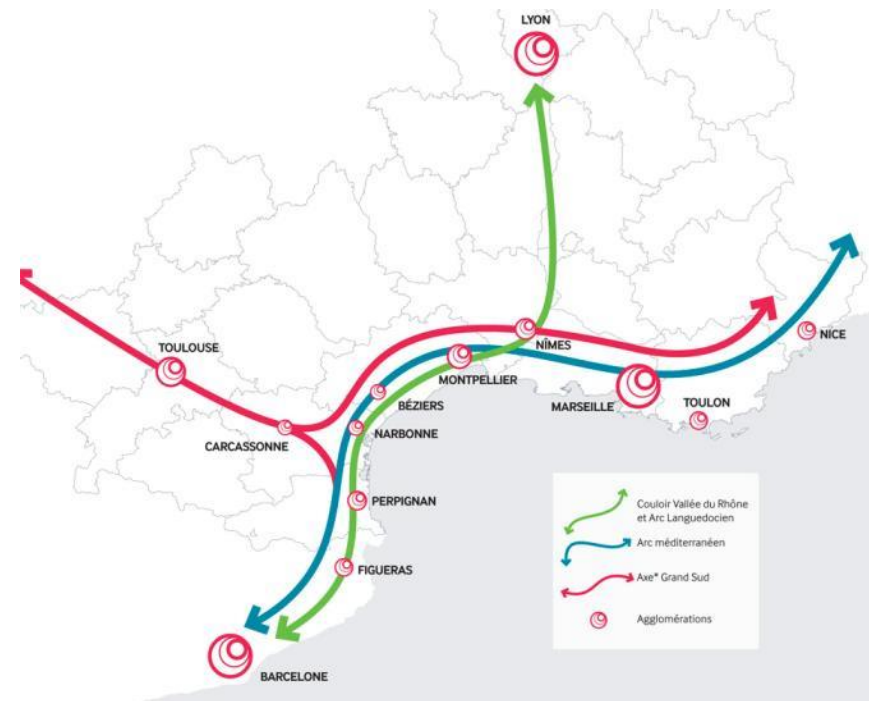


Figure 2 : L'arc Méditerranéen et l'axe Grand Sud

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

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

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

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

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

Les portions de ligne mixte (voyageur + fret) correspondent aux sections du réseau ferroviaire les plus circulées : la section Montpellier – Sète, prolongée jusqu'à la jonction avec le réseau existant à l'est de Béziers et à la section Le Soler – Rivesaltes permettant ainsi au fret venant d'Espagne de ne pas traverser l'agglomération de Perpignan. Ces territoires présentent des contraintes topographiques et hydrauliques compatibles avec les contraintes techniques d'une ligne mixte. Le choix des zones de mixité est exposé dans la pièce F4 de l'étude d'impact et explicité en détails dans la pièce J (décision ministérielle n°2 « Mixité ») du présent dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

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

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

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

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

La Ligne Nouvelle permettra à la fois de faire circuler :

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

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

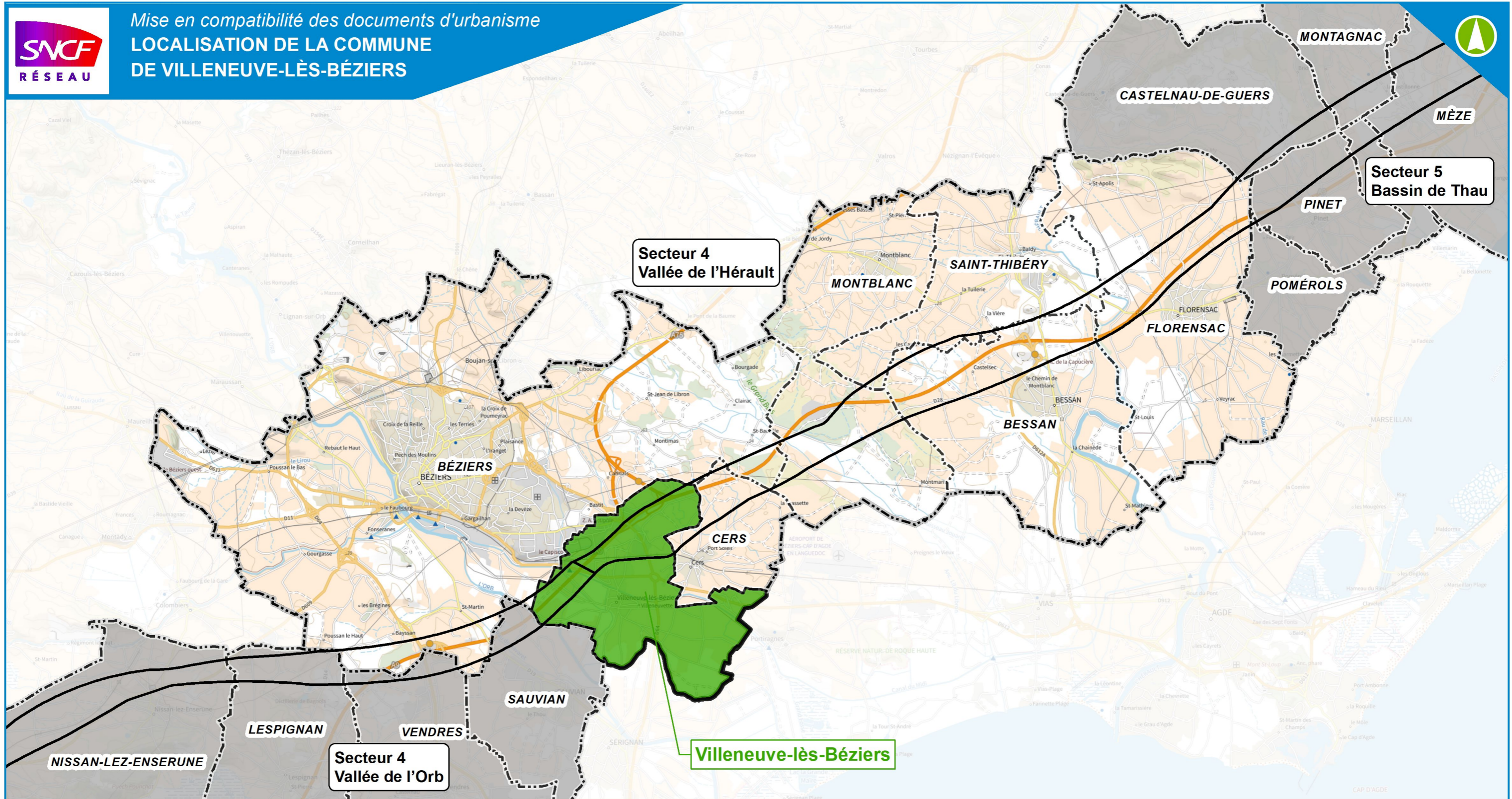
### 2.1.2. Les objectifs du projet

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

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

---

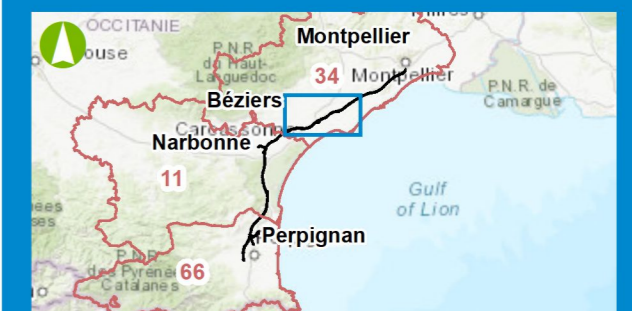
<sup>5</sup> Période durant laquelle une infrastructure donnée est affectée à la circulation d'un train entre deux points du réseau ferré.



### LÉGENDE

- Zone de Passage Préférentielle
- Commune concernée
- Limite communale

### LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN



0 1 2  
 Km

Date : 16/02/2021  
 Échelle : 1/100000

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


## 2.2. LES CARACTERISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE DE VILLENEUVE-LES- BEZIERES

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan a été découpé en 6 géographiques (dont 2 secteurs 4) :

- Secteur 1 - Plaine du Roussillon,
- Secteur 2 - Piémont des Corbières,
- Secteur 3 - Plaine de l'Aude,
- Secteur 4 - Vallée de l'Orb,
- Secteur 4 - Vallée de l'Hérault,
- Secteur 5 - Bassin de Thau,
- Secteur 6 - Gardiole et Mosson.

La phase 1 concerne exclusivement les secteurs 4 Vallée de l'Hérault, 5 Bassin de Thau et 6 Gardiole et Mosson.

La commune de Villeneuve-lès-Béziers est incluse dans le secteur 4 – vallée de l'Hérault (voir la Figure 3 ci-avant).

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

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


### 2.2.1. Le territoire communal

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

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

La superficie de Villeneuve-lès-Béziers est de 1 730 hectares et elle compte 4 207 habitants en 2017.

### 2.2.2. Le projet sur le territoire communal

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

Le projet de Ligne Nouvelle concerne essentiellement la moitié nord de la commune de Villeneuve-lès-Béziers.

Le projet est concerné par les Phases 1 et 2 du projet. **Seule la Phase 1** est traitée dans le présent dossier.

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

#### L'infrastructure ferroviaire

Pour la Phase 1, le territoire communal est traversé, sur environ 2 200 m, par le raccordement B de la Ligne Nouvelle au réseau ferroviaire existant, situé au Sud de la section courante. Le débranchement depuis la ligne Sète-Béziers s'effectue en remblais à hauteur du lotissement « Les Clapiès », franchit l'avenue de la Gare, la RD612, le ruisseau de la Reynarde, puis atteint la limite communale avec Cers.

Après une traversée de Cers sur un linéaire d'environ 600 m, les plateformes de raccordement pénètrent à nouveau sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers par un ouvrage sur le ruisseau de l'Ardaillou, puis en déblais, traversent le lieu-dit « Le Pech de la Barale » avant d'atteindre la limite communale avec Cers.

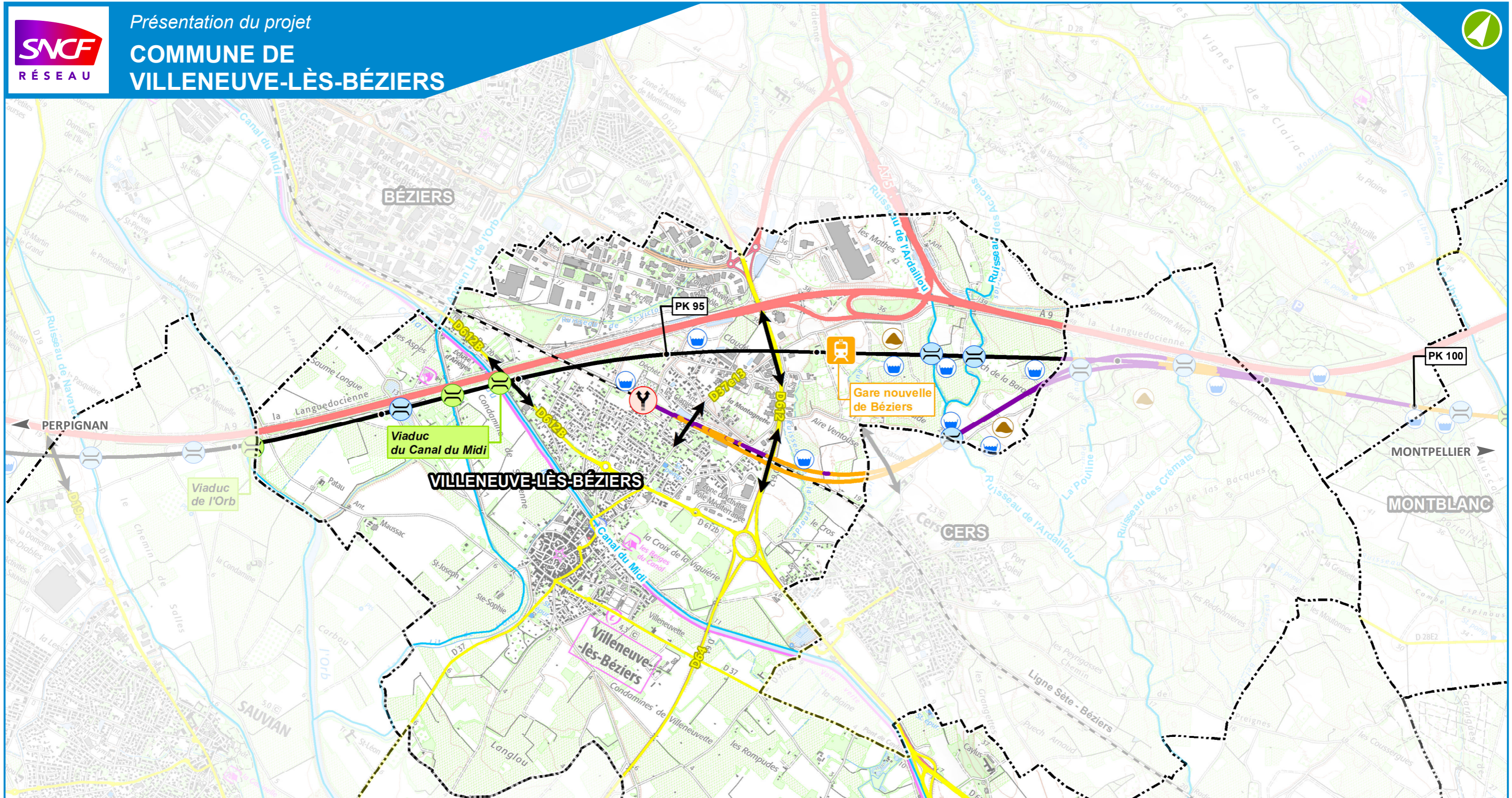
#### Les rétablissements de voirie

Le raccordement B de la Ligne Nouvelle à la ligne classique intercepte une route départementale (RD612).

Au total, 4 rétablissements de voies ou chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet.

#### Les installations connexes

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



## LÉGENDE

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

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

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

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

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



0 250 500 Mètres Date : 27/07/2021

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



## 3. L'ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE VILLENEUVE-LES-BEZIERS

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

Le document d'urbanisme en vigueur de la commune de Villeneuve-lès-Béziers est son PLU approuvé le 23 août 2007, ayant fait l'objet de 7 modifications dont la plus récente date du 10 février 2020.

Les objectifs du PLU sont définis notamment au travers des orientations prises dans le projet d'aménagement et de développement durable, exposées au paragraphe 3.3 **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** 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 notamment 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 ;
- La loi ALUR, loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové ;
- Le plan de gestion des risques inondations du bassin Rhône-Méditerranée.

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

**Tableau 1 : Dates clefs du document d'urbanisme opposable**

PLU de Villeneuve-lès-Béziers		
Approbation du document d'urbanisme	Approbation des révisions et des révisions simplifiées	Approbation des modifications et modification simplifiées
Approuvé le 23/08/2007		<b>Modification n°1 le 23/03/2012</b> <b>Modification n°2 le 23/03/2012</b> <b>Modification simplifiée n°3 le 16/02/2016</b> <b>Modification n°4 le 22/09/2016</b> <b>Modification n°5 le 29/05/2017</b> <b>Modification n°6 le 25/06/2018</b> <b>Modification n°7 le 10/02/2020</b>

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

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

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

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

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

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

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

Le rapport de présentation du PLU de la commune de Villeneuve-lès-Béziers, approuvé en 2007 et mis à jour en 2012, 2016, 2017, 2018 et 2020 prend en compte le projet de Ligne Nouvelle.

En effet, la modification n°7 en date du 10/02/2020 a notamment pour objet l'intégration du projet dans son PLU. Il est précisé dans les objectifs de l'étude (chapitre I) que « Comme toutes les communes concernées par l'emprise du PIG LNMP (Projet d'Intérêt Général Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan), la commune de Villeneuve-lès-Béziers se voit dans l'obligation d'actualiser son document d'urbanisme pour intégrer le nouveau PIG LNMP sous forme d'un emplacement réserve (ER). Par ailleurs, le chapitre III (page 21) est dédié au projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. Ce chapitre présente la justification réglementaire du projet, son historique ainsi que le tracé associé au PIG 2019.

Ainsi, le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne remet pas en cause le diagnostic ni les objectifs de développement de la commune. En ce sens, **le projet 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 Villeneuve-lès-Béziers s'articule autour de 7 axes d'actions :**

- Axe 1 : Inscrire le développement de Villeneuve-lès-Béziers dans une logique d'agglomération ;
- Axe 2 : Diversifier l'offre en logements et renforcer la cohésion sociale ;
- Axe 3 : Conforter le développement de l'activité économique, commerciale et touristique ;
- Axe 4 : Accompagner, maîtriser les déplacements sur le territoire ;
- Axe 5 : Impartir au Canal du Midi un rôle fédérateur dans la vie et le développement de Villeneuve-lès-Béziers ;
- Axe 6 : Préserver et valoriser le cadre de vie des Villeneuvois ;
- Axe 7 : Réduire les risques et les nuisances.

Le projet de Ligne Nouvelle est pris en compte dans les axes 1, 4, 5, 6 et 7, y compris dans les cartographies synthétiques, qui font apparaître le tracé projeté :

« Inscrire le développement de Villeneuve-lès-Béziers dans une logique d'agglomération [...] »

En intégrant l'arrivée des futurs grands axes d'échanges nécessaires au développement de l'agglomération :

- future A75,
- future ligne TGV. »

« Réduire les risques et les nuisances [...] »

"En diminuant les nuisances liées au bruit liées :

[...]

- Anticiper l'implantation de la future ligne TGV »

**Ainsi, 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 et fait partie des axes de développement de la commune.**

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

Le PLU de Villeneuve-lès-Béziers comporte une orientation d'aménagement et de programmation intitulée « Secteur d'habitat Les Clapiès ».

Telle que présentée dans le PLU en vigueur, le projet LNMP recoupe le périmètre de l'OAP.

Néanmoins, la mairie de Villeneuve-lès-Béziers a signifié par le courrier du 25/06/2021 présenté en Annexe 6.2 que le positionnement du bassin de rétention sur le périmètre de l'OAP n'impacte pas la réalisation de celle-ci.

**Ainsi, il apparaît que le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne remet pas en cause l'Orientation d'Aménagement et de Programmation « Secteur d'habitat Les Clapiès » et est compatible avec celle-ci.**

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

#### 3.5.1. Les zones traversées

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

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

Zone concernée	Proportion de l'emplacement réservé sur la zone
<b>Zone A (zone agricole)</b>	<b>33,52 %</b>
<b>Zone U (zone urbaine)</b>	<b>9,96 %</b>
<i>Dont secteur U3 (dédié à l'habitat)</i>	<i>8,70 %</i>
<i>Dont secteur UE2 (dédié à l'activité économique)</i>	<i>1,26 %</i>
<b>Zone AUz (zone à urbaniser, dédié à une opération habitat/activité)</b>	<b>36,32 %</b>
<b>Zone AU1 (zone à vocation d'habitat social)</b>	<b>1,83 %</b>
<b>Zone AUE (zone à urbaniser dédiée à l'activité économique)</b>	<b>18,37 %</b>
<i>Dont secteur AUE1a</i>	<i>2,05 %</i>
<i>Dont secteur AUE1</i>	<i>16,32 %</i>

#### 3.5.2. Les dispositions générales du règlement

Les dispositions générales s'appliquent à l'ensemble du territoire de la commune de Villeneuve-lès-Béziers. Elles spécifient que l'ensemble du territoire communal fait l'objet d'un Plan de Prévention Risque Inondations (PPRI) approuvé le 8 novembre 2007.

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

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

En effet, le projet de Ligne Nouvelle est compatible avec le PPRI, analysé par ailleurs (cf. § 3.2.6 et 5.3.6 de l'étude d'impact).

**Ainsi, le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est compatible avec les dispositions générales du règlement.**

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

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

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

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

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

##### 3.5.3.1. REGLEMENT DE LA ZONE A

La zone A est une zone de richesse économique dans laquelle les terrains doivent être réservés à l'exploitation agricole ou à l'élevage.

L'article A1 spécifie que les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article A2 sont interdites dont notamment les lotissements, les campings, les caravanes, les maisons légères démontables et transportables dites « maisons mobiles » ou « mobil-homes », les aires naturelles de camping, les ouvertures de carrière et les habitations légères de loisirs (HLL).

L'article A2 précisant les occupations et utilisations du sol admises mentionne notamment en alinéa 2, que les constructions ou installations liées ou nécessaires au fonctionnement d'un service public sont admises en zone A.

Les affouillements et exhaussements qui leur sont liées ne font pas partie des utilisations du sol admises inscrites dans l'article A2.

**Par conséquent, le projet de Ligne Nouvelle n'est pas compatible avec le règlement de la zone A.**

##### 3.5.3.2. REGLEMENT DE LA ZONE U (SECTEURS U3 ET UE2)

La zone U correspond aux secteurs urbains tels que définis à l'article R.123-5 du Code de l'Urbanisme : « Peuvent être classés en zone urbaine, les secteurs déjà urbanisés et les secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter. »

La zone urbaine est fractionnée en 3 secteurs dédiés principalement à de l'habitat : U1, U2, U3 et 4 secteurs à vocation économique : UE1, UE2, UE3 et UE4.

Le projet de Ligne Nouvelle concerne les secteurs U3 et UE2.

Le secteur U3 est concerné par les zones RU1, RU, RUa, BU et BUu du PPRI. Cette zone est comprise entre le Canal du Midi et la voie ferrée (limites villageoises urbanisées).

L'article U1 interdit notamment les carrières ainsi que les affouillements ou exhaussements qui ne sont pas nécessités par la construction d'un bâtiment ou la réalisation d'un aménagement autorisé dans la zone.

L'article U2 autorise toutefois les constructions ou installations liées ou nécessaires au fonctionnement d'un service public, les équipements d'infrastructure d'intérêt général ainsi que les exhaussements des sols nécessaires à la réalisation d'un projet admis dans cette zone.

**Le projet de Ligne Nouvelle est donc compatible avec le règlement du secteur U3.**

Le secteur UE2 est concerné par les zones R et BU du PPRI. Avec le secteur UE4, il est également concerné par les zones R, r, B, b et verte du PPRT Sites GAZECHIM et SBM FORMULATION. Il s'agit d'un secteur essentiellement dédié aux vocations industrielle et artisanale autorisant les installations classées soumises à autorisation ou déclaration préfectorale ; il est concerné par les périmètres d'isolement Z1 et Z2.

Le projet de Ligne Nouvelle n'est pas concerné par le PPRT.

L'article UE1 interdit les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article UE2 ainsi que la construction à usage d'habitation non directement liées au fonctionnement de la zone, les carrières, les lotissements à usage d'habitation.

L'article UE2 autorise les constructions ou installations liées ou nécessaires au fonctionnement d'un service public.

Le point II de l'article UE2 autorise par ailleurs les affouillements et exhaussements de sols sous réserve que ces travaux soient nécessaires à la réalisation d'un projet admis dans cette zone.

**Le projet de Ligne Nouvelle est donc compatible avec le règlement du secteur UE2.**

**Le projet LNMP est donc compatible avec le règlement de la zone U.**

### 3.5.3.3. REGLEMENT DE LA ZONE AU

La Zone AU (zone à urbaniser)<sup>6</sup> correspond à des secteurs à caractère naturel, non équipés ou insuffisamment équipés, destinés à être ouverts à l'urbanisation.

La zone à urbaniser est fractionnée en secteurs à vocations principales d'habitat (secteurs AU1, AU1a et AUz) et en secteurs à vocation économique (secteurs AUE1 et AUE2).

Le projet intercepte les secteurs AU1, AUz, AUE1 et AUE1a.

La zone AU1 est une zone à vocation d'habitat social qui sera ouverte à l'urbanisation sous forme d'une opération d'aménagement englobant l'ensemble de la zone.

Ce secteur est concerné par les zones Rouges et Bleues du PPRI.

La zone AUz est principalement dédiée à une opération d'aménagement d'ensemble mixte dédié à de l'habitat sous différentes formes, à des équipements et à de l'activité (commerces, artisanat, tertiaire, ...).

Ce secteur est concerné par les zones R, BU et BUp du PPRI.

L'article AU1 spécifie que les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article AU2 sont interdites dont notamment les campings, les terrains de stationnement de caravanes, les maisons légères démontables et transportables dites « maisons mobiles » ou « mobil-homes », les aires naturelles de camping, les ouvertures de carrière et les habitations légères de loisirs (HLL).

L'article AU2 autorise en toutes zones les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ainsi que les affouillements et les exhaussements des sols nécessaires à la réalisation d'un projet admis dans la zone.

**Le projet de Ligne Nouvelle est donc compatible avec le règlement des secteurs AU1 et AUz.**

La zone AUE 1 est une zone non équipée et destinée à l'implantation de bâtiments d'activité après la réalisation des divers équipements.

Ce secteur est concerné par la zone Bp du PPRI.

La zone AUE1a correspond au Lieu-dit Rec d'Ariège. Les constructions à usage de logement de fonction et leurs annexes ne sont admises que si elles sont destinées au logement des personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements et services généraux de la zone, et que si elles sont réalisées simultanément ou postérieurement aux établissements auxquels elles sont liées. Elles sont obligatoirement accolées aux établissements d'activités.

Ce secteur est concerné par la zone BU du PPRI.

L'article AUE1 spécifie que les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article AUE2 sont interdites dont notamment les constructions à usage d'habitation non directement liées au fonctionnement de la zone, les carrières, les lotissements à usage d'habitation, les campings, les terrains de stationnement de caravanes, les parcs résidentiels de loisirs, les caravanes, les maisons légères démontables et transportables dites « maisons mobiles » ou « mobil-homes », les aires naturelles de camping, les ouvertures de carrière et les habitations légères de loisirs (HLL).

L'article AUE2, précise que sont admis :

- En secteur AUE1 et AUE1a, les installations et constructions liées à la réalisation des équipements d'infrastructures, et les constructions ou installations liées ou nécessaires au fonctionnement d'un service public.
- En tout secteur, les affouillements et exhaussements de sols sous réserve qu'ils soient nécessaires à la réalisation d'un projet admis dans cette zone.

**Le projet de Ligne Nouvelle est donc compatible avec le règlement de la zone AUE1 et AUE1a.**

La mise en compatibilité du règlement écrit porte donc uniquement sur le règlement de la zone A.

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

Au regard des éléments analysés aux chapitres précédents, **le plan de zonage est incompatible avec le projet** en raison des espaces boisés classés.

En outre le tracé proposé pour l'ER de la Ligne Nouvelle, n'intègre pas le bassin de rétention prévu en zone AU1, aussi il sera nécessaire de faire évoluer la représentation graphique de l'emplacement réservé 11 à cet effet.

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

11 emplacements réservés sont inscrits au PLU de Villeneuve-lès-Béziers. L'emplacement réservé n°11 concerne l'emprise du projet d'intérêt général de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan dont le bénéficiaire est SNCF Réseau.

Le projet ayant évolué depuis la création de cet emplacement réservé il conviendra de maintenir cet emplacement réservé n°11 mais d'en modifier néanmoins la surface associée.

Par ailleurs, la création d'un ER 12 permettra de différencier la Phase 1 (ER 11) de la Phase 2 du projet (ER12). **Le présent document ne concerne que la Phase 1 du projet.**

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

La localisation de l'emplacement réservé implique le déclassement partiel d'espaces boisés classés.

Au total, ce sont 2,77 ha d'EBC (soit 30,7% de la surface totale d'EBC de la commune) qui seront déclassés dans le cadre du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

### 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.

<sup>6</sup> Règlement modifié par la Modification n°7 du PLU



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












### 4.1. MODIFICATIONS APORTEES AU PLAN DE ZONAGE

Les planches ci-après présentent :

- L'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan avant la mise en compatibilité du PLU ;
- L'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan après la mise en compatibilité du PLU. Ces planches font apparaître l'emplacement réservé du projet. Elles intègrent les modifications apportées aux emplacements réservés et Espaces Boisés Classés existants.

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

#### LÉGENDE – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ

	Zonage
	Emplacement réservé
	Zone de bruit où l'isolation acoustique des constructions est exigée (cf'arrêté du 30.05.96 fixant les normes d'isolation)
	Limite de la zone de bruit de la future Ligne TGV
	Section de route où la création d'accès particuliers est interdite
	Site archéologique
	Intention de voirie
	Espace boisé classé ou à créer
	Zone NATURA 2000
	Amendement Dupont en application de l'art. L.111.1.4
	Risque industriel

#### PLAN DE PREVENTION DES RISQUES D'INONDATION

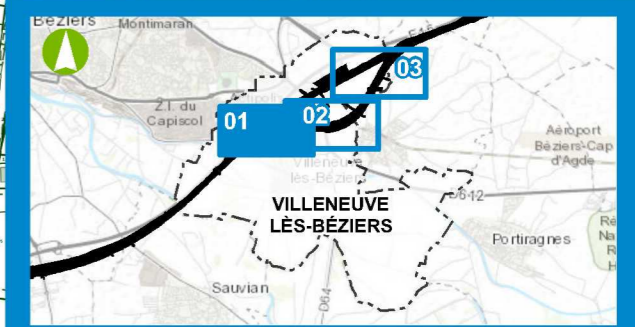
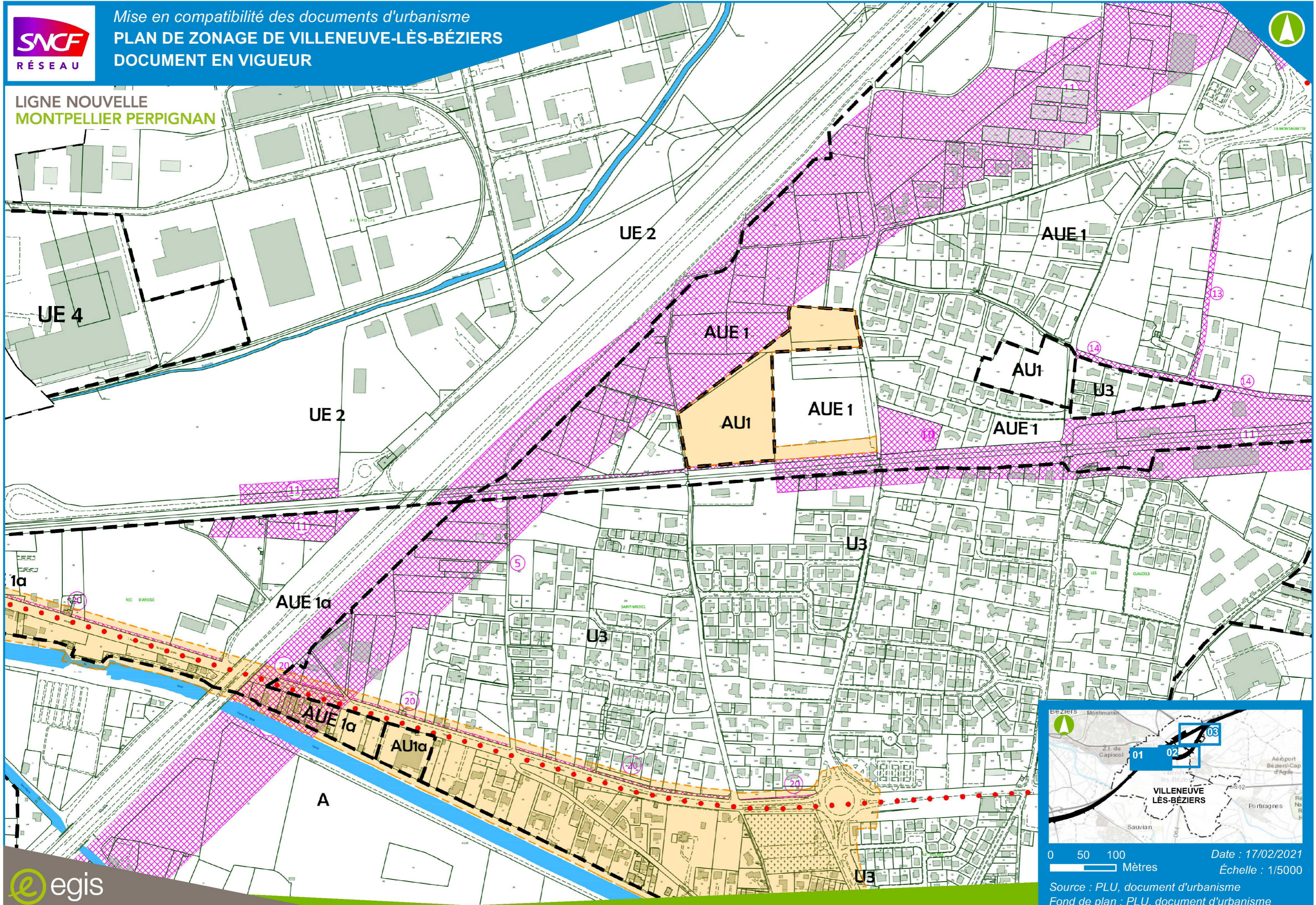
	Zone rouge naturelle "R"
	Zone rouge urbanisée "RU1"
	Zone rouge urbanisée (habitat ancien) "RUa"
	Zone rouge urbanisée "RU"
	Zone bleue urbanisée (habitat ancien) "BUa"
	Zone bleue urbanisée "BU"
	Zone bleue urbanisée pluvial "BU <sup>p</sup> "
	Zone bleue pluvial "Bp"

#### LÉGENDE APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ

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



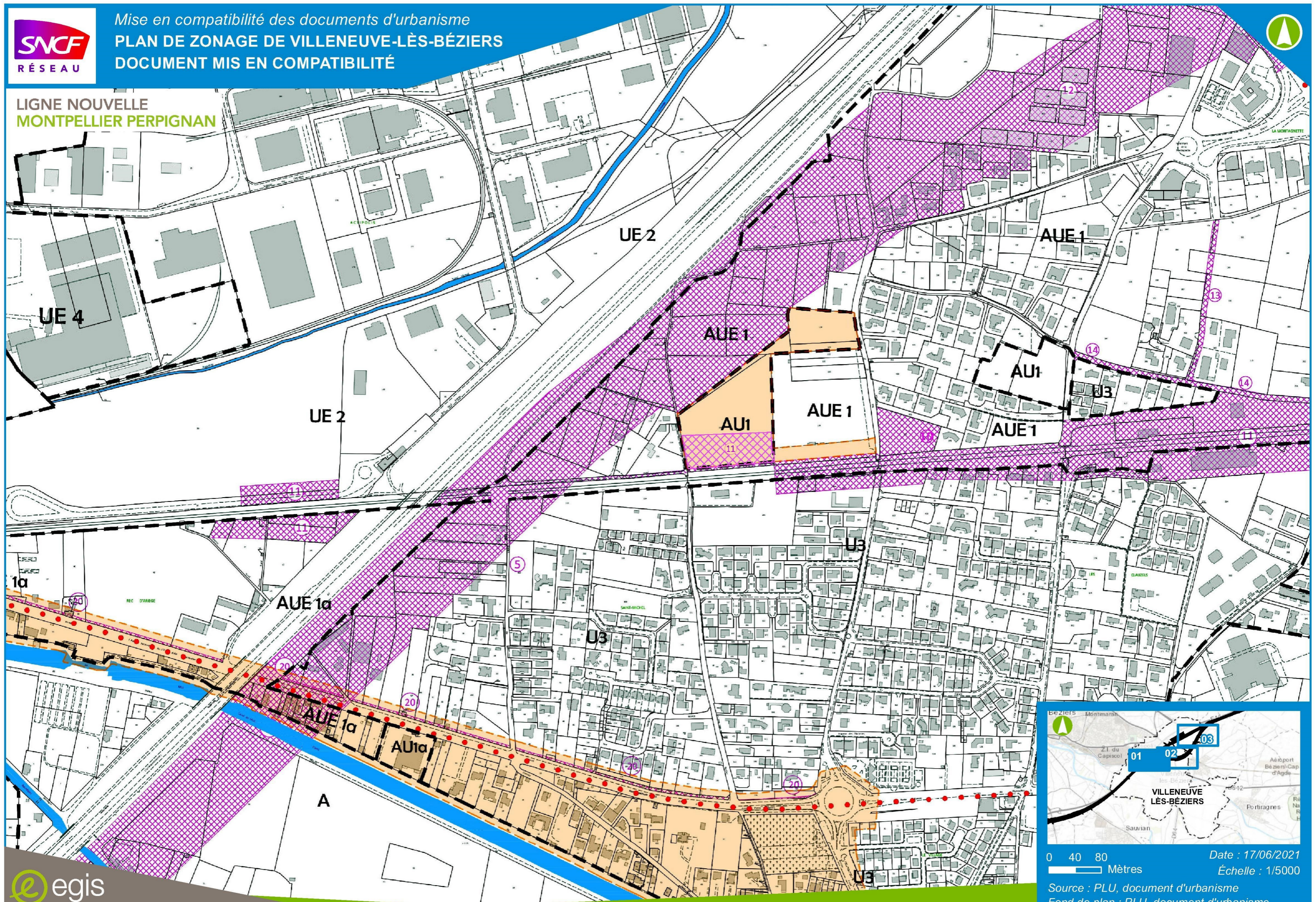
LIGNE NOUVELLE  
MONTPELLIER PERPIGNAN



0 50 100 Mètres  
Date : 17/02/2021  
Échelle : 1/5000  
Source : PLU, document d'urbanisme  
Fond de plan : PLU, document d'urbanisme



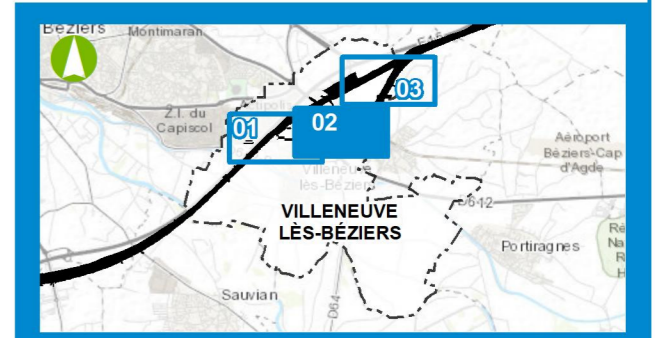
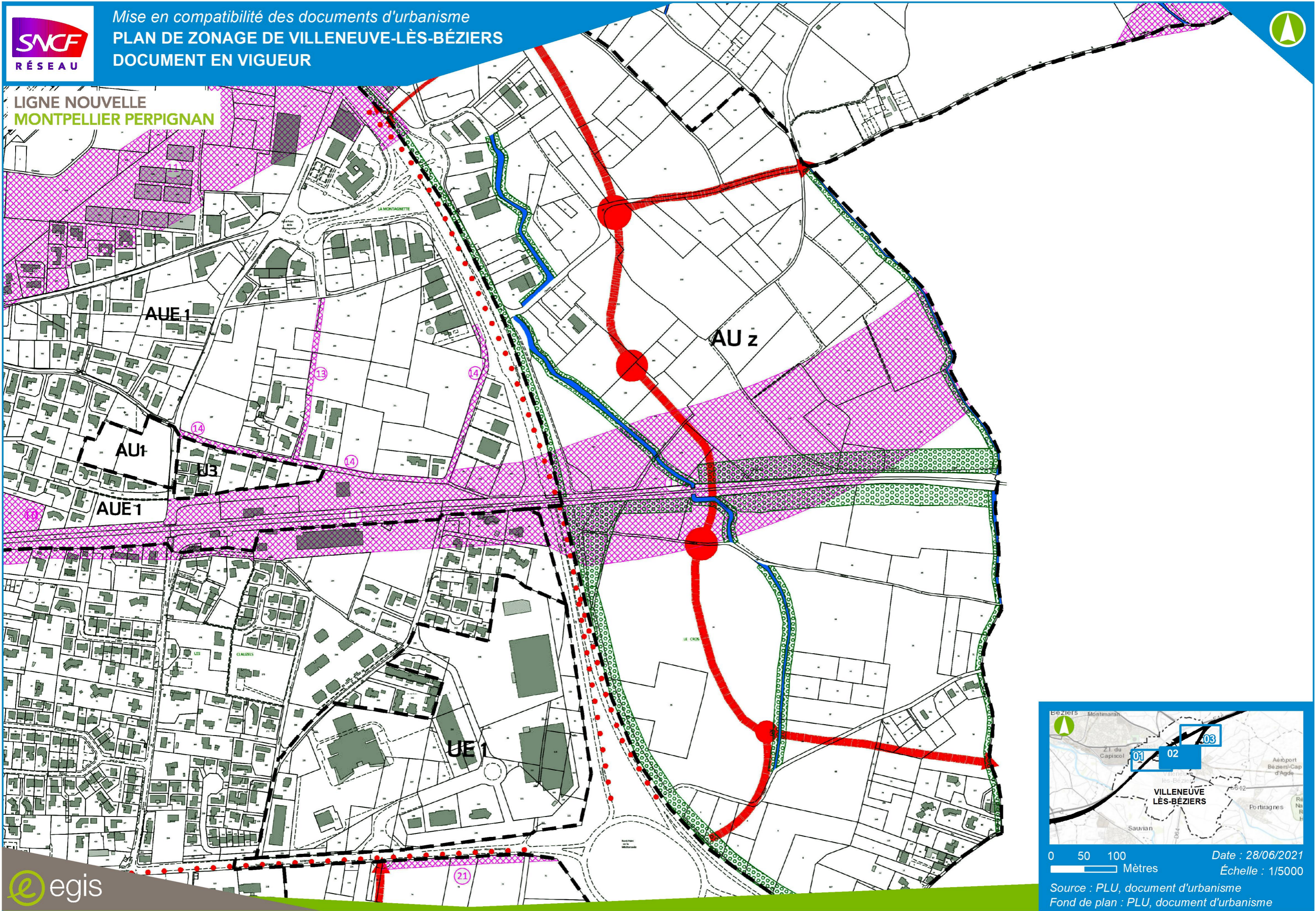
LIGNE NOUVELLE  
MONTPELLIER PERPIGNAN



0 40 80 Mètres  
Date : 17/06/2021  
Échelle : 1/5000  
Source : PLU, document d'urbanisme  
Fond de plan : PLU, document d'urbanisme



LIGNE NOUVELLE  
MONTPELLIER PERPIGNAN



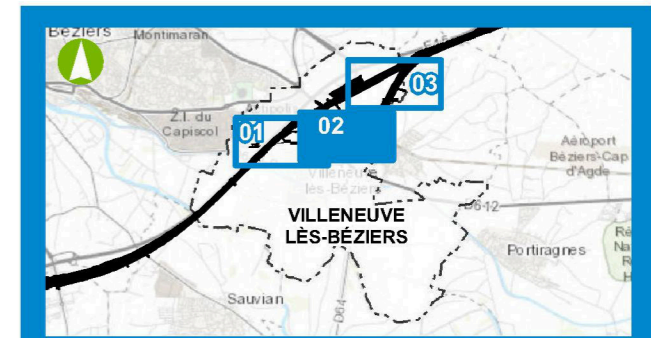
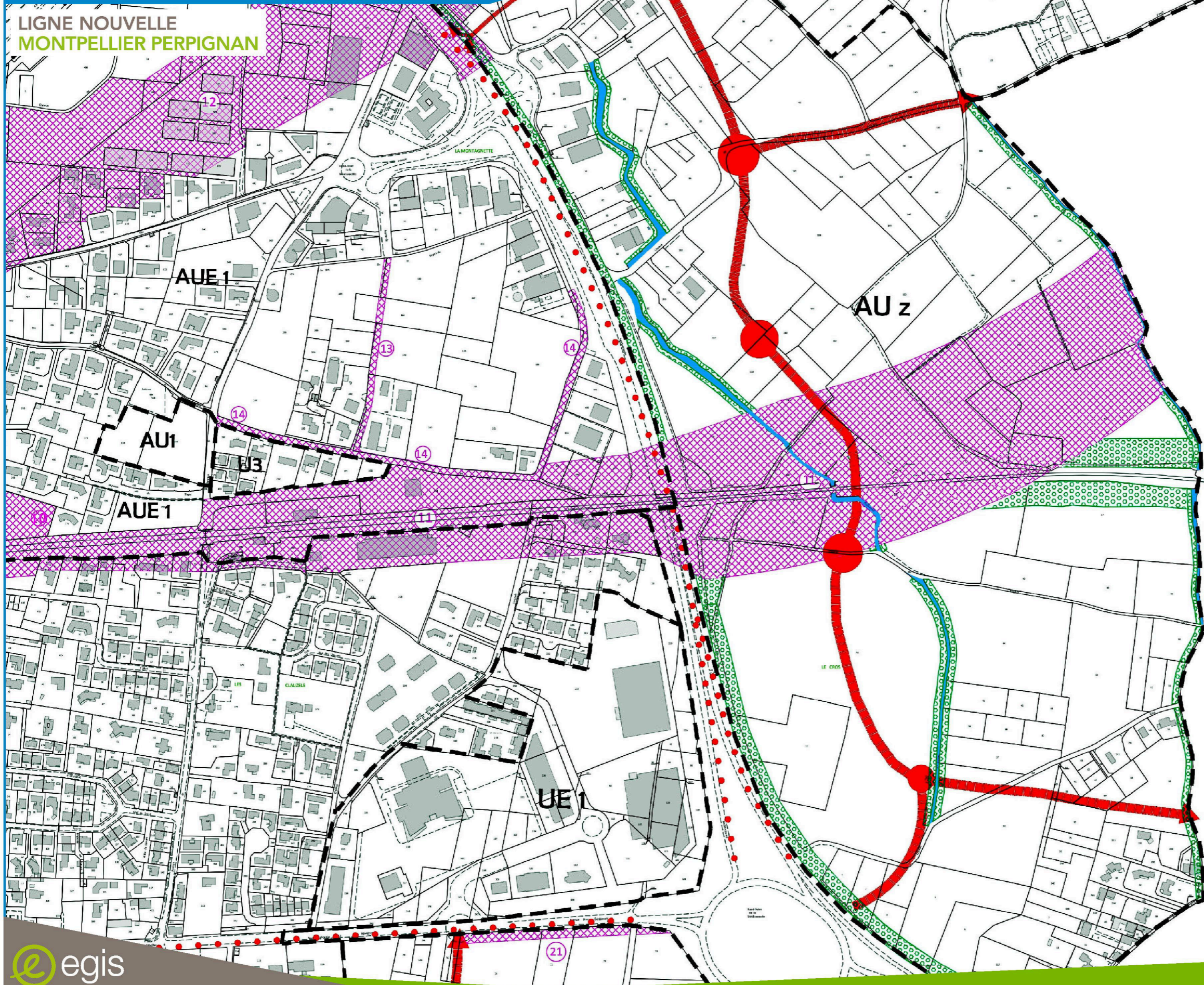
0 50 100 Mètres  
Date : 28/06/2021  
Échelle : 1/5000

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





LIGNE NOUVELLE  
MONTPELLIER PERPIGNAN

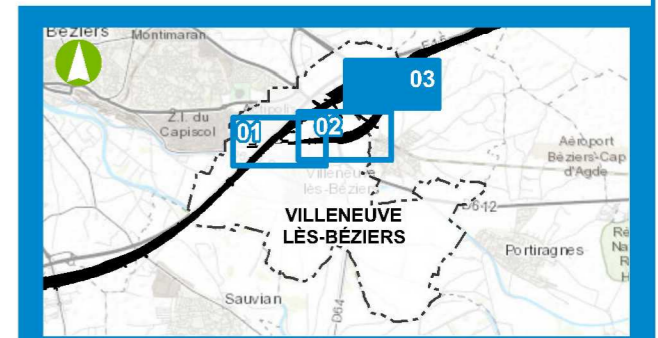
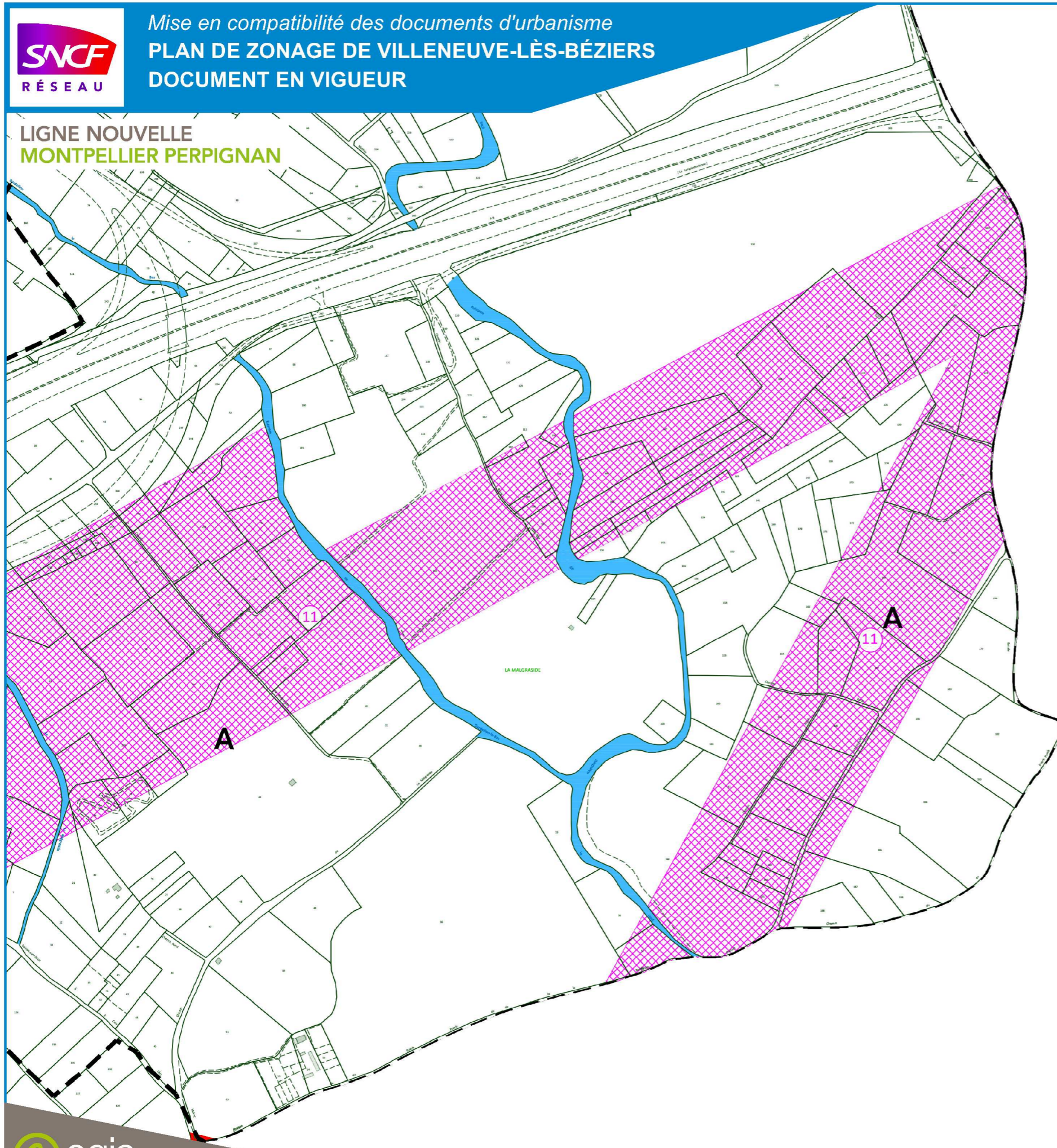


0 40 80  
Mètres  
Date : 17/06/2021  
Échelle : 1/5000

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



LIGNE NOUVELLE  
MONTPELLIER PERPIGNAN

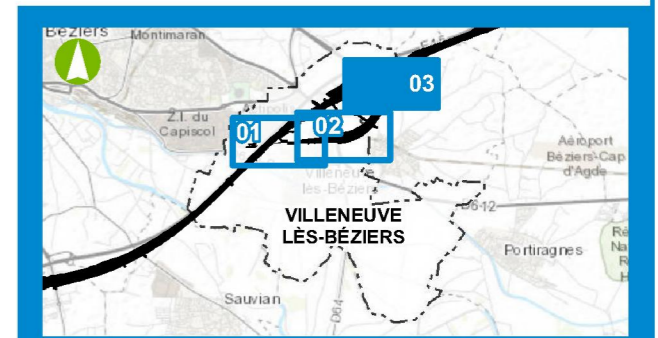
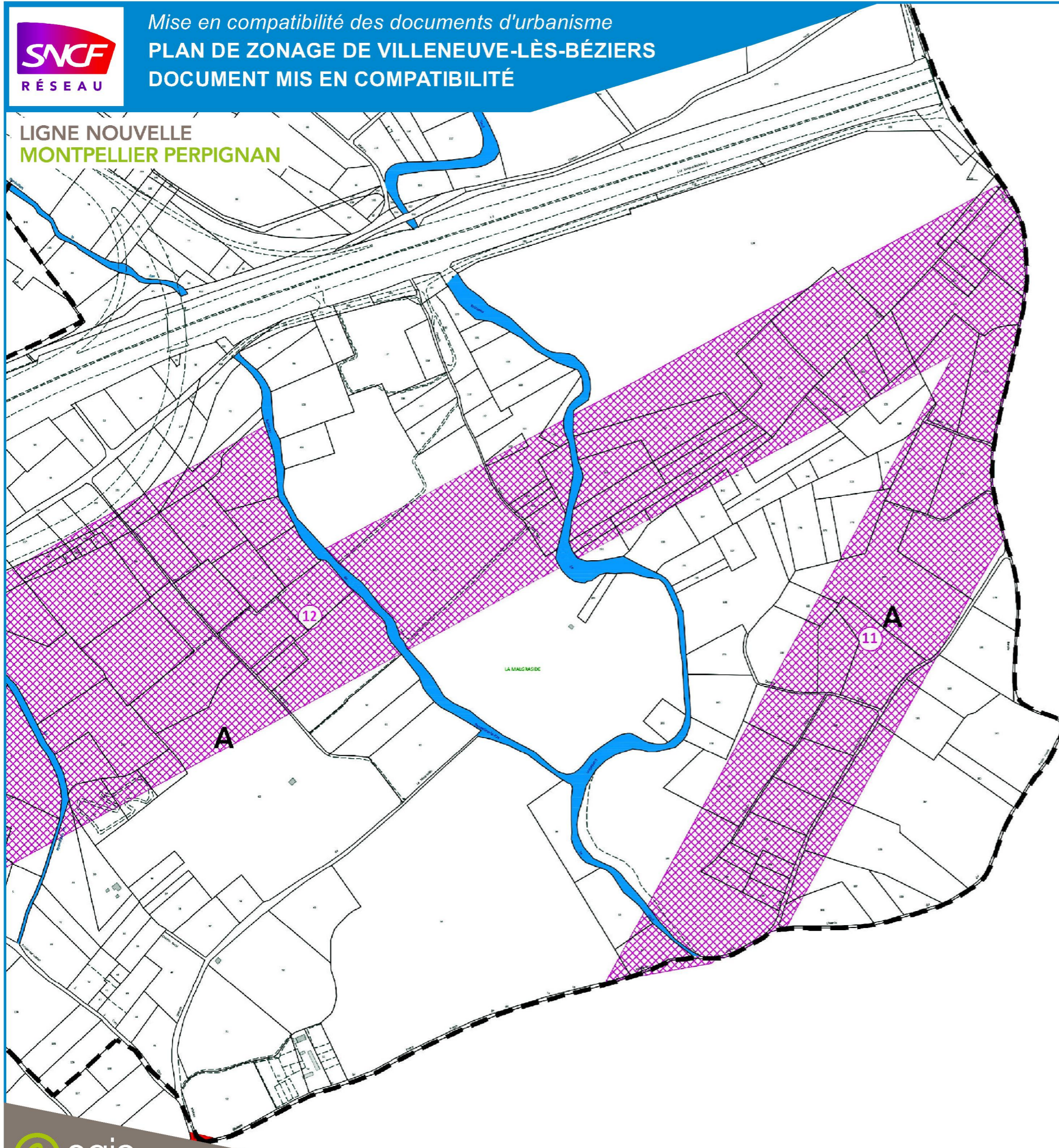


0 50 100 Mètres  
Date : 17/02/2021  
Échelle : 1/5000

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



LIGNE NOUVELLE  
MONTPELLIER PERPIGNAN




0 40 80  
Mètres  
Date : 17/06/2021  
Échelle : 1/5000

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

## 4.2. MODIFICATIONS DU REGLEMENT D'URBANISME

Le règlement de la zone A est concerné par la mise en compatibilité.

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

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

### Zone A : Avant mise en compatibilité

#### ARTICLE A2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

- les constructions, les installations, les aménagements et les dépôts nécessaires au fonctionnement, à l'exploitation, à la gestion et à l'entretien du Domaine Public Autoroutier.
- les constructions ou installations liées ou nécessaires au fonctionnement d'un service public.
- les serres nécessaires à l'activité agricole, qu'il s'agisse de serres-tunnel sur arceaux ou de serres en verre à ossature métallique, sous réserve :
  - . Que la largeur n'excède pas 18 m (3 chapelles),
  - . Que la plus grande dimension soit dans le sens du courant,
  - . Qu'elles soient pourvues de dispositif permettant le libre écoulement des eaux dans les serres en cas de crues,
  - . Qu'un espace minimal de 7 m soit créé de façon à séparer les serres dans le sens de la largeur, et de 10 m dans le sens longitudinal (sens du courant). Il est conseillé de planter des arbres à l'amont pour protéger des corps flottants.
- les constructions des bâtiments d'exploitation (hangars) destinés au logement des récoltes, du matériel agricole et les équipements nécessaires à l'exploitation ;
- la création de cabanes, d'abris de jardins, de mazets de moins de 9m<sup>2</sup>.
- les installations et dépôts, classés ou non, directement liés à l'activité agricole ;
- les caves particulières, justifiées par un projet économique viable ;
- les bâtiments d'élevage, boxes à chevaux, justifiés par un projet économique viable ;
- l'agritourisme et la vente de produits fermiers
  - \* chambre d'hôte : prestation d'hébergement par location à la nuitée de chambres aménagées qui se situent dans l'habitation personnelle du loueur (Cf. réglementation Charte des gîtes de France)
  - \* table d'hôte : service de repas principaux en complément de l'hébergement en chambre d'hôte. L'agrandissement de la résidence principale est autorisé dans une limite de 50m<sup>2</sup>.
  - \* ferme auberge : lieu de restauration, avec ou sans hébergement, aménagé sur une exploitation agricole en activité dans le prolongement de ses productions animales ou végétales.
  - \* camping à la ferme, de capacité maximum de 6 emplacements sous tentes, en complément d'une exploitation agricole
  - \* aire naturelle de camping : terrain de camping classé avec la mention « aire naturelle », dont la capacité ne peut excéder 25 emplacements, et sa surface 1ha. Le garage de caravane est interdit.
  - \* ferme équestre : exploitation agricole où l'on peut pratiquer une ou plusieurs activités équestres, avec possibilités de restauration et/ou hébergement.
  - \* le nombre de gîtes ruraux à créer sera limité à 3 par exploitation, avec une SHON maximale pour chacun, de 100m<sup>2</sup>. Ils seront aménagés en annexe ou en extension du corps d'habitation : logements loués pour un usage de vacances par un propriétaire qui est par ailleurs agriculteur.
  - \* produits de la ferme - locaux de vente : le produit fermier résulte de l'implication personnelle de l'agriculteur à tous les stades de l'élaboration du produit.
- la création, l'extension mesurée ou l'aménagement dans un bâtiment existant, d'un logement nécessaire à l'exploitation agricole.
- le changement de destination est autorisé selon l'article L123-3-1 du Code de l'Urbanisme : « *Les bâtiments agricoles qui, en raison de leur intérêt architectural ou patrimonial, peuvent faire l'objet d'un changement de*

### Zone A : Après mise en compatibilité

#### ARTICLE A2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

- les constructions, les installations, les aménagements et les dépôts nécessaires au fonctionnement, à l'exploitation, à la gestion et à l'entretien du Domaine Public Autoroutier.
- les constructions ou installations liées ou nécessaires au fonctionnement d'un service public.
- les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que ne leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 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.
- les serres nécessaires à l'activité agricole, qu'il s'agisse de serres-tunnel sur arceaux ou de serres en verre à ossature métallique, sous réserve :
  - . que la largeur n'excède pas 18 m (3 chapelles),
  - . que la plus grande dimension soit dans le sens du courant,
  - . qu'elles soient pourvues de dispositif permettant le libre écoulement des eaux dans les serres en cas de crues,
  - . qu'un espace minimal de 7 m soit créé de façon à séparer les serres dans le sens de la largeur, et de 10 m dans le sens longitudinal (sens du courant). Il est conseillé de planter des arbres à l'amont pour protéger des corps flottants.
- les constructions des bâtiments d'exploitation (hangars) destinés au logement des récoltes, du matériel agricole et les équipements nécessaires à l'exploitation ;
- la création de cabanes, d'abris de jardins, de mazets de moins de 9m<sup>2</sup>.
- les installations et dépôts, classés ou non, directement liés à l'activité agricole ;
- les caves particulières, justifiées par un projet économique viable ;
- les bâtiments d'élevage, boxes à chevaux, justifiés par un projet économique viable ;
- l'agritourisme et la vente de produits fermiers
  - \* chambre d'hôte : prestation d'hébergement par location à la nuitée de chambres aménagées qui se situent dans l'habitation personnelle du loueur (Cf. réglementation Charte des gîtes de France)
  - \* table d'hôte : service de repas principaux en complément de l'hébergement en chambre d'hôte. L'agrandissement de la résidence principale est autorisé dans une limite de 50m<sup>2</sup>.
  - \* ferme auberge : lieu de restauration, avec ou sans hébergement, aménagé sur une exploitation agricole en activité dans le prolongement de ses productions animales ou végétales.
  - \* camping à la ferme, de capacité maximum de 6 emplacements sous tentes, en complément d'une exploitation agricole
  - \* aire naturelle de camping : terrain de camping classé avec la mention « aire naturelle », dont la capacité ne peut excéder 25 emplacements, et sa surface 1ha. Le garage de caravane est interdit.
  - \* ferme équestre : exploitation agricole où l'on peut pratiquer une ou plusieurs activités équestres, avec possibilités de restauration et/ou hébergement.
  - \* le nombre de gîtes ruraux à créer sera limité à 3 par exploitation, avec une SHON maximale pour chacun, de 100m<sup>2</sup>. Ils seront aménagés en annexe ou en extension du corps d'habitation : logements loués pour un usage de vacances par un propriétaire qui est par ailleurs agriculteur.
  - \* produits de la ferme - locaux de vente : le produit fermier résulte de l'implication personnelle de l'agriculteur à tous les stades de l'élaboration du produit.

**Zone A : Avant mise en compatibilité**

destination, dès lors que ce changement ne compromet pas l'exploitation agricole » et à condition que soit maintenue l'activité économique agricole de l'exploitation et que la desserte par les réseaux soit suffisante pour la nouvelle destination du bâtiment.

- l'extension des activités existantes sous conditions que :
  - . elle n'entraîne pas de changement de destination
  - . elle n'aboutisse pas à la création d'activités nouvelles

**Zone A : Après mise en compatibilité**

- la création, l'extension mesurée ou l'aménagement dans un bâtiment existant, d'un logement nécessaire à l'exploitation agricole.
- le changement de destination est autorisé selon l'article L123-3-1 du Code de l'Urbanisme : « *Les bâtiments agricoles qui, en raison de leur intérêt architectural ou patrimonial, peuvent faire l'objet d'un changement de destination, dès lors que ce changement ne compromet pas l'exploitation agricole* » et à condition que soit maintenue l'activité économique agricole de l'exploitation et que la desserte par les réseaux soit suffisante pour la nouvelle destination du bâtiment.
- l'extension des activités existantes sous conditions que :
  - . elle n'entraîne pas de changement de destination
  - . elle n'aboutisse pas à la création d'activités nouvelles

**TABLEAU AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ**
**4.3. MODIFICATIONS APPORTEES AUX EMBLEMES  
RESERVES**

Le tableau des emplacements réservés sera modifié à l'occasion de la mise en compatibilité. L'emplacement réservé n°11 existant « Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan » sera mis à jour au regard de la surface associée et de son intitulé pour la phase 1.

L'ER 12 sera créé pour la phase 2 du projet sur la base de l'arrêté de projet d'intérêt général (PIG) en date du 31 janvier 2019.

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



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

N°	Désignation de l'opération	Bénéficiaire	Surface
1	RD64 = Réserve nécessaire au doublement de la plate-forme routière (plate-forme drainée portée à 23m)	Département	
4	RD37 a) Section comprise du panneau d'agglomération jusqu'à la RD 64, élargissement à 12 m de la plate-forme non drainée, b) Réserve pour l'aménagement de bretelles à la RD 64 pour la création d'un carrefour dénivelé.	Département ou Commune	
5	CR10 Section entre la ligne SNCF et RN 112 – élargissement à 8 m (1-6-1).	Commune	
10	Réserve pour un espace vert	Commune	Environ 5150 m <sup>2</sup>
11	Emprise du projet d'intérêt général de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan	SNCF Réseau	Environ 1.22km <sup>2</sup>
13	Création de voirie – Rue de la Reynarde : 8,5 m d'emprise.	Commune	
14	Élargissement de l'Avenue des Colombes à 8,5 m d'emprise.	Commune	
17	RD37 a) Section sud, du panneau d'agglomération sud jusqu'à la limite de commune en direction de Sérignan, élargissement à 12m de plate-forme non drainée	Département	
20	RD621B : a) Du rond-point du taureau jusqu'aux limites communales, élargissement du profil de voirie à 20m.	Commune	Environ 4400m <sup>2</sup>
21	RD621B : Du giratoire de la Méditerranée à celui de l'hirondelle, côté Sud de la voie, afin de permettre un élargissement de la plate-forme à 23m..	Département	Environ 2970m <sup>2</sup>
20	RD621B : Du giratoire de la Méditerranée à la limite Est de la commune, afin de pouvoir l'élargir à deux fois deux voies en créant une plateforme à 26.5m..	Département	Environ 2675m <sup>2</sup>

**TABLEAU APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ**

N°	Désignation de l'opération	Bénéficiaire	Surface
1	RD64 = Réserve nécessaire au doublement de la plate-forme routière (plate-forme drainée portée à 23m)	Département	
4	RD37 a) Section comprise du panneau d'agglomération jusqu'à la RD 64, élargissement à 12 m de la plate-forme non drainée, b) Réserve pour l'aménagement de bretelles à la RD 64 pour la création d'un carrefour dénivelé.	Département ou Commune	
5	CR10 Section entre la ligne SNCF et RN 112 – élargissement à 8 m (1-6-1).	Commune	
10	Réserve pour un espace vert	Commune	21,79 m <sup>2</sup>
11	Projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan – phase 1	SNCF Réseau	355 532 m <sup>2</sup>
12	Emplacement réservé lié à l'arrêté de PIG du 30/01/2019 de la LNMP Phase 2	SNCF Réseau	881 598 m <sup>2</sup>
13	Création de voirie – Rue de la Reynarde : 8,5 m d'emprise.	Commune	
14	Élargissement de l'Avenue des Colombes à 8,5 m d'emprise.	Commune	42,28 m <sup>2</sup>
17	RD37 a) Section sud, du panneau d'agglomération sud jusqu'à la limite de commune en direction de Sérignan, élargissement à 12m de plate-forme non drainée	Département	
20	RD621B : a) Du rond-point du taureau jusqu'aux limites communales, élargissement du profil de voirie à 20m.	Commune	Environ 4400m <sup>2</sup>
21	RD621B : Du giratoire de la Méditerranée à celui de l'hirondelle, côté Sud de la voie, afin de permettre un élargissement de la plate-forme à 23m..	Département	Environ 2970 m <sup>2</sup>
20	RD621B : Du giratoire de la Méditerranée à la limite Est de la commune, afin de pouvoir l'élargir à deux fois deux voies en créant une plateforme à 26.5m..	Département	Environ 2675 m <sup>2</sup>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 5.2. CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

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

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

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

3° **Une analyse exposant :**

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

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

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

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

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

7° Un **résumé non technique** des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée

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




### 5.3. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

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

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

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

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

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

Les sources d'information de l'état initial du territoire communal de Villeneuve-les-Béziers sont :

- Le rapport de présentation du PLU qui date de 2007 (mis à jour en 2008) ainsi que les modifications de 2020 ;
- L'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (pièce F du présent dossier).

**Cet état initial est réalisé à deux niveaux :**

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

La ZPP, zone d'étude pour l'évaluation environnementale, prend en compte le tracé des phases 1 et 2 du projet LNMP mais **la présente évaluation porte uniquement sur les incidences probables de la phase 1 du projet**, objet de la présente mise en compatibilité.

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

#### **Avertissement**


L'attention du lecteur est attirée sur le fait que les éléments de contexte identifiés dans le rapport de présentation sont plus anciens (2007/2008, 2012 et 2020) que ceux figurant dans l'étude d'impact du projet (dernières données actualisées en 2020).

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

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

Il convient également de noter que la zone d'étude du projet de la Ligne Nouvelle telle que présentée au stade de l'étude d'impact couvre 2,99 km<sup>2</sup> du territoire communal, soit 17 %.

#### 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

**Villeneuve-lès-Béziers couvre une superficie de 17,3 km<sup>2</sup> dans le sud-ouest du département de l'Hérault. Elle est localisée au sud-est de Béziers et riveraine territorialement.**

La commune appartient à la région agricole de la plaine viticole du Bas-Languedoc.

Elle s'inscrit dans le territoire biterrois riche et pittoresque, au cœur de la plaine viticole et au contact de l'Orb.

Le fleuve de l'Orb passe à l'extrémité sud-ouest du territoire communal sur 1 km tandis que le Canal du Midi traverse le territoire sur un linéaire de près de 5 km.

La zone d'étude traverse le nord du territoire communal de Villeneuve-lès-Béziers, qui a la particularité d'être très urbanisé.

Ainsi, la zone d'étude longe l'A9, franchit plusieurs zones d'activités économiques, lesquelles accueillent plusieurs bâtis d'habitation, une zone d'aménagement économique, plusieurs zones d'urbanisation future (ZAD), plusieurs axes de transport : l'A75 à proximité, la RD612, la ligne ferroviaire Bordeaux-Sète, plusieurs zones d'habitation denses et un cimetière.

La zone d'étude couvre 2,99 km<sup>2</sup> du territoire communal, soit 17 %.

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

Le territoire communal se caractérise par une pente générale nord/sud particulièrement marquée entre la limite nord et la RD612.

Ainsi, au nord, le puech (colline) des Mathes culmine à la cote 51 m NGF, en amont de la voie ferrée, le puech de la montagnette à la cote 32 m NGF, et le centre aggloméré à la cote 6 m NGF.

On peut identifier 4 grands secteurs géologiques au sein du territoire communal :

- La partie aval du canal du Midi qui correspond à la zone d'alluvions fines indifférenciées de la vallée de l'Orb ;
- La partie située jusqu'en limite de la voie ferrée qui correspond à la zone d'alluvions fines de la vallée de l'Orb ;

En amont de la voie ferrée :

- Le plateau de la Montagnette ainsi que les abords de la RD612 qui correspondent à des formations de dépôts très graveleux ;
- La partie riveraine de l'autoroute A9 qui correspond à des sols bruns calciques peu évolués.

Le projet s'inscrit dans la plaine de l'Orb et du Libron à une altitude comprise entre 10 et 40 m.

Les sols dans cette zone sont issus de formations géologiques alluvionnaires compressibles. En phase exploitation, ces formations géologiques peuvent présenter des risques de tassements pour le projet de Ligne Nouvelle et notamment pour ses ouvrages d'art.

#### 5.4.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

Le sous-sol de Villeneuve-les-Béziers abrite 3 masses d'eaux souterraines :

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

##### 5.4.1.3.1. USAGES

Deux captages d'alimentation en eau potable sont présents sur la commune de Villeneuve-les-Béziers :

- Le Forage Gare 2011 (arrêté n°2006-II-1209)

Ce captage est à environ 40 m en aval, le périmètre de protection immédiate (PPI) est hors de la zone d'étude mais le projet intercepte le périmètre de protection rapprochée (PPR).

- Le Forage Station 2008 (arrêté n°2006-II-1209)

Le captage est à environ 280 m en aval du projet, PPR à environ 90 m.

De nombreux puits à usage agricole, industriel ou domestique sont présents sur le périmètre de la commune mais seuls deux d'entre eux sont concernés par le projet. Un captage à usage agricole est situé en aval mais aucun volume d'eau n'est prélevé. Il s'agit du forage de Maussac (dans l'aquifère « Alluvions de l'Orb »). Un captage à usage industriel est situé à proximité du projet : le forage de la zone industrielle du Capiscol (Béziers béton Groupe Servant et Fils).

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

Le forage de la Gare constitue un enjeu fort puisque le projet traverse la PPR.

#### 5.4.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

La commune de Villeneuve-les-Béziers est située sur le bassin versant de l'Orb et du Libron. Elle est globalement délimitée au Sud/ Sud-Ouest par l'Orb et est traversée par l'Ancien lit de l'Orb et le Canal du Midi. La commune est presque intégralement située dans la zone inondable de l'Orb.

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

- Le ruisseau de la Reynarde, affluent du Canal du Midi ;
- Le ruisseau du Malrec
- Le ruisseau des Acacias, affluent de l'Ardaillou ;
- Le ruisseau de l'Ardaillou.

##### 5.4.1.4.1. USAGES ET DOCUMENT DE PLANIFICATION

La commune est, au niveau de la zone d'étude, concernée par plusieurs documents cadres :

- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée (2016-2021) ;
- Les SAGE Orb et Libron, et Astien ;
- Le contrat de rivière Orb-Libron ;
- Le contrat de nappe Astien.

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

Les enjeux en lien avec les eaux superficielles portent sur les cours d'eau suivants :

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

#### 5.4.1.5. LES RISQUES NATURELS

##### 5.4.1.5.1. RISQUE INONDATION

La commune de Villeneuve-lès-Béziers est soumise au risque inondation et dispose d'un Plan de Prévention des Risques inondation (PPRi) approuvé le 08/11/2007 sur le bassin de risque Orb-Hérault.

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

- La zone de danger rouge : zone « R », pour les secteurs inondables naturels d'aléa indifférencié ;
- Les zones de danger bleues : zone « BU » pour les zones urbanisées (habitat récent), d'aléa modéré (hauteur d'eau < 0,5 m), et « Bp » pour les zones naturelles à urbanisation future soumises à un aléa de ruissellement pluvial faible.

Un porter à connaissance (PAC) a de plus été réalisé en date du 28/09/2020 concernant la carte d'aléa de la crue des 22 et 23 octobre 2019. Cette carte définit de petites zones complémentaires d'aléa, majoritairement modéré, dans la zone d'étude.


##### 5.4.1.5.2. RISQUE FEU DE FORET

Le risque feu de forêts est globalement faible sur l'ensemble de la zone d'étude, avec quelques secteurs ponctuels à aléa moyen et fort. Aucune piste DFCI n'est recensée sur la zone d'étude.

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

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


## 5.4.2. Le patrimoine naturel et biologique

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

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

#### 5.4.2.1.1. RESEAU NATURA 2000


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

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

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

Ce site a donc une forte responsabilité pour la conservation d'un certain nombre d'espèces d'oiseaux, accueillant une part importante de leur effectif national. Beaucoup d'espèces à forte valeur patrimoniale, appartenant à l'Annexe 1 de la Directive Oiseaux et pouvant justifier la désignation d'une Zone de Protection Spéciale (ZPS), nichent sur le site (l'Outarde canepetière, l'Œdicnème criard, le Rollier d'Europe, le Butor étoilé, le Héron pourpré, la Sterne pierregarin et le Blongios nain).

Le document d'objectifs a été approuvé le 13/11/2014.

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

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

La commune s'inscrit dans le périmètre de plusieurs ZNIEFF : les ZNIEFF de type I « L'Orb entre Béziers et Valras » (n°0000-3050) et « Plaine de Béziers-Valras » (n°0000-3044).

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

#### 5.4.2.1.3. AUTRES SITES

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

- Aigle de Bonelli ;
- Emyde lépreuse.

#### 5.4.2.2. LES TRAMES VERTES ET BLEUES

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


Par ailleurs, le ruisseau de l'Ardaillou est identifié comme trame bleue par le SRCE Languedoc-Roussillon.

#### 5.4.2.3. LES ZONES HUMIDES

La zone d'étude concerne plusieurs zones humides à enjeux identifiées lors des études menées dans le cadre du projet :

- Les ripisylves du ruisseau de la Reynarde (enjeux modérés) ;
- Les ripisylves du ruisseau du Malrec (enjeux faibles à modérés) ;
- Les ripisylves de la confluence de l'Ardaillou et des Acacias (enjeux modérés).

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

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

#### 5.4.3.1. AGRICULTURE ET VITICULTURE

Globalement, l'agriculture se cantonne actuellement au secteur sud de la commune, au niveau des zones inondables, interdites à l'urbanisation.

Sur le territoire communal, cinq grands domaines peuvent être recensés : les domaines de « Patau », « Maussac », « St Joseph », « Les Salanes » et « Caylus ».


Les enjeux sont faibles à modérés sur la zone d'étude, avec quelques parcelles à enjeux forts et très forts (notamment au droit du lieu-dit Pech de la Barade).

#### 5.4.3.2. LA FORET ET LA SYLVICULTURE

La zone d'étude présente peu de secteurs boisés. On note cependant la présence de secteurs boisés à enjeux faibles de part et d'autre de l'Autoroute.

Par ailleurs, quelques parcelles d'espaces boisés classés (EBC) sont recensées sur la zone d'étude.

## 5.4.4. L'environnement humain

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

La zone d'étude traverse le nord du territoire communal qui a la particularité d'être très urbanisé.

Ainsi la zone d'étude, qui longe l'A9, intercepte ou franchit :

- Plusieurs zones d'activités économiques : Capiscol, Actipolis, La Montagnette-La Claudéry avec la présence de plusieurs habitations ;
- Une zone d'aménagement différé (ZAD) : La Méridienne de Villeneuve-lès-Béziers ;
- Plusieurs zones d'urbanisation future ;
- Des vignobles ;
- La zone d'influence du Canal du Midi ;
- Les axes de transport suivants : A75, RD612, la ligne ferroviaire Bordeaux-Sète ;
- Plusieurs zones d'habitations (lotissements) denses, notamment au sud de l'A9 (les Clapiès) ;
- Un cimetière.

#### 5.4.4.1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

La commune de Villeneuve-les-Béziers fait partie de la Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée qui regroupe également Bassan, Boujan-sur-Libron, Cers, Corneilhan, Espondeilhan, Lieuran-lès-Béziers, Lignan-sur-Orb, Sauvian, Sérignan, Servian, Valras-Plage et Béziers.

En 2017, la commune de Villeneuve-les-Béziers comptait 4 207 habitants (dont 29,4% de moins de 30 ans et 32,1% de plus de 60 ans). La densité de population de la commune est importante (243 hab/km<sup>2</sup>).

La commune a connu une augmentation de population entre 2012 et 2017 de 1,4%.

Au sein des actifs, le taux de chômage est élevé et atteint les 18 % en 2017.

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

L'habitat de la commune est caractérisé en 2017 par une grande part de logements individuels (73,8%) et un nombre de résidences secondaires non négligeable (101%). On note un nombre important de d'espaces bâtis sur la zone d'étude (plus de cinquante).

Le paysage économique se traduit par une succession de zones d'activités économiques entre Béziers et Villeneuve-lès-Béziers. Parmi celles-ci, le Parc d'activités du Capiscol, Claudéry, et la nouvelle zone d'activités la Méridienne (en cours de construction entre l'A75 et l'A9) sont implantées

dans la zone d'étude. Sur ce secteur se trouve le site SEVESO composé de SBM, GAZECHIM, ECM. Cet ensemble économique constitue un pôle d'attractivité important.

La zone d'étude est également concernée par l'extension des plusieurs zones d'activités économiques. Le tableau ci-dessous dresse une liste de ces extensions situées dans ou à proximité de la zone d'étude.

**Tableau 3 : Projets d'extension des zones d'activités économiques dans la zone d'étude**

Communes	Projet	Localisation
Villeneuve-lès-Béziers	Affirmation des zones d'activités existantes du « Capiscol », « Claudery et La Montagnette » Optimisation du foncier disponible au niveau de « Claudery »	Dans la zone d'étude
Villeneuve-lès-Béziers	Zone d'aménagement différé (ZAD)	Dans la zone d'étude

#### 5.4.4.1.2. TOURISME ET LOISIRS

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

Bien que le Canal du Midi ne fasse pas partie de la zone d'étude, cette dernière traverse une faible partie de sa zone d'influence.

Des éléments à vocation touristique sont recensés dans la zone d'étude :

- Le centre équestre des Aspes (centre équestre municipal) sur la commune. Il est accessible depuis le chemin du Pont-Neuf au départ de Villeneuve-lès-Béziers ;
- Le Pavillon est un hôtel restaurant 2 étoiles sur la Route D612 ;
- L'Écluse est un restaurant accessible depuis la Route N112n.

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

La commune est dotée d'un PLU dont la dernière modification date du 10/02/2020.

**La zone d'étude s'inscrit dans les zones A, AUE1, AUE1a, AUz, U3 et UE2.**

Villeneuve-lès-Béziers n'est pas concernée par la loi Littoral.

Sur la commune nous retrouvons les servitudes suivantes : AC1, AC2, AS1, PT2, PT3, I3, I4, EL6, T1, T4, T5 et T8, INT1, PM1 et PM3.

Dans la zone d'étude, 14 servitudes sont recensées. Elles sont présentées dans le tableau ci-après :

**Tableau 4 : Servitudes d'utilité publique dans la zone d'étude**

Servitudes d'utilité publique	
AS1	Servitude résultant de l'instauration de périmètres de protection des eaux potables et minérales
AC2	Protection des sites et monuments naturels
PT2	Protection des centres radioélectriques d'émission et de réception contre les obstacles
PT3	Réseaux de télécommunication
PM1	Risques : plan de prévention des risques inondations
I3	Canalisations de transport et de distribution de gaz
I4	Conducteurs aériens d'électricité, canalisations souterraines et supports de conducteurs aériens
T1	Chemins de fer
EL6	Routes nationales et autoroutes
T4 et T5	Balisage aéronautique Dégagement des aérodromes civils ou militaires
T8	Servitude radioélectrique de protection contre les obstacles
INT1	Cimetière
PM3	Risques technologiques

À noter que le PPRT SBM Formulation et Gazechim vaut servitude d'utilité publique sur les communes de Béziers et Villeneuve-lès Béziers (PM3).

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

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

L'A9 est présente tout le long de la zone d'étude.

Le tableau ci-dessous présente les 4 principales infrastructures routières situées sur le territoire communal de Villeneuve-lès-Béziers (autoroute et routes départementales).

**Tableau 5 : Principales infrastructures routières sur le territoire communal et dans la zone d'étude**

Voirie	Situation par rapport à la zone d'étude	Trafic (TMJA 2018) + % de PL
A9	La zone d'étude longe l'A9	63 800 véh (Béziers Ouest) dont 23,4 % de PL
A75	Intersection perpendiculaire avec la zone d'étude sur ce secteur	33 181 véh (A75 Ech 63) dont 10,2 % de PL
D612	Desserte local entre Béziers et Villeneuve-lès-Béziers	30 056 dont 3,5 % de PL

Concernant le réseau ferroviaire, la commune de Villeneuve-lès-Béziers est concernée par la ligne « Bordeaux/ Marseille ».

Concernant les réseaux, la zone d'étude est traversée par une ligne Très Haute Tension (SAUCLIERES-ST-VINCENT 1/ SAUCLIERES-ST-VINCENT 2 63 kV) gérée par RTE (Réseau de Transport d'Electricité).

En ce qui concerne les télécommunications la zone d'étude couvre, sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, le câble 381.01 du réseau national.

Enfin, en ce qui concerne les autres équipements présents, aucune déchetterie n'est présente dans la zone d'étude. Sur le territoire de Villeneuve-lès-Béziers, un centre de traitement des déchets dangereux est implanté à environ 200 m de la zone d'étude. Nous retrouvons également un cimetière dans la zone d'étude.

On note enfin, la présence de panneaux photovoltaïques surélevés au sein de la zone d'activités la Claudéry.

#### 5.4.4.4. LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

Au sein de la zone d'étude, à Villeneuve-les-Béziers, le risque Transport de Matières Dangereuses (TMD) est présent. Le risque TMD par voie routière se manifeste essentiellement sur les grands axes du territoire du secteur, à savoir, l'autoroute A9, l'A75 et la RD612.

Le risque TMD est par ailleurs également lié aux circulations fret (avec des matières dangereuses) sur la ligne ferroviaire existante. Il est toutefois atténué par l'absence de gare ou halte sur le secteur.

Villeneuve-les-Béziers est également concerné par le risque de rupture de barrage. Deux ouvrages concernent la commune et la zone d'étude :

- Le barrage des Ayrettes situé sur La Roque, d'une hauteur de 25 m. Il a une capacité de rétention de 0,25 Mm<sup>3</sup> ;
- Le barrage d'Avène situé sur l'Orb, présente une hauteur de 63 m et sa capacité de rétention représente 33,6 Mm<sup>3</sup>.


Enfin, le risque industriel est également présent avec, au sein de la zone industrielle du Capiscol, la présence de trois installations classées SEVESO seuil haut (et qui ont fait l'objet de plans de prévention des risques technologiques (PPRt) :

- Gazechim : conditionnement et stockage de produits chimiques (gaz liquéfiés toxiques et corrosifs) ;
- SBM Formulation : produits phytosanitaires pour le compte de tiers, agropharmaceutiques liquides et solides (9 bâtiments de production, conditionnement et stockage) ;
- Entrepôts Consort Minguez (ECM) : stockage de substances toxiques et très toxiques, solides, liquides et gazeuses (de l'ordre de 6000 tonnes de substances toxiques autorisées sur le site) répartis sur deux zones de stockage distinctes (bâtiments 1 et 2).

La zone d'étude traverse la zone de recommandation (verte) du PPRt SMB Formulation et Gazechim, qui correspond à une zone concernée par un niveau d'aléa toxique faible pour les parcelles urbanisées. Dans cet espace, le principe de recommandations prévaut.

Le zonage réglementaire du PPRt du site SEVESO ECM n'est pas intercepté par la zone d'étude.

#### 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

Classé sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, le Canal du Midi traverse la commune de Villeneuve-lès-Béziers mais en dehors de la zone d'étude qui est concernée par sa zone d'influence.

À noter que la zone d'influence du Canal du Midi (zone de co-visibilité directe) sera également amenée à faire l'objet d'une protection au titre de site classé (projet en cours).

On note dans la commune mais en dehors de la zone d'étude le monument historique classé de l'Église de l'Invention de Saint-Etienne à Villeneuve-lès-Béziers.

##### 5.4.5.2. PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

Sur ce secteur, toutes les découvertes archéologiques ayant trait à la Préhistoire concernent la période néolithique. Les terrasses orientales de l'Orb, explorées notamment grâce aux travaux récents du raccordement de l'A9 à l'A75, rassemblent la majorité de ces sites : Les Clapiès, Turquoise, Les Mathes, Malgrasside, et Portiragnes : Guinot 2.

De nombreuses fermes gauloises occupent ce secteur, dont certaines se trouvent sur la zone d'étude (Claudéry). Elles présagent de la présence d'autres vestiges de cette période à proximité tel que La Galiberte. L'occupation s'intensifie à la période gallo-romaine, notamment au sud de Béziers et sur les terrasses orientales de l'Orb. Une *villae* a été répertoriée : les Clapiès-Claudéry, Rue de l'Acropole. Enfin, une nécropole a également été reconnue au lieu-dit « Les Clapiès ».

##### 5.4.5.3. LE PAYSAGE

Le schéma directeur architectural et paysager (SDAP) de la Ligne Nouvelle a identifié 18 sites sensibles représentant un linéaire cumulé de 110 km sur les 150 km de la zone d'étude. Ces derniers ont été identifiés au regard de leur sensibilité paysagère forte. L'objectif est de prendre des mesures paysagères exceptionnelles et de concevoir des projets particuliers qui répondent aux très importants enjeux de ces secteurs.

Villeneuve-lès-Béziers est concernée par le site sensible n°12 « Béziers et le Canal du Midi »

Les enjeux sont liés à la traversée de la plaine de l'Orb (risque de coupure de l'entité paysagère), au risque de coupure urbaine avec les zones d'activités de Villeneuve-lès-Béziers (Capiscol, Claudéry).

#### 5.4.6. Synthèse



##### Avertissement

La carte figurant ci-après est extraite de l'évaluation environnementale de l'étude d'impact figurant au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, portant sur la Phase 1 du projet, et 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 :

- Des sols compressibles dans la plaine de l'Orb ;
- Les captages Forages Gare 2011 et Forage Station 2008 ;
- Les enjeux écologiques (zones humides) ;
- Les enjeux agricoles ;
- Les zones d'activités économiques : Capiscol, Actipolis, La Montagnette-La Claudéry ;
- La présence de plusieurs habitations ;
- La zone d'aménagement différé (ZAD) : La Méridienne de Villeneuve-lès-Béziers ;
- Les zones d'urbanisation future ;
- Les axes de transport suivants : A75, RD612, la ligne ferroviaire Bordeaux-Sète ;
- Les zones d'habitations (lotissements) denses, notamment au sud de l'A9 (les Clapiès) ;
- La ligne Très Haute Tension (SAUCLIERES-ST-VINCENT 1/ SAUCLIERES-ST-VINCENT 2 63 kV) ;
- La zone d'étude couvre, sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, le câble 381.01 du réseau national ;
- Le risque Transport de Matières Dangereuses (TMD) ;
- Le risque de rupture de barrage ;
- Le risque industriel ;
- La zone de recommandation (verte) du PPRt SMB Formulation et Gazechim ;
- La zone d'influence du Canal du Midi (zone de co-visibilité directe) ;
- Villeneuve-lès-Béziers est concernée par le site sensible n°12 « Béziers et le Canal du Midi ».

### Général

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

### Milieu physique

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

### Milieu naturel

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

### Milieu humain

#### Équipement

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

#### Réseau

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

#### Zonage d'urbanisme

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

#### Enjeu agricole et viticole

- Enjeu très fort

### Patrimoine et paysage

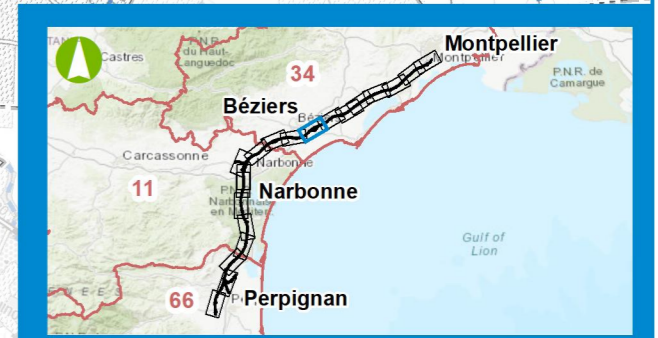
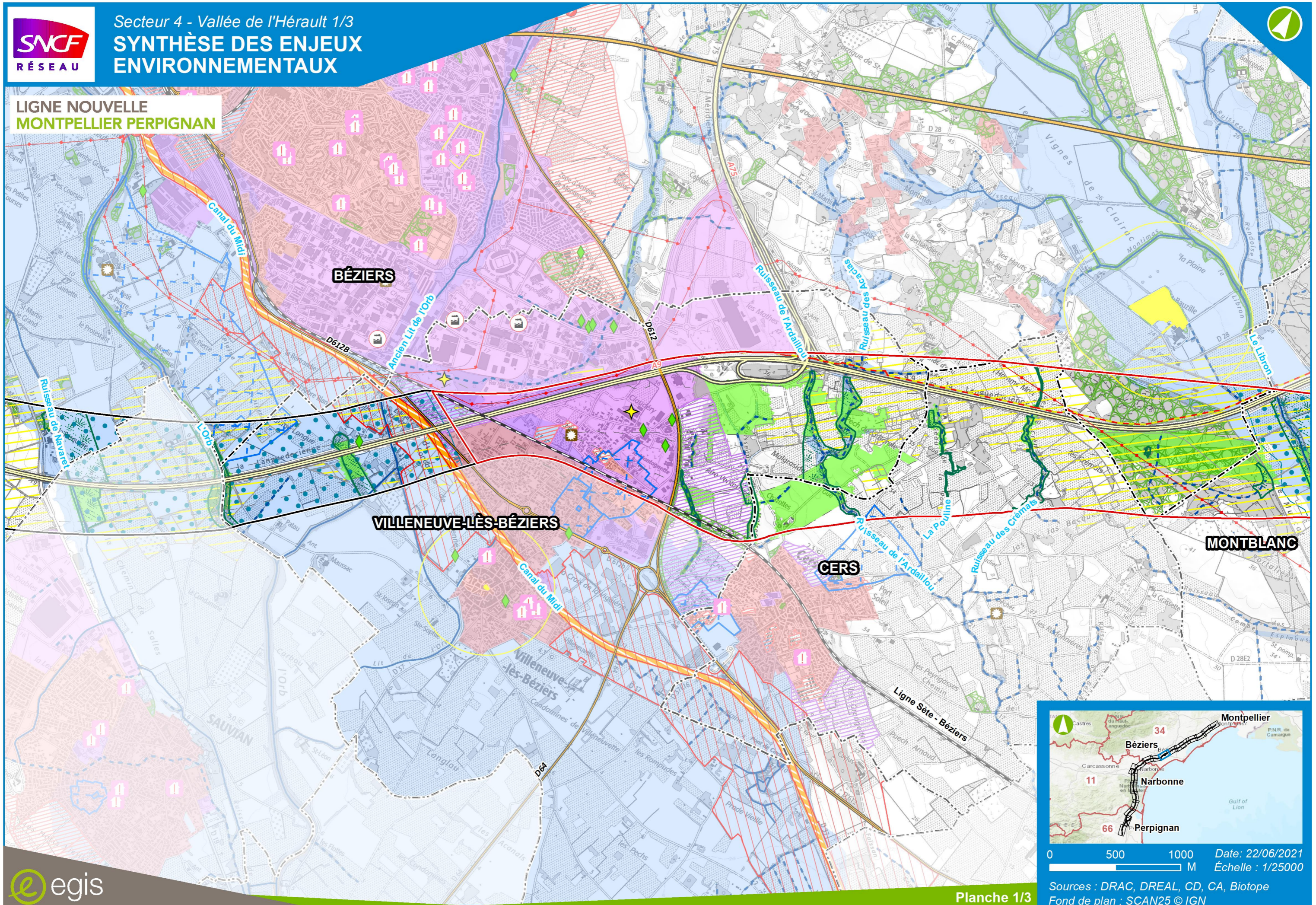
- Patrimoine UNESCO
- Site classé
- Site inscrit
- Site Patrimonial Remarquable
- Voie Domitienne

#### Monument historique et périmètre de protection :

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






**LIGNE NOUVELLE  
MONTPELLIER PERPIGNAN**



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 Villeneuve-lès-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 de l'emplacement réservé n°11 et création de l'emplacement réservé 12 ;
- Suppression d'EBC ;
- Mise en compatibilité des règlements de zonage par des éléments de rédaction spécifiques au projet de la Ligne Nouvelle ;

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

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

Le périmètre de la mise en compatibilité est concerné par les zonages A (agricole), U et UE (urbain), AUz et AUE (à urbaniser) du document d'urbanisme communal.


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

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

No m de la zone concernée par la mise en compatibilité	Proportion de l'emplacement réservé sur la zone	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la superficie de la commune
<b>Zone A</b>	33,52 %	<b>0,68 %</b>
<b>Zone U</b>	8,96 %	<b>0,20 %</b>
<b>dont secteur U3</b>	8,70 %	<b>0,18 %</b>

<b>dont secteur UE2</b>	1,26 %	<b>0,03 %</b>
<b>Zone AUz</b>	36,32 %	<b>0,75 %</b>
<b>Zone AU1</b>	1,83 %	<b>0,04 %</b>
<b>Zone AUE</b>	18,37 %	<b>0,38 %</b>
<b>dont secteur AUE1a</b>	2,05 %	<b>0,04 %</b>
<b>dont secteur AUE1</b>	16,32 %	<b>0,33 %</b>

### 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.

Une zone de remblais importante (8 m) sera aussi réalisée sur la ligne de raccordement, à la limite de la commune de Cers.

Un déblai (jusqu'à 8 m) sera réalisé sur la ligne de raccordement entre deux ponts route.

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

Deux zones de dépôts permanents sont envisagées sur la commune. 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 à ce que les terrains gardent leur potentialité agronomique. Ils pourront ainsi être restitués à

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

Les sols compressibles de la plaine alluviale de l'Orb nécessitent un traitement particulier afin d'éviter les phénomènes de tassement préjudiciables à la pérennité de la Ligne Nouvelle.

Cependant, aucun viaduc n'est prévu sur la commune.

Le projet ne modifie donc pas les risques de tassements existants.

### 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, les effets quantitatifs seront nuls dans la mesure où les déblais et les fondations des ouvrages n'interceptent pas d'aquifère.

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

Les effets qualitatifs en phase travaux sont liés aux risques de pollution accidentelle. En phase d'exploitation, des pollutions accidentelles liées aux transports (section mixte : passagers et fret) ou des pollutions chroniques liées à l'usage de produits phytosanitaires pour l'entretien des voies peuvent avoir lieu.

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

En phase exploitation, l'aménagement comprendra l'ensemble des dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires. Des bassins de rétention et multifonction seront mis en place le long du tracé.

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

Par ailleurs, le raccordement B de la ligne intercepte le PPR du Forage de la Gare sur 600 m. Avec un passage en remblais au niveau de ce forage,



du fait de la profondeur de la nappe, aucun effet n'est à prévoir en phase travaux.

Dans la traversée du PPR, des mesures de réduction spécifiques sont mises en place :

En phase travaux :

- Interdire les installations chantier ;
- Collecter les eaux de ruissellement et les rejeter dans le réseau superficiel après décantation et déshuilage ;

En phase d'exploitation :

- Mettre en place un système d'assainissement ;
- Interdire l'usage de produits phytosanitaires ;
- Mettre en place un 3<sup>e</sup> rail (dit de sécurité) au droit du raccordement B;
- Mettre en place d'un suivi qualitatif et quantitatif des eaux souterraines avant, pendant et après les travaux.

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

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

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

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

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

Le projet concerne notamment le ruisseau de l'Ardailou. Les enjeux liés aux aspects quantitatifs de ce cours d'eau sont modérés.

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

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

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

En ce qui concerne le ruisseau de l'Ardailou, le rescindement du cours d'eau est rendu nécessaire pour garantir la transparence hydraulique de la Ligne Nouvelle. Des mesures seront mises en place pour limiter les effets du rescindement (renaturation).

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

Concernant les aspects qualitatifs, les enjeux associés aux cours d'eau sont faibles pour le ruisseau de l'Ardailou.

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

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

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

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

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

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

##### 5.5.1.5.2. LES EFFETS ET LES MESURES ENVISAGEES

**Risque inondation :** le projet est concerné par le zonage réglementaire du PPRi Bassin Versant de l'Orb des zones rouges « R », qui correspondent aux zones inondables naturelles peu ou non urbanisées, d'aléa indifférencié, et dont la hauteur d'eau en crue centennale est supérieure à 0,5 m.

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

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


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

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

**Le projet soumis à enquête est donc compatible avec le règlement du PPRi. Le PAC du 28/09/2020 lié à la crue des 22 et 23 octobre 2019 sera également pris en compte.**

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

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

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

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

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

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

Le projet s'inscrit dans le périmètre des sites suivants :

- Les PNA Aigle de Bonelli, Emyde lépreuse.

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

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

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

#### 5.5.2.1.4. LES EFFETS SUR LES FONCTIONNALITES ECOLOGIQUES

Les principaux effets du projet sur les continuités écologiques concernent l'interruption de corridors écologiques, en particulier au droit du ruisseau des Acacias (trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon, zones humides, déplacement des chiroptères, de la petite faune et de la grande faune).

#### 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.

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

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

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

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

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

#### 5.5.3.1. LES INCIDENCES SUR LES ACTIVITES AGRICOLES

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

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

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

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

En phase exploitation, les effets sont de deux types :

- Les effets directs du projet sur les exploitations agricoles et viticoles (consommation d'espace, impact sur le bâti, les équipements et les accès...). Sur la commune, environ 27 exploitations sont localisées dans la zone d'étude ;
- Les effets indirects sur les structures collectives (1 cave coopérative concernée), dont les zones d'apport sont localisées sur des parcelles potentiellement impactées (effet sur le potentiel de production notamment).

#### 5.5.3.1.3. LES MESURES ENVISAGEES

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

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

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

Les mesures proposées face aux effets directs sont :

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

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

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

#### 5.5.3.2. LES INCIDENCES SUR LES ACTIVITES SYLVICOLES

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


Plusieurs parcelles d'espace boisé classé (EBC) sont concernées par la phase 1 du projet et seront à déclasser.

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

Le projet ne concerne aucune forêt à enjeu sur la commune.

Les compensations prévues pour les EBC déclassés seront incluses dans les mesures compensatoires liées au défrichement qui seront définies précisément à l'occasion de la procédure d'autorisation unique.

### 5.5.4. Les incidences sur l'environnement humain

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

Le projet s'inscrit au sein d'une zone urbaine. Selon le règlement du PLU, il s'agit des secteurs urbains tels que définis à l'article R.158-18 du code de l'urbanisme : « Peuvent être classés en zone urbaine, les secteurs déjà urbanisés et les secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter. » Le projet est concerné par les secteurs U3, et UE2.

Le projet s'inscrit également au sein d'une zone à urbaniser. Selon le règlement du PLU, il s'agit des secteurs à caractère naturel, non équipés ou insuffisamment équipés, destinés à être ouverts à l'urbanisation la zone à urbaniser est fractionnée en : zone AUZ, dédiée principalement à une opération d'aménagement d'ensemble mixte et AUE.

#### 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.

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

Le projet s'insérera en zone urbanisée (Nord du territoire communal). Plusieurs zones d'activités y sont recensées.

Le projet impactera plusieurs infrastructures de transport importantes (deux départementales) mais croisera également d'autres chemins ruraux et d'exploitations qui nécessiteront des aménagements spécifiques pour leur rétablissement.

1 ligne électrique à Très Haute Tension est interceptée par l'emplacement réservé (SAUCLIERES-ST-VINCENT 1/ SAUCLIERES-ST-VINCENT 263 kV).

En ce qui concerne les télécommunications, la zone d'étude couvre, sur la commune de Villeneuve-les-Béziers le câble 381.01 du réseau national.

**Durant les travaux, le chantier entraînera des nuisances temporaires et indirectes pour les habitants situés à proximité des travaux (l'A9 et la voie ferroviaire existante, les Clapiès, la Montagnette et Claudéry).**

En phase exploitation, la portion urbanisée dans laquelle la Ligne Nouvelle s'insérera sera sujette aux nuisances acoustiques dépassant les seuils réglementaires.

#### 5.5.4.2. LES MESURES ENVISAGEES

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

Les emprises travaux pourront être ponctuellement réduites pour éviter des sites à enjeux ou respecter une limite de propriété.

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


Toutes les voiries et tous les réseaux interceptés seront rétablis. Des déviations seront mises en place pour les principales départementales.

Vis-à-vis du tourisme, toutes les structures d'accueil (hébergement et/ou restauration) ont été évitées par l'optimisation des emprises de la Ligne Nouvelle : l'hôtel Le Pavillon, le restaurant l'Écluse, le centre équestre des Aspes.

Concernant les nuisances acoustiques, des protections acoustiques de types écrans absorbants et merlons seront mises en œuvre sur plus de 5 100 m et environ 40 isolations de façades seront réalisées.

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

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 traverse la zone d'influence du Canal du Midi.

La Ligne Nouvelle intercepte plusieurs sites à forte sensibilité archéologique dont notamment Les Clapiès.

##### 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 a également été optimisé afin d'éviter plusieurs sites à forte sensibilité et fort potentiel archéologique : Château des Clapiès, les Clapiès, l'Arénas, Claudéry, les Mathes et Maigrasside.

La traversée en remblai de la Ligne Nouvelle dans les quartiers résidentiels de Villeneuve-lès-Béziers fera l'objet d'une intégration urbaine et paysagère. Les talus de remblais feront l'objet d'un modelé paysager permettant d'adoucir et d'écrêter les pentes du talus. Ces talus, ainsi que les écrans ou merlons acoustiques et les délaissés seront végétalisés (boisement paysager à chênes verts, amandiers, micocouliers et pins pignon associé à un couvert arbustif méditerranéen sur remblais complémentaires).

#### 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 Villeneuve-lès-Béziers.

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

Le territoire communal s'inscrit dans l'emprise d'un site Natura 2000 : la zone de protection spéciale (ZPS) « Est et Sud de Béziers » (FR9112022).

**Ce site n'est pas directement concerné par le projet.**

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

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

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

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

Les adaptations au PLU de la commune de Villeneuve-lès-Béziers, en vigueur depuis le 23/08/2007, proposées visent à mettre en compatibilité

le document d'urbanisme avec le projet LNMP. La justification du choix du projet retenu figure dans la pièce F-4 « Justification du projet ».

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

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

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

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

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

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

Tableau 7 : Exemple de tableau de suivi

Analyse par zone	Au stade de mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
<b>Zone A (zone agricole)</b>	33,52 %	<b>Y ha acquis</b>
<b>Zone U (zone urbaine)</b>	9,96 %	<b>Y ha acquis</b>
<i>Dont secteur U3 (dédié à l'habitat)</i>	8,70 %	<b>Y ha acquis</b>
<i>Dont secteur UE2 (dédié à l'activité économique)</i>	1,26 %	<b>Y ha acquis</b>
<b>Zone AUz (zone à urbaniser, dédié à une opération habitat/activité)</b>	36,32 %	<b>Y ha acquis</b>
<b>Zone AU1 (zone à vocation d'habitat social)</b>	1,83 %	<b>Y ha acquis</b>
<b>Zone AUE (zone à urbaniser dédiée à l'activité économique)</b>	18,37 %	<b>Y ha acquis</b>
<i>Dont secteur AUE1a</i>	2,05 %	
<i>Dont secteur AUE1</i>	16,32 %	
<b>Espaces boisés classés (EBC)<sup>9</sup></b>	2,77 ha déclassés	<b>Y ha défrichés</b>

<sup>9</sup> Les espaces boisés classés sont inclus dans la zone AUz

## 5.9. RESUME NON TECHNIQUE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 5.9.2. Contenu de l'évaluation environnementale

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

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

#### 5.9.3.1. L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

##### 5.9.3.1.1. LA GEOGRAPHIE

La zone d'étude traverse le nord du territoire communal de Villeneuve-lès-Béziers, qui a la particularité d'être très urbanisé.

Ainsi, la zone d'étude longe l'A9 et franchit plusieurs zones d'activités économiques, lesquelles accueillent plusieurs bâtis d'habitation, une zone d'aménagement économique, plusieurs zones d'urbanisation future (ZAD), des vignobles, plusieurs axes de transport : l'A75, la RD612, la ligne ferroviaire Bordeaux-Sète, plusieurs zones d'habitation denses et un cimetière.

La zone d'étude couvre 2,99 km<sup>2</sup> du territoire communal, soit 17 %.

##### 5.9.3.1.2. LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

Le projet s'inscrit dans la plaine de l'Orb et du Libron. Les sols dans cette zone sont issus de formations géologiques alluvionnaires compressibles.

##### 5.9.3.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

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

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

Un périmètre de protection rapprochée de captage d'eau potable est présent :

- PPR du Forage Gare 2011.

#### 5.9.3.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

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

- Le ruisseau de la Reynarde, affluent du Canal du Midi ;
- Le ruisseau du Malrec
- Le ruisseau des Acacias, affluent de l'Ardaillou ;
- Le ruisseau de l'Ardaillou.

Des enjeux modérés sont associés au franchissement du ruisseau de l'Ardaillou. Les autres ruisseau présentes des enjeux faibles.

#### 5.9.3.1.5. LES RISQUES NATURELS

La commune est soumise au risque inondation et concernée par le Plan de Prévention des Risques inondation du bassin versant de l'Orb. La zone d'étude est située en partie en zone de danger rouge et en zone de danger bleue.

Le risque feu de forêts est globalement faible sur l'ensemble de la zone, avec ponctuellement de petits secteurs à risque moyen à fort.

#### 5.9.3.2. LE PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

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

- Les PNA Emyde lépreuse et Aigle de Bonelli.

Les principaux sites à enjeux écologiques correspondent à des zones humides (bordures de cours d'eau).

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

La viticulture domine le territoire communal. Les enjeux sont globalement modérés sur la zone d'étude, avec quelques parcelles à enjeux forts et très forts.

La zone d'étude est peu boisée dans l'ensemble, avec cependant quelques secteurs à enjeux faibles. Par ailleurs, quelques parcelles d'espaces boisés classés (EBC) sont recensées sur la zone d'étude.

#### 5.9.3.4. L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

La zone d'étude traverse la partie Nord du territoire communal. Elle est composée de zones agricoles, de quelques habitations individuelles et de plusieurs zones d'activités économiques.

Plusieurs infrastructures de transport et réseaux de transport d'énergie y sont également présentes.

Pour ce qui est de l'aspect urbanistique, la zone d'étude comprend 10 servitudes et 4 espaces boisés classés.

La commune est soumise au risque lié au transport de matières dangereuses (A9, RD612 notamment), au risque de rupture de barrage et au risque industriel (sites SEVESO avec PPRt).

#### 5.9.3.5. PATRIMOINE ET PAYSAGE

La zone d'étude ne traverse pas de site classé ou inscrit dans ce secteur ni de périmètre de protection de monument historique. Elle traverse cependant la zone d'influence du Canal du Midi.

Des enjeux archéologiques sont présents puisque la Ligne Nouvelle intercepte plusieurs sites à forte sensibilité archéologique dont notamment Les Clapiès.

Enfin, au droit de Villeneuve-lès-Béziers, la zone d'étude est concernée par le site sensible paysager n°12 « Béziers et le Canal du Midi ».

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

La mise en compatibilité porte sur les zonages A (agricole), U et UE (urbain), AUz et AUE (à urbaniser) du document d'urbanisme communal.

Le tableau ci-après rappelle la répartition en hectares.

**Tableau 8: proportion de l'emplacement réservé par zonage du PLU**

No m de la zone concernée par la mise en compatibilité	Proportion de l'emplacement réservé par zonage du PLU	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la superficie de la commune
<b>Zone A</b>	33,52 %	<b>0,68 %</b>
<b>Zone U</b>	8,96 %	<b>0,20 %</b>
dont secteur U3	8,70 %	<b>0,18 %</b>
dont secteur UE2	1,26 %	<b>0,03 %</b>
<b>Zone AUz</b>	36,32 %	<b>0,75 %</b>
<b>Zone AUE</b>	1,83 %	<b>0,04 %</b>
dont secteur AUE1a	18,37 %	<b>0,38 %</b>
dont secteur AUE1	2,05 %	<b>0,04 %</b>

#### 5.9.4.1. INCIDENCES ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

##### 5.9.4.1.1. LA GEOGRAPHIE

La mise en compatibilité n'a aucun effet.

##### 5.9.4.1.2. LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

La réalisation des affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet sont autorisés dans le périmètre de mise en compatibilité. Ils sont liés au projet engendreront une évolution de la topographie. En effet, la Ligne Nouvelle s'insérera dans le territoire en déblais ou en remblais, ce qui impliquera des modifications locales de relief. Une zone de remblais importante (8 m) sera aussi réalisée sur la ligne de raccordement, à la limite de la commune de Cers.

Un déblai (jusqu'à 8 m) sera réalisé sur la ligne de raccordement entre deux ponts route.

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

##### 5.9.4.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

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

La réalisation des ouvrages d'art de franchissement des cours d'eau constitue un risque important de pollution accidentelle en phase travaux.

Les installations de chantier principales seront situées à l'extérieur de ces secteurs.

Dans la traversée du PPR du forage de la Gare, des mesures de réduction spécifiques sont mises en place :

En phase travaux :

- Interdire l'installation chantier ;
- Collecter les eaux de ruissellement et les rejeter dans le réseau superficiel après décantation et déshuilage ;

En phase d'exploitation :

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

##### 5.9.4.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

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

Les enjeux du projet liés aux eaux superficielles portent uniquement sur le ruisseau de l'Ardaillou.

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

Les cours d'eau traversés par l'aménagement sont protégés des pollutions accidentelles par des bassins de confinement.

##### 5.9.4.1.5. LES RISQUES NATURELS

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

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

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

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

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

Le projet s'inscrit dans le périmètre des PNA Aigle de Bonelli et Emyde lépreuse.

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

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

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

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

**Agriculture :** 27 exploitations sont localisées dans la zone d'étude, avec des effets indirects sur une structure collective. Les mesures proposées résident dans la compensation des surfaces perdues, la possibilité d'un aménagement foncier, le rétablissement des pistes d'exploitation.

Forêts et sylviculture : plusieurs EBC sont à déclasser pour le projet.

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

Le projet s'inscrit au sein d'une zone urbaine. Selon le règlement du PLU, il s'agit des secteurs urbains tels que définis à l'article R.123-5 du Code de l'Urbanisme : « Peuvent être classés en zone urbaine, les secteurs déjà urbanisés et les secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter. » Le projet est concerné par les secteurs U3 et UE2.

Le projet s'inscrit au sein d'une zone à urbaniser. Selon le règlement du PLU, il s'agit des secteurs à caractère naturel, non équipés ou insuffisamment équipés, destinés à être ouverts à l'urbanisation la zone à urbaniser est fractionnée en : zone AUZ, dédiée principalement à une opération d'aménagement d'ensemble mixte et AUE.

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

La réalisation de la Ligne Nouvelle impactera plusieurs bâtis.

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

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

Toutes les voiries et tous les réseaux traversés seront rétablis.

Les PPRT des trois sites SEVESO présents dans la zone d'étude sont évités par la Ligne Nouvelle.

En phase exploitation, des protections acoustiques de types écrans absorbants et merlons seront mises en œuvre sur plus de 5 100 m et environ 40 isolations de façades seront réalisées.

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

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

Le parti d'aménagement visera à intégrer la Ligne Nouvelle par la réalisation d'aménagements paysagers. Les ouvrages seront esthétiquement en adéquation avec le site, conformément aux principes dégagés dans les études antérieures.

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

Le territoire communal s'inscrit dans l'emprise d'un site Natura 2000 : la zone de protection spéciale (ZPS) « Est et Sud de Béziers » (ZPS FR9112022).

##### Le site n'est pas directement concerné par le projet.

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

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

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

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

Les adaptations au PLU de la commune de Villeneuve-lès-Béziers, en vigueur depuis le 23/08/2007, proposées visent à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet LNMP. La justification du choix du projet retenu figure dans la pièce F-4 « Justification du projet ».

#### 5.9.7. 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 9 : Exemple de tableau de suivi**

Analyse par zone	Au stade de mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
<b>Zone A (zone agricole)</b>	33,52 %	<b>Y ha acquis</b>
<b>Zone U (zone urbaine)</b>	9,96 %	<b>Y ha acquis</b>
<i>Dont secteur U3 (dédié à l'habitat)</i>	8,70 %	<b>Y ha acquis</b>
<i>Dont secteur UE2 (dédié à l'activité économique)</i>	1,26 %	<b>Y ha acquis</b>
<b>Zone AUz (zone à urbaniser, dédié à une opération habitat/activité)</b>	36,32 %	<b>Y ha acquis</b>
<b>Zone AU1 (zone à vocation d'habitat social)</b>	1,83 %	<b>Y ha acquis</b>
<b>Zone AUE (zone à urbaniser dédiée à l'activité économique)</b>	18,37 %	<b>Y ha acquis</b>
<i>Dont secteur AUE1a</i>	2,05 %	
<i>Dont secteur AUE1</i>	16,32 %	
<b>Espaces boisés classés (EBC)<sup>11</sup></b>	2,77 ha déclassés	<b>Y ha défrichés</b>

<sup>11</sup> Les espaces boisés classés sont inclus dans la zone AUz

## 6. ANNEXES

### 6.1. ANNEXE TECHNIQUE SERVITUDE T1 RELATIVE AUX CHEMINS DE FER

#### SERVITUDES RELATIVES AU CHEMIN DE FER (T1)

##### 1) GENERALITES

Servitudes relatives aux chemins de fer.

Servitudes de grande voirie :

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

Servitudes spéciales :

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

Servitudes de débroussaillage.

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

Code minier : articles 84 modifié et 107.

Code forestier : articles L 322.3 et L 322.4.

Loi du 29 décembre 1892 : occupation temporaire.

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

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

Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.

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

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

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

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

##### 2) Procédure d'institution

###### 2.1) Procédure

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

Sont applicables aux chemins de fer :

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

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

Alignement

L'obligation d'alignement s'impose :

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

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

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

Mines et carrières

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

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

###### 2.2) Indemnisation

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

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

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

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

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

### 2.3) Publicité

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

### 3) Effets de la servitude

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3

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

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

#### 3.2.1) Obligations passives.

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

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

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

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

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

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

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

#### 3.2.2) Droits résiduels du propriétaire

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

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

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

4



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

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

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


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



## 6.2. ANNEXE TECHNIQUE COURRIER DE LA COMMUNE PORTANT SUR LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC L'OAP

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
DÉPARTEMENT DE L'HERAULT  
ARRONDISSEMENT DE BÉZIERS

Pôle Administration Générale



illeneuve  
lès-Béziers  
Urbanisme

SNCF RESEAU  
Madame Sylvie MARTIN  
Direction Territoriale Occitanie / Montpellier  
101, Allée de Delos, BP 91242  
34011 MONTPELLIER CEDEX

Référence : FS/SD/SM  
06-2021  
Objet : MECDU - Avis de la Commune sur les  
emplacements réservés pour la Ligne  
Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP)

Villeneuve-lès-Béziers,  
Le 29 juin 2021,

Madame,



Je fais suite à votre demande relative à votre dossier d'enquête publique et le volet de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de vos emplacements réservés (ER) avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Aussi, je vous informe émettre un avis favorable à la création de l'ER proposé pour la création d'un bassin sur la parcelle Section AR numéro 233 qui est compatible avec les projets de la commune.

Espérant avoir répondu à vos attentes,

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de ma parfaite considération.

Fabrice SOLANS,  
Maire.



Hôtel de Ville, 1 rue de la Marianne - 34420 Villeneuve-lès-Béziers  
Tél : 04.67.39.47.80 - Courriel : urbanisme@villeneuve-les-beziers.fr  
www.villeneuve-les-beziers.fr

En partenariat avec :

