

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

Pièce H-4 : Commune de Saint-Thibéry



Novembre 2021



PIECE H : MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

SOMMAIRE

1. GENERALITES SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME	7	3.8. Les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme (ancien article L.123-1-5 alinéa III - 2).....	18
1.1. Mise en compatibilité	7	4. LES DISPOSITIONS PROPOSEES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU	19
1.1.1. Définition	7	4.1. Modifications apportées au rapport de présentation.....	19
1.1.2. Champ d'application	7	4.2. Modifications du règlement d'urbanisme	20
1.2. Mise en compatibilité d'un PLU.....	7	4.3. Modifications apportées au plan de zonage	23
1.3. Objet du présent dossier.....	8	4.4. Modifications apportées aux emplacements réservés.....	30
1.4. Réglementation de la mise en compatibilité du PLU et description de la procédure ...	8	5. L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE.....	31
1.4.1. Procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme	8	5.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP	31
1.4.2. Rappel des textes réglementaires	9	5.1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale	31
1.4.3. Le cas particulier des communes « Littoral »	10	5.1.2. Objectifs de l'évaluation et démarche mise en œuvre pour le projet LNMP	31
1.4.4. Contenu du dossier de mise en compatibilité	10	5.2. Contenu de l'évaluation environnementale.....	31
2. LA PRESENTATION DU PROJET	11	5.3. Avis de l'autorité environnementale	32
2.1. Caractéristiques générales du projet.....	11	5.4. Analyse de l'état initial de l'environnement	32
2.1.1. Les enjeux et les apports du projet.....	11	5.4.1. L'environnement physique.....	32
2.1.2. Les objectifs du projet	12	5.4.2. Le patrimoine naturel et biologique	33
2.2. Les caractéristiques de la section du projet traversant la commune de Saint-Thibéry15	15	5.4.3. L'agriculture, la viticulture et la sylviculture	34
2.2.1. Le territoire communal	15	5.4.4. L'environnement humain	34
2.2.2. Le projet sur le territoire communal	15	5.4.5. Le patrimoine et le paysage	35
3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE SAINT-THIBERY	17	5.4.6. Synthèse	35
3.1. Caractéristiques du document d'urbanisme concerné par la mise en compatibilité..	17	5.5. Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement et mesures proposées	40
3.2. Analyse de la compatibilité du projet avec le rapport de présentation	17	5.5.1. Les incidences sur l'environnement physique	40
3.3. Analyse de la compatibilité du projet avec le projet d'Aménagement et de Développement Durable.....	17	5.5.2. Les incidences sur le patrimoine naturel et biologique	41
3.4. Analyse de la compatibilité du projet avec les orientations d'aménagement et de programmation	17	5.5.3. Les incidences sur l'agriculture, la viticulture et la sylviculture.....	42
3.5. analyse de la compatibilité du projet avec le règlement	18	5.5.4. Les incidences sur l'environnement humain	42
3.5.1. Les zones traversées.....	18	5.5.5. Les incidences sur le patrimoine et le paysage	42
3.5.2. Les dispositions générales du règlement	18	5.5.6. Conclusion	43
3.5.3. Analyse de la compatibilité du projet avec les dispositions applicables aux différentes zones	18	5.6. L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000	43
3.5.4. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement graphique (plan de zonage)18	18	5.7. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité	43
3.6. Analyse de la compatibilité du projet avec les emplacements réservés.....	18	5.8. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement.....	43
3.7. Analyse de la compatibilité du projet avec les Espaces Boisés Classés	18	5.9. Résumé non technique	43

5.9.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP	43
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	44
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
6. ANNEXES	47
6.1. Annexe technique servitude T1 relative aux chemins de fer	47

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figures

Figure 1 : étapes de la procédure de mise en compatibilité	8
Figure 2 : L'arc Méditerranéen et l'axe Grand Sud	11
Figure 3 : Localisation de la commune de Saint-Thibéry au regard du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan	13
Figure 4 : Extrait de la présentation du projet global au droit de la commune de Saint-Thibéry	16
Figure 5 : Planche 1 avant mise en compatibilité.....	24
Figure 6 : Planche 1 après mise en compatibilité	25
Figure 7 : Planche 2 avant mise en compatibilité.....	26
Figure 8 : Planche 2 après mise en compatibilité	27
Figure 9 : Planche 3 avant mise en compatibilité.....	28
Figure 10 : Planche 3 après mise en compatibilité	29
Figure 11 : Principaux enjeux environnementaux (1/3)	37
Figure 12 : Principaux enjeux environnementaux (2/3)	38
Figure 13 : Principaux enjeux environnementaux (3/3)	39

TABLEAUX

Tableau 1 : Dates clefs du document d'urbanisme opposable	17
Tableau 2: Proportion de l'emplacement réservé par zone	18
Tableau 3 : Servitudes d'utilité publique dans la zone d'étude	35
Tableau 4: Proportion de l'emplacement réservé par zonage du PLU	40
Tableau 5 : Exemple de tableau de suivi	43
Tableau 6: Proportion de l'emplacement réservé par zonage du PLU	44
Tableau 7 : 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 »¹ du document d'urbanisme. La compatibilité est donc remplie à la double condition que :

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

1.1.2. Champ d'application

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

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

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

1.2. MISE EN COMPATIBILITE D'UN PLU

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

Le PLU a principalement pour objet de :

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

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

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

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

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

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

1.3. OBJET DU PRESENT DOSSIER

Le présent dossier, établi conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du code de l'urbanisme, traite de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Thibéry, dans le département de l'Hérault, dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de la phase 1 du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

La mise en compatibilité des PLU doit permettre la réalisation de l'opération avec :


- la section courante de ligne ferroviaire proprement dite (incluant les ouvrages en terre et les ouvrages d'art, les équipements ferroviaires : voies, caténaires, signalisation, télécommunications, commandes, etc.) ;
- les aménagements permettant l'insertion de la Ligne nouvelle dans son environnement, ainsi que les rétablissements de voirie ;
- pour les communes concernées, les autres installations directement nécessaires à l'infrastructure (raccordements au réseau ferroviaire, bases travaux, bases maintenance, voies d'accès aux ouvrages et équipements, sous-stations électriques...).

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

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

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

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

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

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

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




Figure 1: étapes de la procédure de mise en compatibilité

① Avis de l'autorité environnementale :

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

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

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

 *Cet avis de l'autorité environnementale, rendu dans un délai de 3 mois à compter de la réception d'un dossier complet, figure, pour le présent dossier de mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Thibéry 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 compétent, du maire de la commune également invité, et des personnes publiques associées prévues au code de l'urbanisme, parmi lesquelles notamment :

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

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

- 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 Saint-Thibéry.

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'Etat, 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'Etat, 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'Etat :

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° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. 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'Etat 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'Etat.

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. »

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

1.4.3. Le cas particulier des communes « Littoral »

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

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

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

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

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

La commune de Saint-Thibéry, 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 ;

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.

- des emplacements réservés ;
 - des espaces boisés classés (EBC)
 - des éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du Code de l'urbanisme;
 - les **dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité** du PLU de la commune, au regard notamment :
 - du **plan de zonage**, avec la mise en vis-à-vis de deux extraits de plan de zonage concerné par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version mise à jour pour faire figurer l'emplacement réservé pour le projet.


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

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

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

2. LA PRESENTATION DU PROJET

2.1. CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

2.1.1. Les enjeux et les apports du projet

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

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

La Ligne Nouvelle permettra à la fois de faire circuler :

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

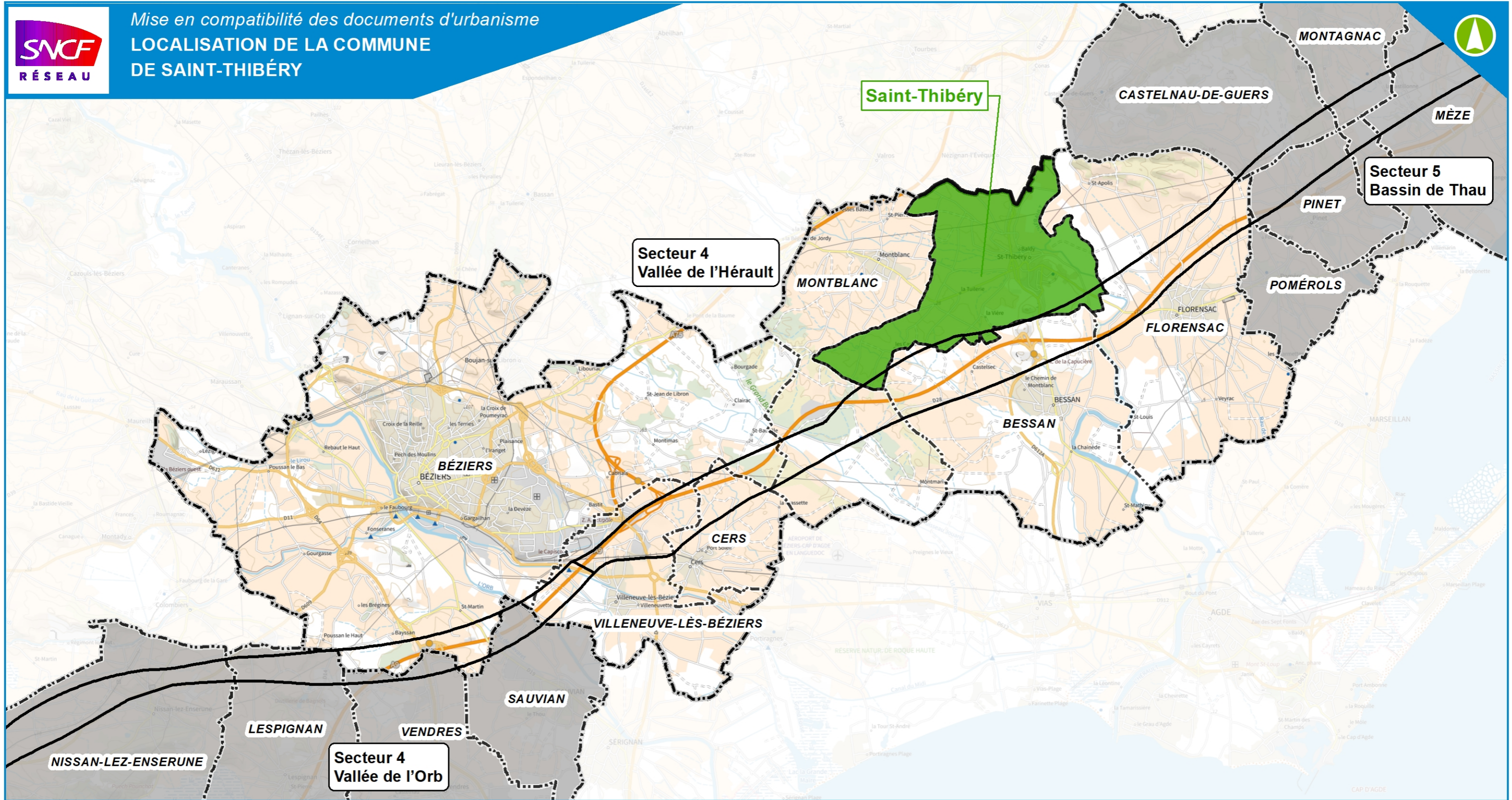
En complément de la voie ferrée existante modernisée, la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan permet de renforcer l'offre ferroviaire pour les voyageurs : plus de TGV, plus de TER sur la voie ferrée existante et de renforcer l'offre pour le transport de marchandises, créant ainsi les conditions d'un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

2.1.2. Les objectifs du projet

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

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

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



LÉGENDE

- Zone de Passage Préférentielle
- Commune concernée
- Limite communale

**LIGNE NOUVELLE
 MONTPELLIER PERPIGNAN**



0 1 2
 Km

Date : 21/01/2021
 Échelle : 1/100000

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


2.2. LES CARACTERISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE DE SAINT-THIBERY

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 Saint-Thibéry 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 F7A1 et F7A2).*

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


2.2.1. Le territoire communal

La commune de Saint-Thibéry se situe dans le département de l'Hérault à 35 km de Béziers.

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

La superficie de Saint-Thibéry est de 1 850 hectares et elle compte 2 665 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 le sud de la commune de Saint-Thibéry, en limite des communes de Bessan et Florensac.

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

2.2.2.1. L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Le projet traverse le territoire communal sur environ 700 m au total, sur différents secteurs de la commune, principalement en remblai dans ce secteur de la vallée de l'Hérault.

Cette section de la Ligne Nouvelle entre une première fois sur la commune (en limite avec Bessan) au niveau du lieu-dit « la Garriguette » sur un secteur en déblai d'une profondeur maximale de 4 m et sur un linéaire de quelques dizaines de mètres avant de pénétrer de nouveau sur le territoire de Bessan.

Elle rentre une seconde fois sur le territoire de Saint-Thibéry, cette fois en remblai d'une profondeur maximale d'environ 8 m, au lieu-dit « Figuerolles », jusqu'au ruisseau de Marignan qui marque la limite communale.

Elle pénètre une troisième fois dans la commune après avoir franchi la RD125 puis atteint de nouveau la limite communale avec Bessan dans laquelle elle pénètre au droit du lieu-dit « la grange de Milhau ».

Enfin, elle pénètre la commune en limite communale avec Florensac et traverse une zone agricole au sud du lot « Les Pesquiès ». Elle atteint alors une dernière fois la limite communale au niveau de l'extrémité sud du chemin du Moulin.

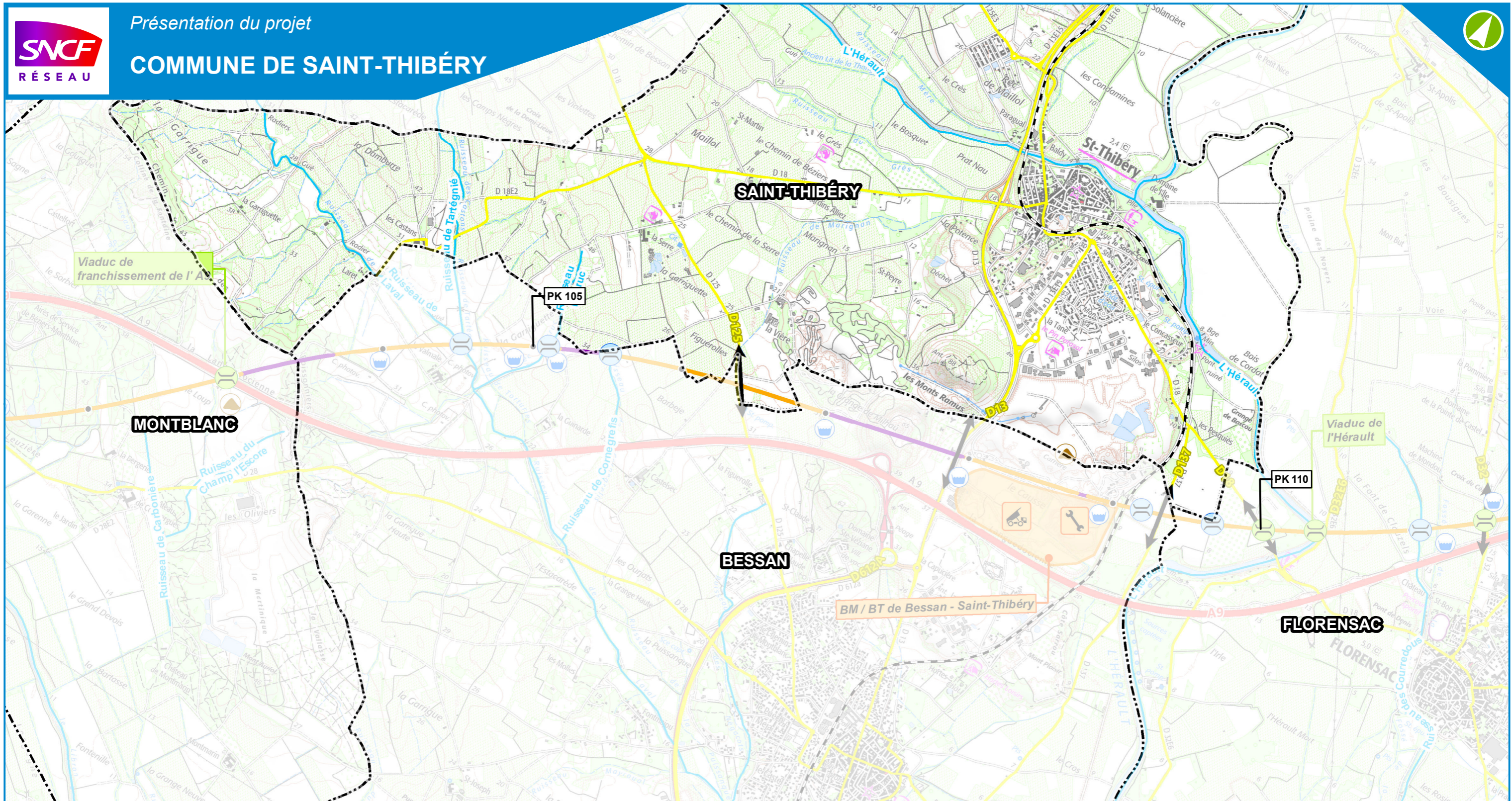
2.2.2.2. LES RETABLISSEMENTS DE VOIRIE

La Ligne Nouvelle intercepte une route départementale (RD125). Au total, deux rétablissements de chemins sont prévus dans le cadre du projet.

Aucun chemin de randonnée n'est concerné.

2.2.2.3. LES INSTALLATIONS CONNEXES

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



LÉGENDE

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

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

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

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



3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE SAINT-THIBÉRY

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

Le document d'urbanisme en vigueur de la commune de Saint-Thibéry est son **PLU approuvé le 20 mars 2007** et dont la dernière modification en date est la modification n°4 du 21 décembre 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. Ces orientations ont permis d'élaborer un PLU qui se compose des documents réglementaires suivants :

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

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

Tableau 1 : Dates clefs du document d'urbanisme opposable

PLU de Saint-Thibéry		
Approbation du document d'urbanisme	Approbation des révisions et révisions simplifiées	Approbation des modifications et modification simplifiées
Approuvé le 20/03/2007	Révisions simplifiées n°1 et n°2 le 06/10/2010 Révision simplifiée n°3 le 20/04/2011 Révision simplifiée n°4 le 28/03/2012	Modification n°1 le 04/02/2009 Modification n°2 le 10/12/2010 Modification n°3 le 22/05/2013 Modification simplifiée n°4 le 19/11/2014 (supprimée) Modification simplifiée n°5 le 15/12/2015 Modification simplifiée n°6 le 25/05/2016 Modification simplifiée n°7 le 25/01/2017 Modification simplifiée n°8 le 06/2018 Modification n°4 le 21/12/2020

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

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

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

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

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

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

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

Le rapport de présentation de la commune de Saint-Thibéry présente notamment les enjeux identifiés concernant les grandes problématiques environnementales et d'aménagement urbain. Il présente les servitudes d'utilité publique qui comprennent un emplacement réservé au profit de RFF pour le Projet d'Intérêt Général de la Ligne nouvelle Languedoc-Roussillon à grande vitesse tel que défini par l'arrêté préfectoral n°2000-I-4353 du 29 décembre 2000).

Le rapport de présentation prend donc en compte le projet de la Ligne Nouvelle. Par ailleurs, ce dernier ne remet pas en cause les enjeux et orientations figurant dans le rapport. Cependant il sera nécessaire d'actualiser l'intitulé du projet ainsi que son bénéficiaire.

Ainsi, le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est compatible avec le rapport de présentation mais une mise à jour du document est nécessaire.

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 énonce les volontés communales issues du diagnostic pour le développement futur de Saint-Thibéry :

- Croissance démographique maîtrisée ;
- Renouveau urbain du centre ancien ;
- Développement d'un nouveau secteur d'urbanisation.

En conséquence, le PADD de Saint-Thibéry s'articule en 4 points :

1. Préserver l'environnement et les paysages ;
2. Valoriser le centre ancien ;
3. Structurer l'espace urbain ;
4. Favoriser un développement équilibré.

En passant au niveau de la limite communale, la Ligne Nouvelle n'impacte ni le centre ancien et la zone urbaine, ni les domaines d'interventions définis en termes d'enjeu paysager.

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

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

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

Le PLU de la commune possède deux orientations d'aménagement :

- La première concernant le secteur Ah, hameau agricole, situé au nord de l'embranchement des RD125E3 et de la RD13.
- Une seconde, issue de la Modification n°4, portant sur l'urbanisation de zone AUu créée.

Les emprises du projet de Ligne Nouvelle n'interceptent pas les secteurs faisant l'objet de ces orientations et ne compromettent pas leur réalisation. Le projet est donc compatible avec ces orientations d'aménagement.

3.5. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE REGLEMENT

3.5.1. Les zones traversées

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

Tableau 2: Proportion de l'emplacement réservé par zone

Zone concernée	Proportion de l'emplacement réservé sur la zone
Zone N (zone naturelle et forestière)	5 %
Zone A (zone agricole)	95 %

3.5.2. Les dispositions générales du règlement

Les dispositions générales s'appliquent à l'ensemble du territoire de la commune de Saint-Thibéry.

L'article 4 spécifie que la commune est couverte par un Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) approuvé le 2 décembre 2003 et qu'il en découle notamment qu'en zone inondable, les clôtures doivent être étudiées de manière 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 la pièce F-7A « Evaluation environnementale de la première phase (Montpellier – Béziers) »).

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 ».

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

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

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

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

3.5.3.1. REGLEMENT DE LA ZONE A

La zone A correspond aux zones agricoles de la commune. Sont classées dans cette zone les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique ou économique des terres agricoles.

La zone A est concernée pour partie par la zone inondable rouge R. Dans la zone agricole, le périmètre de l'emplacement réservé pour la Ligne Nouvelle n'est pas situé en zone R.

L'article A1 établit que les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article A2 sont interdites et que l'extraction de terres y est strictement interdite au sens minier du terme.

L'article A2 autorise les équipements publics ou d'intérêt collectif d'infrastructure et de superstructure ne compromettant pas le caractère agricole de la zone.

Sont également autorisés les affouillements et exhaussement de sols à condition d'être directement liés aux travaux de fondation ou d'assainissement des constructions admises dans la zone et qu'ils ne portent pas atteinte au caractère du site.

Bien que la faible emprise de l'emplacement réservé à la Ligne Nouvelle (13 ha d'ER en zone A sur plus de 950 ha de zone A à l'échelle de la commune) induise un impact limité sur le caractère agricole de sa zone d'implantation, et compte tenu de la formulation de l'article A2 mentionnant uniquement les « constructions admises » **il apparaît nécessaire de faire évoluer le règlement de la zone A.**

3.5.3.2. REGLEMENT DE LA ZONE N

La zone N est une zone classée naturelle et forestière, à protéger en raison de la qualité des sites, milieux et espaces naturels, des paysages et de leur intérêt du point de vue esthétique, historique et écologique, ainsi que pour son rôle de protection contre les risques naturels.

La zone N est concernée pour partie par la zone inondable rouge R. Dans la zone naturelle, le périmètre de l'emplacement réservé pour la Ligne Nouvelle est situé en zone R.

L'article N1 établit que les occupations et utilisations non mentionnées à l'article N2 sont interdites.

L'article N2 autorise les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif à la condition qu'elle ne portent pas atteinte à la préservation des sols agricoles et forestiers, à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages.

Bien que la faible emprise de l'emplacement réservé à la Ligne Nouvelle (moins de 0,5ha d'ER en zone N sur plus de 33ha de zone N à l'échelle de la commune) induise un impact limité sur la préservation des sols agricoles et forestiers, à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages, et compte tenu de la formulation de l'article N2 mentionnant uniquement les « constructions admises » **il apparaît nécessaire de faire évoluer le règlement de la zone N.**

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

Le plan de zonage n'intègre pas le bon périmètre du projet (emplacements réservés). Le plan de zonage est ainsi incompatible avec le projet et doit faire l'objet d'une mise en compatibilité.

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

Six emplacements réservés sont inscrits au PLU de Saint-Thibéry. L'emplacement réservé n°8 concerne le tracé de la Ligne à Grande Vitesse, inscrit sans bénéficiaire associé. Les autres emplacements réservés ne sont pas interceptés par le projet.

Le projet ayant évolué, il conviendra de faire évoluer l'intitulé et la surface de l'emplacement réservé n°8, qui sera porté au bénéfice de SNCF Réseau.

La liste des emplacements réservés et le plan de zonage seront donc modifiés.

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

Aucun Espace Boisé Classé n'est concerné par le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan sur le territoire de la commune. Le projet est compatible avec ces derniers.


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 sur le territoire de la commune.

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

4.1. MODIFICATIONS APORTEES AU RAPPORT DE PRESENTATION

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.

Rapport de présentation : Avant mise en compatibilité

B.5 Les servitudes d'urbanismes particulières

Les emplacements réservés annoncent une volonté d'acquisition par la collectivité en vue de réaliser des aménagements à caractère d'intérêt public. Ils concernent :

- Une surface réservée d'environ 8000 m² pour l'extension des équipements sportifs à proximité du stade dans le secteur AUa2x (commune),
- La réservation de la parcelle n°23 pour l'implantation de la nouvelle station d'épuration qui permettra à la commune de répondre à ses besoins futurs en matière d'assainissement et d'assurer une mise aux normes de la situation **actuelle**,
- Un emplacement réservé au profit de RFF pour le **Projet d'Intérêt Général** de la Ligne Nouvelle Languedoc Roussillon à grande vitesse (périmètre défini par l'arrêté préfectoral n°2000-I-4353 du 29 décembre 2000),
- Conformément au règlement du PPRI, la réservation **d'un cheminement d'accès sur la crête de la digue** de protection contre les inondations, afin d'en faciliter le contrôle et l'accès,
- **Le doublement de la RD13**

Rapport de présentation : Après mise en compatibilité

B.5 Les servitudes d'urbanismes particulières


Les emplacements réservés annoncent une volonté d'acquisition par la collectivité en vue de réaliser des aménagements à caractère d'intérêt public. Ils concernent :

- Une surface réservée d'environ 8000 m² pour l'extension des équipements sportifs à proximité du stade dans le secteur AUa2x (commune),
- La réservation de la parcelle n°23 pour l'implantation de la nouvelle station d'épuration qui permettra à la commune de répondre à ses besoins futurs en matière d'assainissement et d'assurer une mise aux normes de la situation **actuelle**,
- Un emplacement réservé au profit de **SNCF Réseau** pour la **Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan**,
- Conformément au règlement du PPRI, la réservation **d'un cheminement d'accès sur la crête de la digue** de protection contre les inondations, afin d'en faciliter le contrôle et l'accès,
- **Le doublement de la RD13**

4.2. MODIFICATIONS DU REGLEMENT D'URBANISME

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

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

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

Zone A : Avant mise en compatibilité	Zone A : Après mise en compatibilité
<p>ARTICLE A-2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES</p> <p>Principe général : seules peuvent être autorisées les occupations et utilisations du sol directement liées à l'exploitation agricole (listées ci-après), et pour lesquelles est démontrée la nécessité technique de leur implantation sans porter atteinte au caractère de la zone et du site :</p> <ul style="list-style-type: none"> - toutes nouvelles constructions liées et nécessaires à l'activité productive agricole et les constructions à usage d'habitation limitées exclusivement aux cas et conditions décrits au paragraphe II ci-après. - les équipements publics ou d'intérêt collectif d'infrastructure et de superstructure qui ne compromettent pas le caractère agricole du secteur. <p>Occupations et utilisations du sol admises :</p> <p>Les travaux de transformation et d'agrandissement des constructions existantes dans la limite de 60 m² de plancher en une seule fois, à usage :</p> <p>de lieux de vente destinés aux productions de l'exploitation</p> <p>Les travaux d'extension d'habitation existante dans la limite de 60 m² de plancher et en une seule fois, à condition qu'ils soient directement liés et nécessaires à l'exploitation agricole.</p> <p>Les changements de vocation de bâtiment existant pour constituer le logement de l'exploitant lorsque la présence permanente et rapprochée de ce dernier sera démontrée nécessaire et indispensable au fonctionnement de l'activité agricole (cave particulière, certains types d'élevage) et à condition que ce changement de destination ne compromette pas l'activité agricole.</p> <p>Les aménagements, extensions et créations en annexe des bâtiments existants de l'exploitation agricole permettant les activités " d'accueil à la ferme " définies de la manière suivante :</p> <p>Chambre d'hôtes : l'agrandissement d'un bâtiment existant de l'exploitation en vue de l'hébergement touristique est autorisé dans la limite de 5 chambres et 20 m² de surface de plancher par chambre</p> <p>Tables d'hôtes : l'agrandissement de la résidence principale de l'exploitant agricole est limité à 60 m² de surface de plancher</p> <p>Gîtes ruraux : la création de gîtes ruraux affectés à l'hébergement touristique est limitée à 3 gîtes pour une surface maximale de 180 m² de surface de plancher en annexe ou en extension de l'habitation de l'exploitant agricole</p> <p>Ferme auberge : la création de ferme auberge liée à l'existence d'une exploitation agricole et de l'habitation de l'exploitant est autorisée dans la limite de 60 m² de surface de plancher</p> <p>Goûter à la ferme : la création d'une structure goûter à la ferme liée à l'existence d'une exploitation agricole et de l'habitation de l'exploitant est autorisée dans la limite de 60 m² de surface de plancher</p> <p>Camping à la ferme 6 emplacements autorisés avec équipements sanitaires.</p> <p>Les nouvelles constructions à usage d'habitation constituant le logement de l'exploitant lorsque la présence permanente et rapprochée de ce dernier sera démontrée nécessaire et indispensable au fonctionnement de l'activité agricole (cave particulière, certains types d'élevage). Les constructions à usage d'habitation devront être réalisées simultanément ou postérieurement aux corps de bâtiments professionnels auxquelles elles sont liées. Il ne sera autorisé qu'un seul bâtiment à usage d'habitation par exploitation agricole.</p> <p>Les affouillements et exhaussements des sols à condition qu'ils soient directement liés et nécessaires à l'exploitation agricole, qu'ils soient nécessaires aux travaux de fondation ainsi qu'à l'assainissement des constructions admises dans la zone et qu'ils ne portent pas atteinte au caractère du site.</p>	<p>ARTICLE A-2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES</p> <p>Principe général : seules peuvent être autorisées les occupations et utilisations du sol directement liées à l'exploitation agricole (listées ci-après), et pour lesquelles est démontrée la nécessité technique de leur implantation sans porter atteinte au caractère de la zone et du site :</p> <ul style="list-style-type: none"> - toutes nouvelles constructions liées et nécessaires à l'activité productive agricole et les constructions à usage d'habitation limitées exclusivement aux cas et conditions décrits au paragraphe II ci-après. - les équipements publics ou d'intérêt collectif d'infrastructure et de superstructure qui ne compromettent pas le caractère agricole du secteur. - 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 A3 à A14 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires. <p>Occupations et utilisations du sol admises :</p> <p>Les travaux de transformation et d'agrandissement des constructions existantes dans la limite de 60 m² de plancher en une seule fois, à usage :</p> <p>de lieux de vente destinés aux productions de l'exploitation</p> <p>Les travaux d'extension d'habitation existante dans la limite de 60 m² de plancher et en une seule fois, à condition qu'ils soient directement liés et nécessaires à l'exploitation agricole.</p> <p>Les changements de vocation de bâtiment existant pour constituer le logement de l'exploitant lorsque la présence permanente et rapprochée de ce dernier sera démontrée nécessaire et indispensable au fonctionnement de l'activité agricole (cave particulière, certains types d'élevage) et à condition que ce changement de destination ne compromette pas l'activité agricole.</p> <p>Les aménagements, extensions et créations en annexe des bâtiments existants de l'exploitation agricole permettant les activités " d'accueil à la ferme " définies de la manière suivante :</p> <p>Chambre d'hôtes : l'agrandissement d'un bâtiment existant de l'exploitation en vue de l'hébergement touristique est autorisé dans la limite de 5 chambres et 20 m² de surface de plancher par chambre</p> <p>Tables d'hôtes : l'agrandissement de la résidence principale de l'exploitant agricole est limité à 60 m² de surface de plancher</p> <p>Gîtes ruraux : la création de gîtes ruraux affectés à l'hébergement touristique est limitée à 3 gîtes pour une surface maximale de 180 m² de surface de plancher en annexe ou en extension de l'habitation de l'exploitant agricole</p> <p>Ferme auberge : la création de ferme auberge liée à l'existence d'une exploitation agricole et de l'habitation de l'exploitant est autorisée dans la limite de 60 m² de surface de plancher</p> <p>Goûter à la ferme : la création d'une structure goûter à la ferme liée à l'existence d'une exploitation agricole et de l'habitation de l'exploitant est autorisée dans la limite de 60 m² de surface de plancher</p> <p>Camping à la ferme 6 emplacements autorisés avec équipements sanitaires.</p> <p>Les nouvelles constructions à usage d'habitation constituant le logement de l'exploitant lorsque la présence permanente et rapprochée de ce dernier sera démontrée nécessaire et indispensable au fonctionnement de l'activité agricole (cave particulière, certains types d'élevage). Les constructions à usage d'habitation devront être réalisées simultanément ou postérieurement aux corps de bâtiments professionnels auxquelles elles sont liées. Il ne sera autorisé qu'un seul bâtiment à usage d'habitation par exploitation agricole.</p> <p>Les affouillements et exhaussements des sols à condition qu'ils soient directement liés et nécessaires à l'exploitation agricole, qu'ils soient nécessaires aux travaux de fondation ainsi qu'à l'assainissement des constructions admises dans la zone et qu'ils ne portent pas atteinte au caractère du site.</p>

Zone N : Avant mise en compatibilité

ARTICLE N-2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

L'extension motivée et mesurée des bâtiments existants, dans la mesure où elle ne dépasse pas 40 m² de SHON en une seule fois et où elle ne conduit pas à créer de logements supplémentaires,

Les équipements d'utilité publique et les installations classées :

Soit nécessaire à la sécurité (lutte contre l'incendie) ;

Soit nécessaire à l'accessibilité du site,

Soit nécessaire à l'hygiène et la santé publique, les installations et constructions directement liées à l'exploitation des carrières,

Dans le secteur Na : les déchetteries et les équipements techniques et bâtiments liés à l'exploitation de cette activité.

Dans le secteur Nmt : les installations et équipements liés aux activités de sports mécaniques et l'organisation de compétitions liées à ce sport.

Dans le secteur Nbt : les équipements strictement liés à l'activité de Ball Trap.

Dans le secteur N-ex : les équipements sportifs sous condition des mesures réglementaires concernées dans le PPRI.

Zone N : Après mise en compatibilité

ARTICLE N-2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

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 N3 à N16 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,

L'extension motivée et mesurée des bâtiments existants, dans la mesure où elle ne dépasse pas 40 m² de SHON en une seule fois et où elle ne conduit pas à créer de logements supplémentaires,

Les équipements d'utilité publique et les installations classées :

Soit nécessaire à la sécurité (lutte contre l'incendie) ;

Soit nécessaire à l'accessibilité du site,

Soit nécessaire à l'hygiène et la santé publique, les installations et constructions directement liées à l'exploitation des carrières,

Dans le secteur Na : les déchetteries et les équipements techniques et bâtiments liés à l'exploitation de cette activité.

Dans le secteur Nmt : les installations et équipements liés aux activités de sports mécaniques et l'organisation de compétitions liées à ce sport.

Dans le secteur Nbt : les équipements strictement liés à l'activité de Ball Trap.

Dans le secteur N-ex : les équipements sportifs sous condition des mesures réglementaires concernées dans le PPRI.












4.3. 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.

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

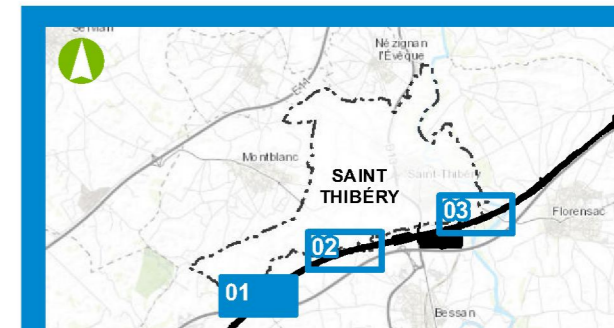
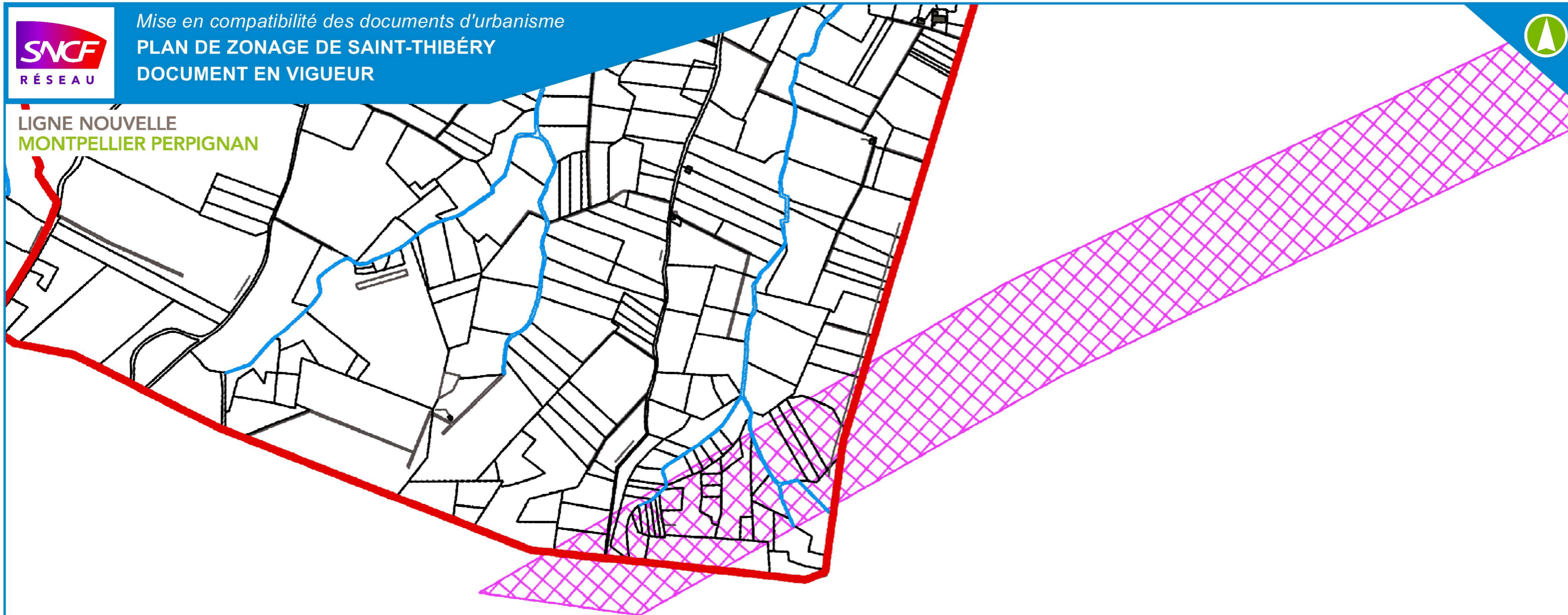
LEGENDE	
	Limite de zonage
	Amendement Dupont Article L.111-1-6 du CU
	Emplacement réservé
	Espace Boisé Classé Article L.130 1 du CU
	Secteur protégé en raison de la richesse du sol ou du sous-sol : Secteur des carrières
	Périmètre éloigné de 100 m de l'actuelle et future station d'épuration Périmètre éloigné de 200 m autour des bassins d'évaporation de la cave coopérative
ppri	
	R/Zones inondables Naturelles d'aléa indifférencié
	RU:Zones inondables Urbanisées d'aléa fort
	BU/Zones inondables Urbanisées exposées à des risques moindres
	SUE 1/Secteur urbanisé endigué
	SUE 2/Secteur urbanisé endigué

LÉGENDE – APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ

Aucune modification n'est apportée à la légende du plan de zonage.



LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN



0 50 100
Mètres

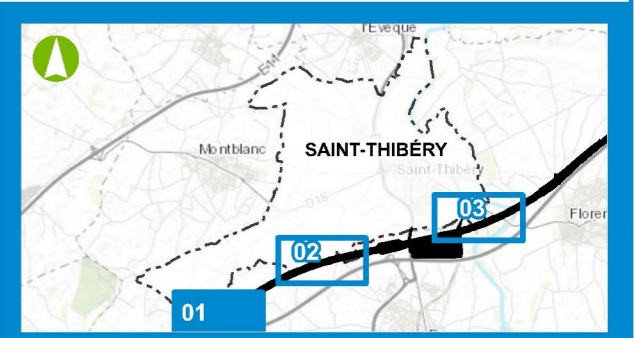
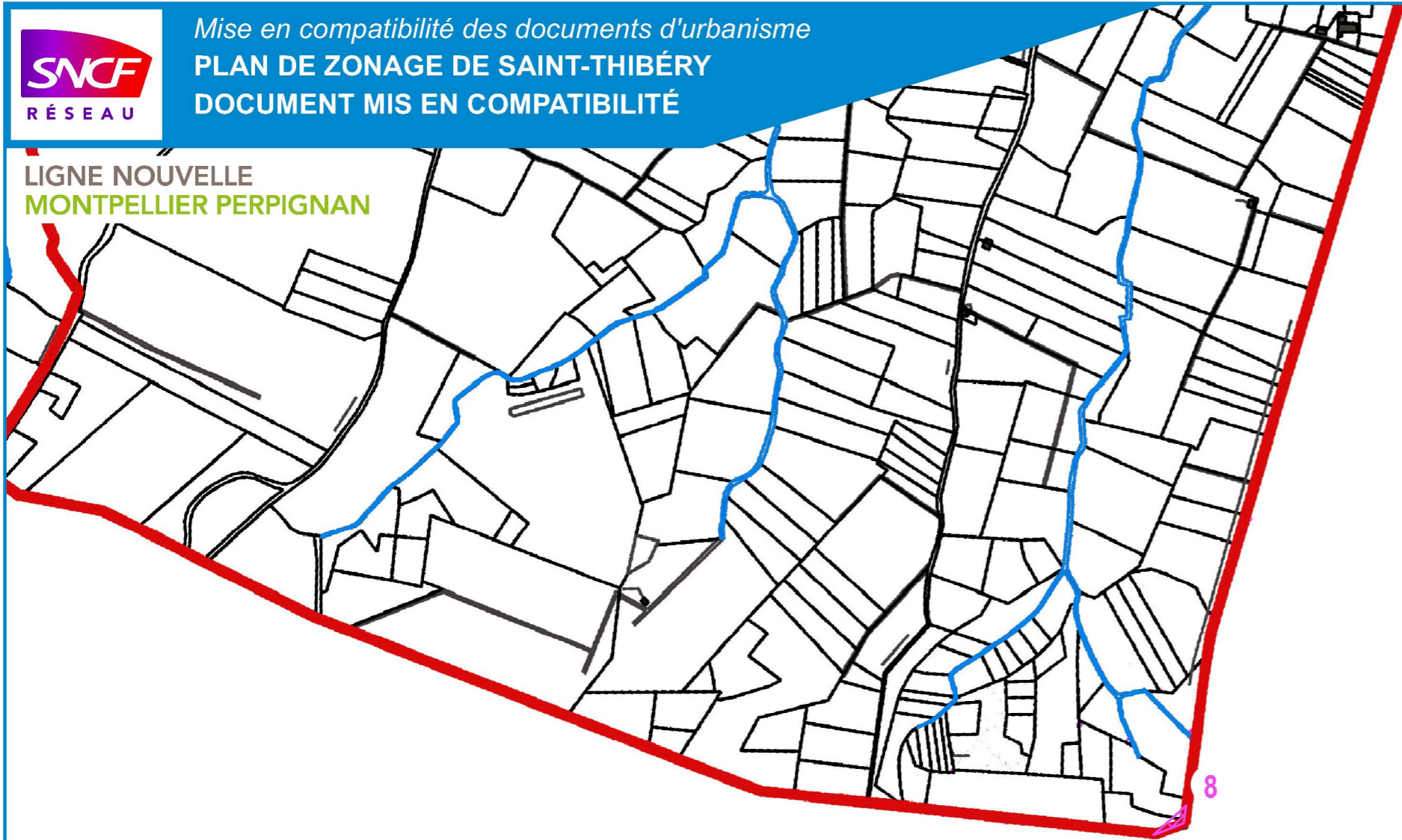
Date : 19/01/2021

Échelle : 1/5000

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



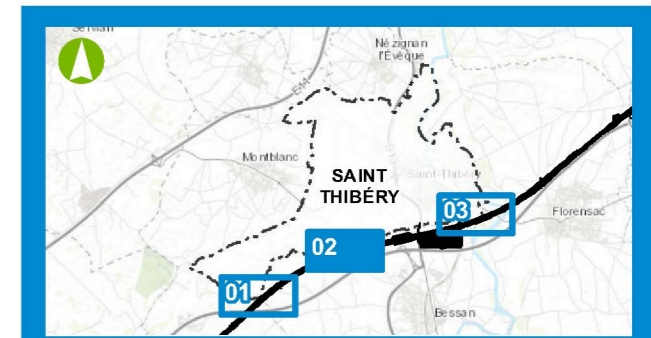
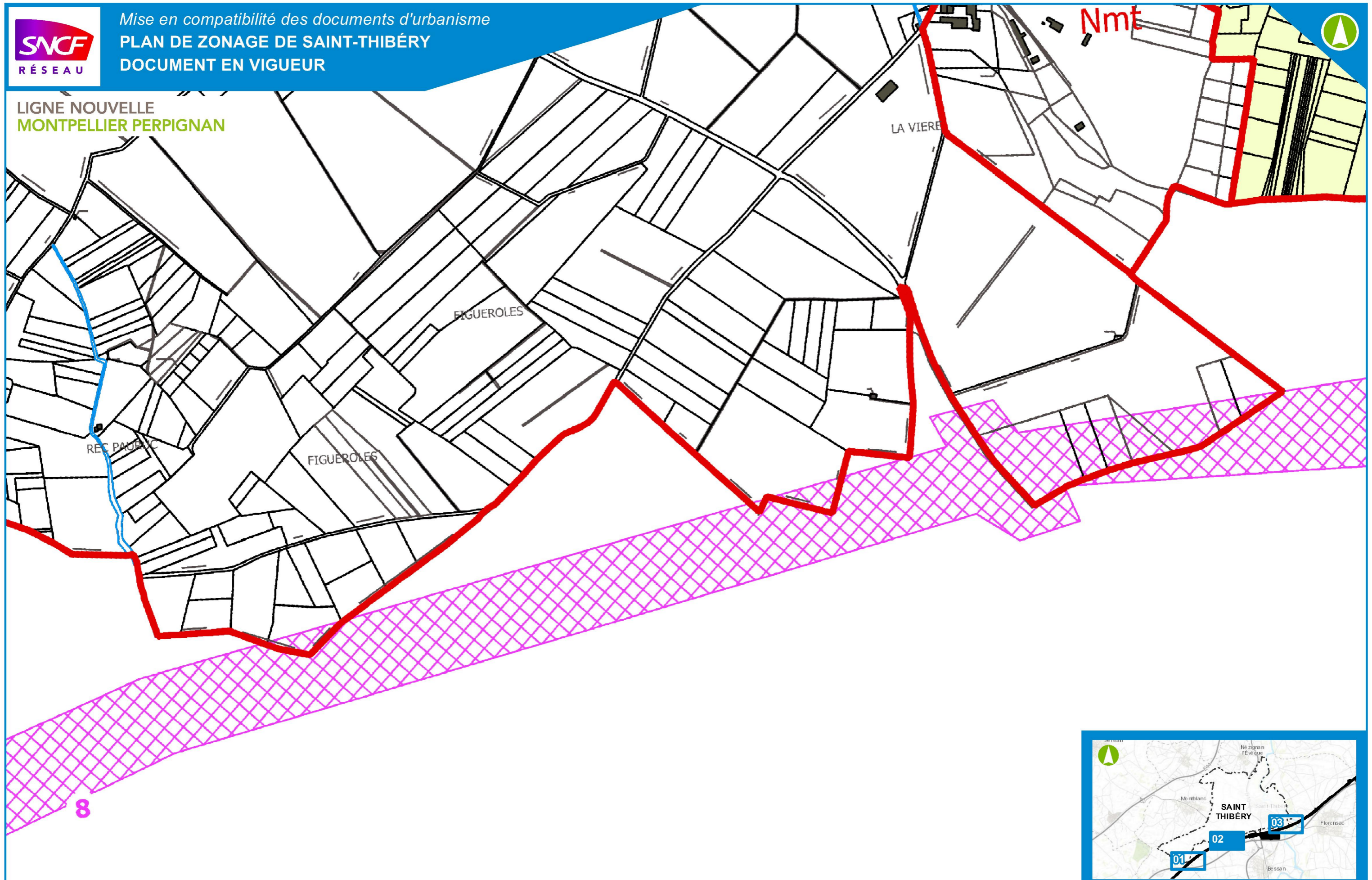
LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN



0 40 80 Mètres
Date : 01/06/2021
Échelle : 1/5000

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

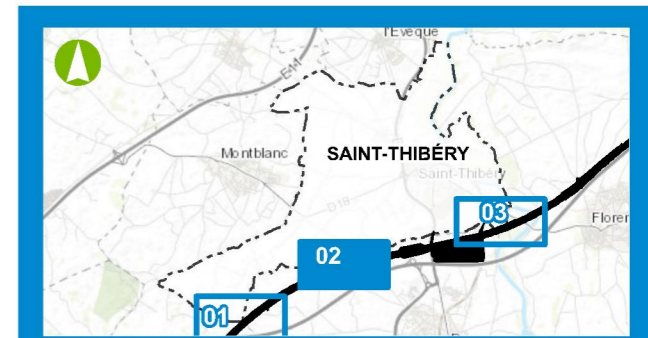
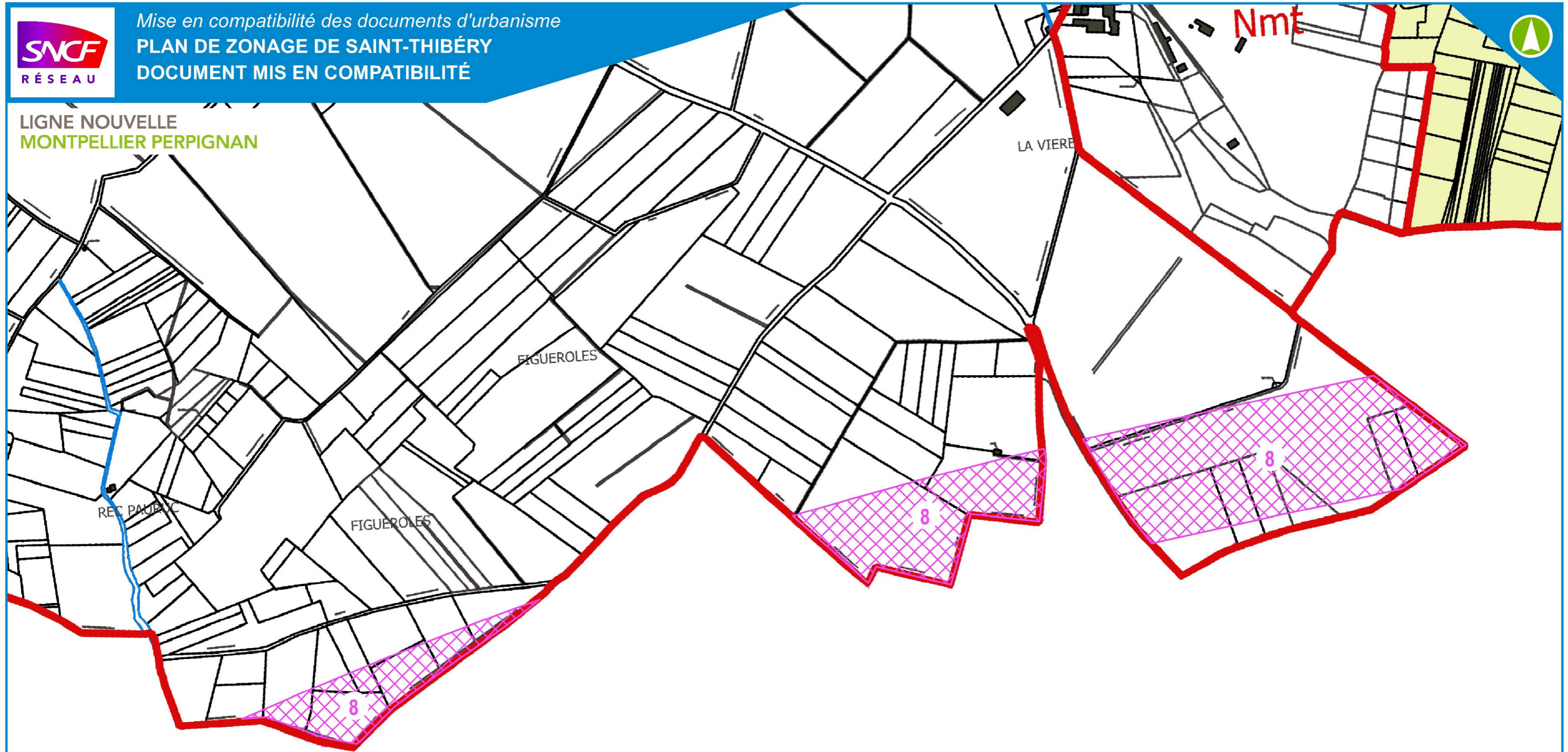
LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN



0 50 100 Mètres
Date : 19/01/2021
Échelle : 1/5000

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

LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN



0 40 80
Mètres

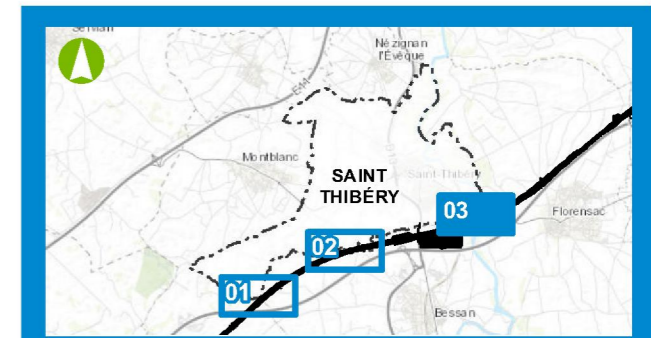
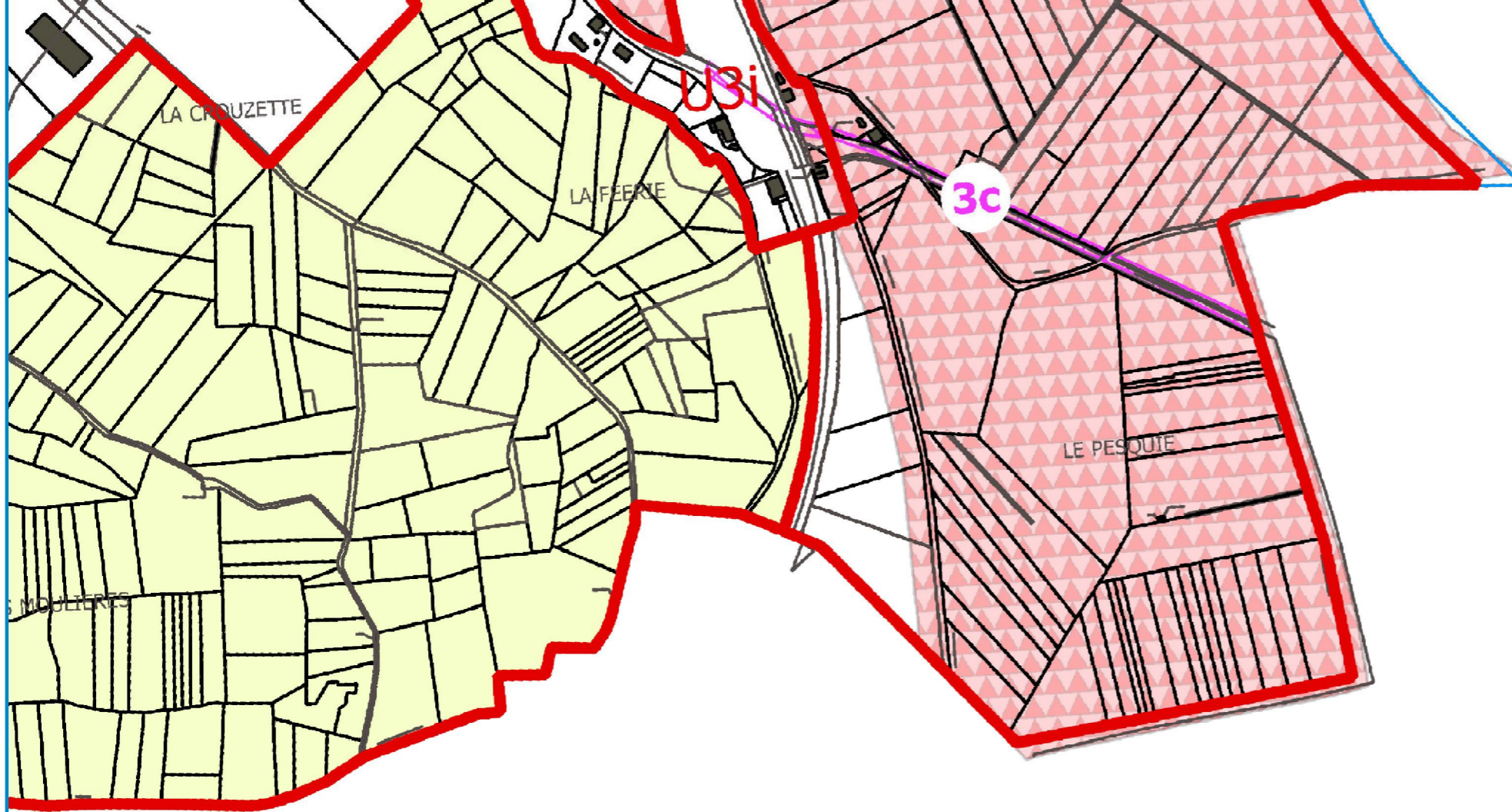
Date : 01/06/2021

Échelle : 1/5000

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



LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN

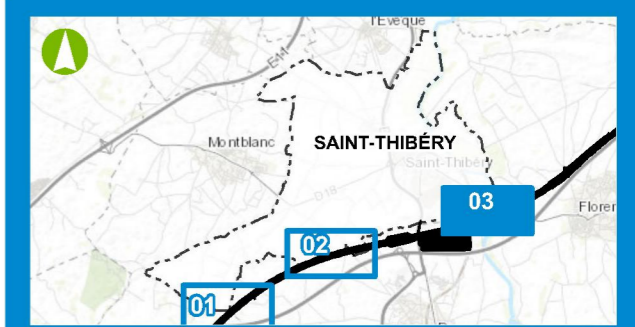
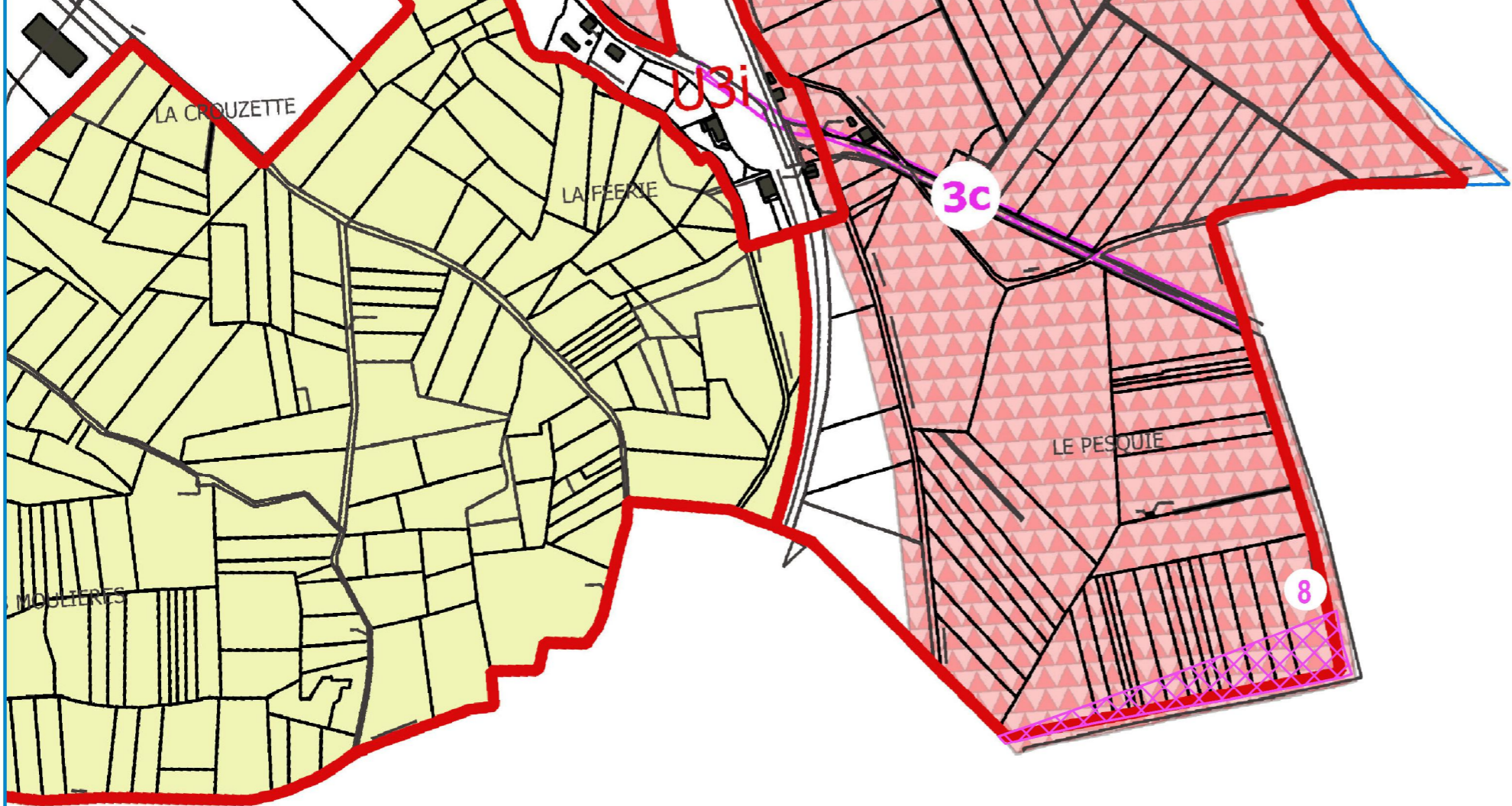


0 50 100 Mètres
Date : 19/01/2021
Échelle : 1/5000

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



LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN



0 40 80 Mètres
Date : 01/06/2021
Échelle : 1/5000

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

4.4. MODIFICATIONS APPORTEES AUX EMBLEMENTS RESERVES

Le tableau des emplacements réservés, qui figure sur le plan de zonage, sera modifié à l'occasion de la mise en compatibilité. L'emplacement réservé n°8, existant, « Tracé LGV » sera réintitulé « Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ». Le nom du bénéficiaire évoluera également.

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



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

A noter que le tableau figure dans le plan de zonage et devra donc également y être mis à jour.

TABLEAU AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ

N°	Désignation	Bénéficiaire	Superficie
3	RD 18 LP-élargissement à 18 m (section ouest commune et PR)	Département	22 400 m ²
	Elargissement à 18m (section carrefour RD 13 et parcelle 665)	Département	1 100 m ²
	Elargissement à 15 m d'emprise de la section comprise entre la parcelle 665 et la limite sud de la commune	Département	7 000 m ²
4	RD13 LP-élargissement à 18m (section carrefour RD18 et déviation ouest St Thibéry)	Département	
5	Création d'une voie de liaison à 15 m avec RD 13 + aménagement carrefours	Département	
6	Extension des équipements sportifs	Commune	8 340 m ²
7	Parcelle B23 emprise station d'épuration	Commune	5 170 m ²
8	Tracé LGV		

TABLEAU APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ

N°	Désignation	Bénéficiaire	Superficie
3	RD 18 LP-élargissement à 18 m (section ouest commune et PR)	Département	22 400 m ²
	Elargissement à 18m (section carrefour RD 13 et parcelle 665)	Département	1 100 m ²
	c-Elargissement à 15 m d'emprise de la section comprise entre la parcelle 665 et la limite sud de la commune	Département	7 000 m ²
4	RD13 LP-élargissement à 18m (section carrefour RD18 et déviation ouest St Thibéry)	Département	
5	Création d'une voie de liaison à 15 m avec RD 13 + aménagement carrefours	Département	
6	Extension des équipements sportifs	Commune	8 340 m ²
7	Parcelle B23 emprise station d'épuration	Commune	5 170 m ²
8	Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan	SNCF Réseau	137 000 m ²

5. L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

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

5.1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2. CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

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

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

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

3° **Une analyse exposant :**

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

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

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

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

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

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


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

5.3. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

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

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

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

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

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

Les sources d'information de l'état initial du territoire communal de Saint-Thibéry sont :

- le rapport de présentation du PLU qui date de 2007 ;
- l'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (pièce F du présent dossier).

Cet état initial est réalisé à deux niveaux :

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

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

Avertissement


L'attention du lecteur est attirée sur le fait que les éléments de contexte identifiés dans le rapport de présentation sont plus anciens (2007) que ceux figurant dans l'étude d'impact du projet (dernières données actualisées en 2021).

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

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

Il convient également de noter que la zone d'étude du projet de la Ligne Nouvelle telle que présentée au stade de l'étude d'impact couvre 5,4 % du territoire communal soit 1 km².

5.4.1. L'environnement physique

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

5.4.1.1. LA GEOGRAPHIE

Saint-Thibéry couvre une superficie de 18,5 km² et se situe dans le département de l'Hérault, à environ 65 km au sud-ouest de Montpellier et 35 km à l'est de Béziers. Elle fait partie du canton de Pézenas.

La commune est traversée dans le sens nord-sud par les RD13 et RD125 et d'est en ouest par la RD18.

Saint-Thibéry est située au confluent de l'Hérault et de la Thongue.

La zone d'étude traverse le sud du territoire composé essentiellement de zones agricoles, des carrières de la Capucière et des Roches Bleues (à cheval avec la commune de Bessan). Les RD18, 137 et 125 (limite communale avec Bessan) ainsi que la ligne ferroviaire Vias-Lézignan-La Cèbe sont également franchies.

La zone d'étude couvre 1 km² du territoire communal, soit 5,4 %.

5.4.1.2. LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

La commune de Saint-Thibéry est traversée par les vallées de la Thongue et de l'Hérault.

Une zone de relief (les Monts Ramus, altitude : 88 m NGF) forme une limite géographique au sud qui se prolonge au nord par un plateau (le Causse). L'implantation originelle de l'espace urbain s'est faite au pied de ces reliefs, au niveau d'un espace de rupture topographique entre le plateau et la plaine, à proximité de la Thongue et de l'Hérault.

Le village est construit près d'un ancien volcan, les Monts Ramus. Une ancienne coulée de lave a conduit à la formation d'orgues basaltiques visibles au cœur du village.

La zone d'étude s'inscrit en limite communale, dans la vallée alluviale de l'Hérault, les anciens volcans de l'agathois (Mont Ramus) et la vallée de la Thongue, à une altitude variant de 10 à 80 m.

Les alluvions récentes de la vallée de l'Hérault se caractérisent par une épaisse couche de sables, graviers et galets, peu compacte, recouverte par quelques mètres de limons dans le lit majeur. Elles constituent des sols compressibles à l'origine de contraintes géotechniques.

Les monts Ramus font partie de l'ensemble volcanique qui s'étend sur un axe Nord Sud entre les Causses, de l'Aubrac à la Méditerranée. Leur activité volcanique a débuté au Pléistocène, par des dépôts de tufs, puis les cônes de scories et lapillis se sont édifiés, suivis plus tardivement de coulées de laves basaltiques. Ces formations volcaniques semi-rocheuses constituent des secteurs d'instabilité.

Plusieurs carrières sont localisées aux Monts Ramus pour l'exploitation du basalte.

5.4.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

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

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

Usages

Deux captages publics destinés à l'alimentation en eau potable sont présents sur la commune de Saint-Thibéry : le Forage F1 Sainte-Colombe (arrêté n°2009-II-657) et le forage La Bartasse sud (arrêté n°2009-II-656). Ces captages se situent en dehors de la zone d'étude.

Des périmètres de protection de captage liés à des forages situés sur la commune de Florensac (Forages F1/F2 du Pesquier et puits du champ captant de Filliol F0/F12, arrêté n°92-II-825), se situent sur la commune de Saint-Thibéry et dans la zone d'étude.

A noter, un captage à usage industriel (Distillerie Bel : exploitation de carrières) est situé à proximité de la zone d'étude (en amont).

Enjeux de la ressource en eaux souterraines

Au niveau des alluvions de l'Hérault, la zone d'enjeux se situe en amont du champ captant l'AEP de Filliol et de plusieurs captages privés de la commune de Florensac. La zone d'étude est concernée par cet enjeu, dans sa partie est.

5.4.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

La commune de Saint-Thibéry est située sur le bassin versant de l'Hérault. Elle est traversée d'ouest en est par le ruisseau de Laval et ses affluents (le ruisseau de la Garrigue et le ruisseau de Pauruc), la Thongue et l'Hérault.

La zone d'étude croise le ruisseau de Pauruc et l'Hérault.

Usages et document de planification

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

- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée (2016-2021),
- les SAGE Hérault, Astien, Orb et Libron, et Thau,
- le contrat de Nappe Astien,
- le contrat d'Étang Thau.

Enjeux de la ressource en eaux superficielles

Sur la zone d'étude, les enjeux portent sur l'Hérault (masse d'eau DCE FRDR55), dont le bassin versant présente une superficie de 2 250 km². La zone inondable de l'Hérault s'étend sur 3 km de large environ, à hauteur de la zone d'étude. Les enjeux hydrauliques identifiés au droit de la zone inondable correspondent pour l'essentiel à des terrains agricoles avec quelques bâtis isolés. L'enjeu hydraulique lié au franchissement de la vallée de l'Hérault est évalué comme fort à l'échelle de la zone d'étude.

L'Hérault présente, en termes d'enjeux réglementaires, fonctionnels et de conservation, un niveau d'enjeu majeur, lié notamment à la présence avérée de l'Anguille, espèce déterminante et migratrice pour laquelle le cours d'eau est classé en liste 1 et liste 2 au titre de l'alinéa 1 de l'article L.214-17-1 du code de l'environnement.

5.4.1.5. LES RISQUES NATURELS

Risque inondation

La commune de Saint-Thibéry est soumise au risque inondation et dispose d'un Plan de Prévention des Risques inondation (PPRI) sur le bassin de risque Hérault Basse Plaine approuvé le 02/12/2003.

Une partie de la zone d'étude est concernée par le zonage rouge « R » correspondant aux zones inondables naturelles peu ou non urbanisées d'aléa indifférencié et dont la hauteur d'eau en crue centennale est supérieure à 0,50 m.

Risque feu de forêt


Sur la zone d'étude, la commune de Saint-Thibéry est concernée par le risque incendie, en particulier au niveau des secteurs boisés des Monts Ramus (zones d'aléa incendie moyen et fort).

Aucune piste DFCI n'est recensée sur la zone d'étude.

Risque Sismique et Mouvement de terrain

La commune est soumise à une sismicité de zone 2 (faible) et au risque de mouvement de terrain (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 spéciale de conservation (ZSC) « Cours inférieur de l'Hérault » (FR9101486). Ce site est 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 ZSC « Cours Inférieur de l'Hérault » est centrée sur le cours inférieur de l'Hérault et comprend également, lorsqu'elle existe, la végétation rivulaire. Cette partie du fleuve Hérault a connu de nombreux aménagements, qu'il s'agisse de seuils pour limiter les inondations dans la plaine agricole et les zones urbanisées riveraines (Bessan, Agde, le Grau d'Agde) ou pour la navigation puisqu'un tronçon du fleuve est emprunté par le canal du Midi. Ce cours d'eau accueille une espèce de poisson migrateur vulnérable, en forte régression depuis la prolifération des ouvrages sur les cours d'eau : l'Alose feinte (*Alosa fallax*) mais aussi le Toxostome (*Chondrostoma toxostoma*), un autre poisson à fort enjeu patrimonial. Le site intègre le cours d'eau, les rives et les quelques bras morts et dérivations qui peuvent constituer des zones de frayères pour les poissons d'intérêt communautaire. C'est également la présence d'un invertébré très localisé, le Gomphe de Graslin (*Gomphus graslini*) qui a justifié la proposition du cours inférieur de l'Hérault comme site d'intérêt communautaire. Le site abrite également d'autres odonates d'intérêt communautaire.

Le Document d'Objectifs a été approuvé le 03/12/2013.

Ce site présente un lien fonctionnel hydraulique avec la zone d'étude pour la Cistude d'Europe et les odonates avec les Herbiers de l'Étang de Thau.

 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 :

- trois ZNIEFF de type I : « Grand Bois » (n°0000-3121), « Plaine des Castans » (n°0000-3130), « Volcans et coulées basaltiques des Monts Ramus » (n°0000-3138) ;
- la ZNIEFF de type II « Cours aval de l'Hérault » (n°3416-0000).

Seule la ZNIEFF de type I : « Grand Bois » (n°0000-3121) n'est pas concernée par la zone d'étude.

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

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

La ZNIEFF « Cours aval de l'Hérault » est située entre Saint-Thibéry et Agde. Ce fleuve côtier de la plaine méditerranéenne constitue un corridor biologique important et abrite une faune remarquable mais il possède un caractère fortement anthropisé sur sa partie aval. Ce cours d'eau accueillant des poissons, des odonates, des habitats naturels et potentiellement des reptiles d'intérêt communautaire a fait l'objet de nombreux aménagements d'ouvrages bloquant le cheminement des poissons migrateurs.

5.4.2.1.3. AUTRES SITES

La zone d'étude est également concernée par les Plans Nationaux d'Actions (PNA) :

- Loutre d'Europe ;
- Aigle de Bonelli ;
- Emyde lépreuse ;
- Odonates ;
- Outarde canepetière ;
- Pie grièche
- Lézard Ocellé.

5.4.2.2. LES TRAMES VERTES ET BLEUES

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

Par ailleurs, l'Hérault 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 Rec Pauruc (enjeux faibles) et de l'Hérault (enjeux forts).

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

Les principaux sites à enjeux identifiés au droit de la zone d'étude sur la commune correspondent à des secteurs d'habitats pour l'avifaune et les chiroptères, ainsi qu'à l'Hérault et sa ripisylve.

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


L'activité agricole au droit de la commune de Saint-Thibéry est diversifiée (vergers, culture céréalière) bien que la viticulture soit majoritaire. L'espace viticole occupe une très grande partie du territoire communal et se situe de façon privilégiée dans les plaines des vallées de la Thongue et de l'Hérault. Le territoire viticole est divisé en deux par le tracé de la RD13. La partie ouest est la plus importante par sa superficie et par la présence de domaines viticoles importants (Mont d'Hortes, Nadaillan, la Serre...).

La zone d'étude concerne des parcelles agricoles (viticoles et systèmes culturaux et parcellaires complexes) à enjeu globalement fort. Un secteur à enjeux forts et très forts est localisé au sud-est de la commune, dans la vallée alluviale de l'Hérault (lieu-dit Les Pesquiés).

5.4.3.2. LA SYLVICULTURE

La zone d'étude concerne une forêt de garrigue ou maquis boisé de feuillus indifférencié à enjeu faible, une parcelle à enjeu moyen et un secteur à enjeux forts au niveau de la ripisylve de l'Hérault.

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 est composée essentiellement des carrières de la Capucière et des Roches Bleues (à cheval avec la commune de Bessan).

Les RD18, 125 et 137 ainsi que la ligne ferroviaire Vias-Lézignan-La Cèbe sont interceptées.

La zone d'étude couvre 5,4 % du territoire communal soit 1 km².

5.4.4.1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

La commune de Saint-Thibéry fait partie de la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée.

En 2017, la commune comptait 2 665 habitants (dont 34,8 % de moins de 30 ans et 36,8 % de plus de 60 ans). La densité de population était faible (144,3 hab./km²). La commune a connu une augmentation de sa démographie de 14,6% entre 2012 et 2017.

Au sein des actifs, le taux de chômage est élevé et avoisine les 18,6 % 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 (82,6 %) et un nombre de résidences secondaires non négligeable (8,7 %). Aucune zone bâtie n'est présente dans la zone d'étude.

Depuis Béziers et jusqu'à Florensac, le projet traverse un paysage économique essentiellement axé sur l'activité agricole. Cependant, nous retrouvons 2 zones d'activités : la Crouzette et le Causse situées respectivement à 350 et 500 m de 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.

Pour la commune de Saint-Thibéry, notons tout de même la présence du sentier GR 78.1 et du pont romain qui présentent une certaine attractivité touristique.

Concernant les activités de loisirs, deux centres d'équitation et un circuit de motocross sont situés à proximité du projet (à environ 250 m du projet).

5.4.4.2. URBANISME ET SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

La commune est dotée d'un PLU.

Sur la commune, nous retrouvons les servitudes suivantes : AC1, AS1, EL6, I3, I4, PT2, PT3, T1, PM1.

2 servitudes sont recensées dans la zone d'étude.

Elles sont présentées dans le tableau ci-après :

Tableau 3 : Servitudes d'utilité publique dans la zone d'étude

Servitudes d'utilité publique	
AS1	Point de prélèvement, ouvrages d'adduction à écoulement libre et réservoirs enterrés, d'eau destinée à la consommation humaine
PM1	Risques (plan de prévention des risques inondations)

Le projet s'insère dans les zonages A et N.

5.4.4.3. LES DEPLACEMENTS, RESEAUX ET EQUIPEMENTS

Sur Saint-Thibéry, les RD137, 125 et 18 sont situées dans la zone d'étude. Des chemins d'exploitation sont également présents.

Pour ce qui est du réseau ferroviaire, la commune est concernée par la ligne Vias / Lézignan/ La Cèbe.

Sur la commune, 2 ICPE ont été recensées :

- K5 - Récupération, dépôts de ferrailles : MARTEL Didier ;
- F32 - Carrières : Carrières des Roches Bleues (Mont Ramus).

Par ailleurs, un parc photovoltaïque est implanté sur le territoire communal (au nord) et à l'extérieur de la zone d'étude.


5.4.4.4. LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

Le risque Transport de Matières Dangereuses (TMD) est présent. Il est lié à la présence de la voie ferrée Vias / Lézignan/ La Cèbe et des RD137 et 18.

La commune, et donc la zone d'étude, est également concernée par le risque de rupture de barrage. Deux ouvrages en sont à l'origine :

- le barrage du Salagou. Les communes soumises au risque de rupture de ce barrage sont Bessan, Florensac et Saint-Thibéry ;
- le barrage des Olivettes situé sur La Peyne. Les communes soumises au risque de rupture de ce barrage sont Bessan, Florensac et Saint-Thibéry.

5.4.5. Le patrimoine et le paysage

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

5.4.5.1. PATRIMOINE HISTORIQUE ET CULTUREL

D'un point de vue réglementaire, aucun site classé/ inscrit ni de périmètre de protection de monument historique n'est présent dans la zone d'étude.

Notons toutefois la présence des monuments historiques classés du Pont Romain et de l'Eglise et son clocher ainsi que les monuments inscrits des sols de l'enceinte monastique de Saint-Thibéry.

5.4.5.2. PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

Sur la commune et à proximité de la zone d'étude, se situe le Pont romain, site majeur et protégé au titre des Monuments Historiques, qui permettait le franchissement de l'Hérault.

Aussi, dans sa partie orientale, le secteur d'étude se rapproche de la voie Domitienne et la répartition des sites connus se densifie. D'autres villages, des établissements ruraux et des structures funéraires sont connus sur le

territoire communal (La Garrigue, La Figuerolle, Sainte-Véziane, La Vière, Les Castans).

Enfin, à l'est, la section de la zone d'étude entre Saint-Thibéry et Bessan est réputée être occupée par des sites ruraux. Elle est encadrée par trois sites majeurs répertoriés par le Service régional de l'archéologie dont le ponceau sur la Vière.

5.4.5.3. LE PAYSAGE

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

Saint-Thibéry est concernée par le site sensible n°14 « Vallée de l'Hérault et Monts Ramus ».

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

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

- inscrire le projet dans le relief volcanique des Monts Ramus ;
- insérer les tronçons en remblais et les viaducs de décharge à travers la plaine de l'Hérault ;
- préserver la continuité paysagère du cours de l'Hérault.

5.4.6. Synthèse



Avertissement

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

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

- les sols compressibles dans les alluvions récentes de la vallée de l'Hérault ;
- les secteurs d'instabilité dans les formations volcaniques des Monts Ramus ;
- plusieurs carrières localisées aux Monts Ramus pour l'exploitation du basalte ;
- les périmètres de protection de captage public d'alimentation en eau potable ;
- la zone d'enjeux concernant la ressource en eau souterraine en amont du champ captant l'AEP de Filliol ;

- les enjeux hydrauliques liés au franchissement de l'Hérault et de la zone inondable associée ;
- les enjeux écologiques (patrimoine naturel, zones humides) ;
- les enjeux agricoles ;
- les RD137, 125 et 18 ;
- le risque Transport de Matières Dangereuses (TMD) ;
- le risque de rupture de barrage ;
- le site sensible paysager n°14 « Vallée de l'Hérault et Monts Ramus ».

Général

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

Milieu physique

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

Milieu naturel

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

Milieu humain

Équipement

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

Réseau

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

Zonage d'urbanisme

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

Enjeu agricole et viticole

- Enjeu très fort

Patrimoine et paysage

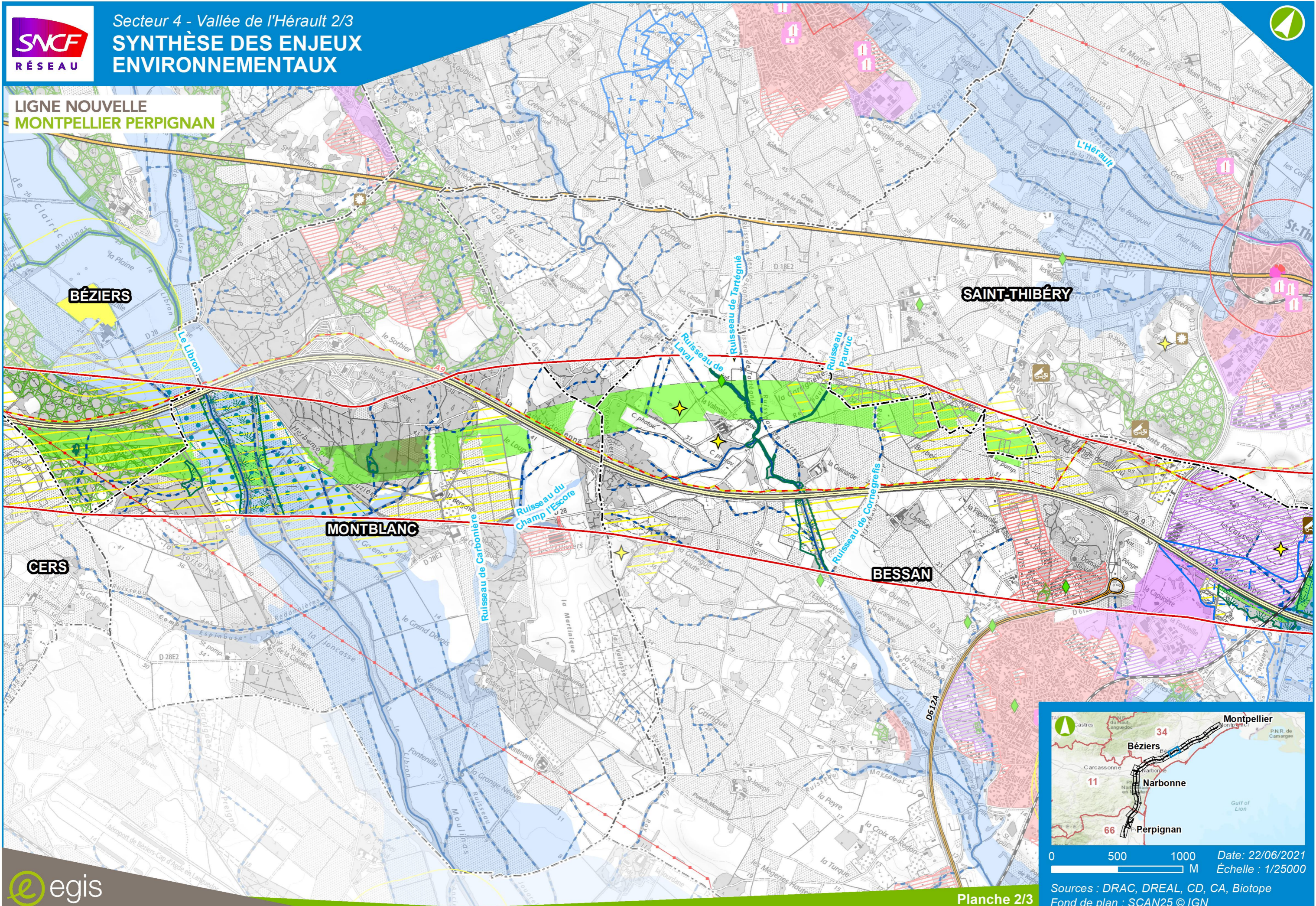
- Patrimoine UNESCO
- Site classé
- Site inscrit
- Site Patrimonial Remarquable
- Voie Domitienne

Monument historique et périmètre de protection :

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

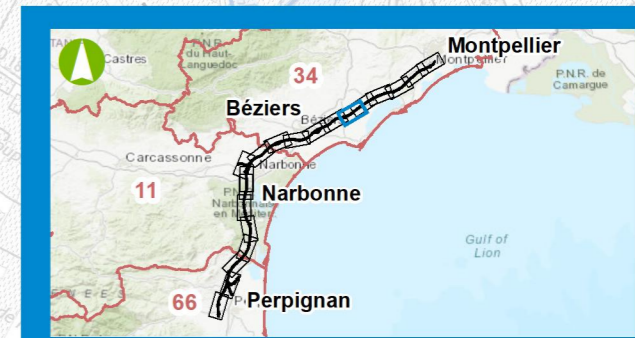
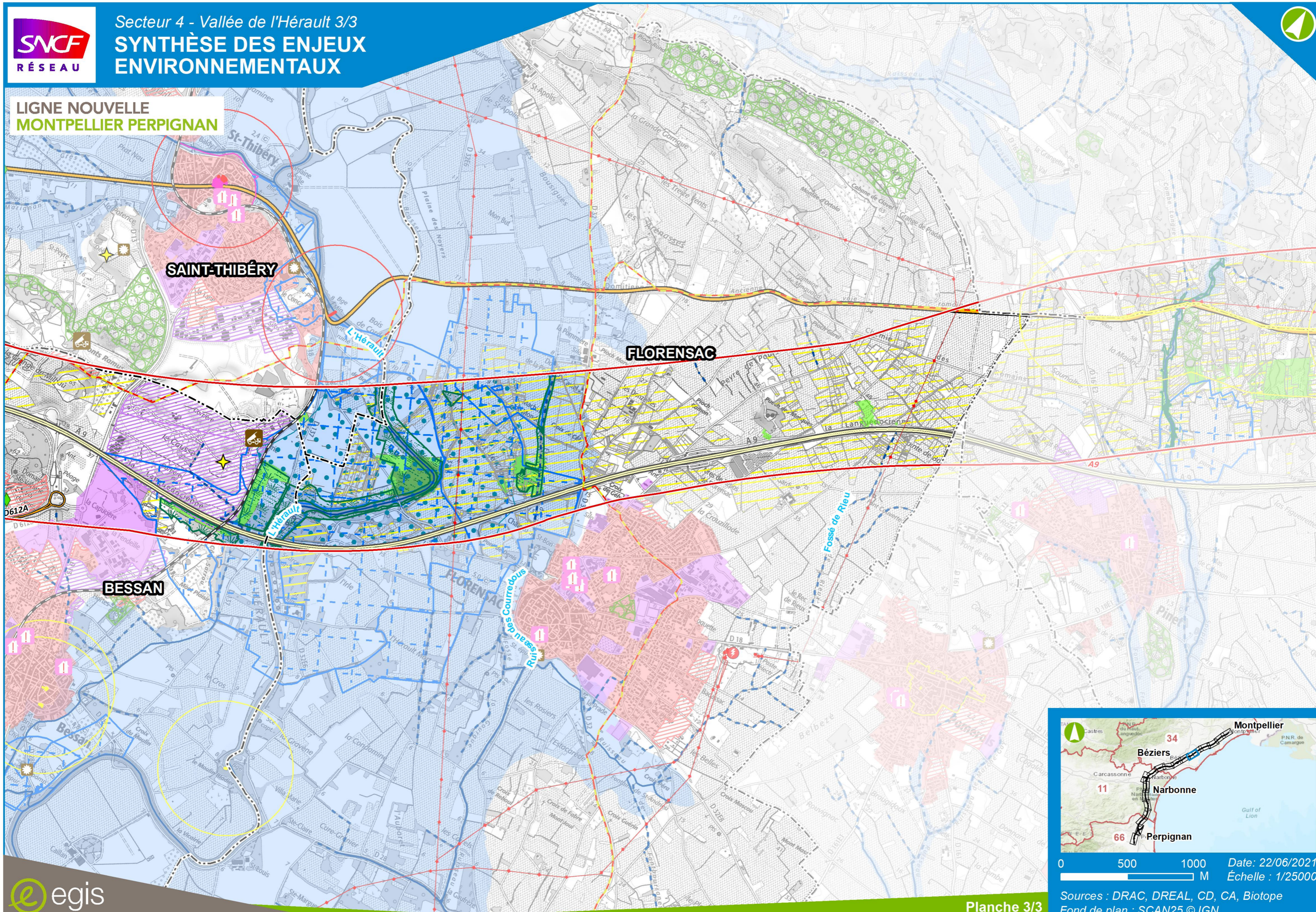


**LIGNE NOUVELLE
 MONTPELLIER PERPIGNAN**








**LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN**



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

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

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

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

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

- Modification de l'emplacement réservé existant ;
- Mise en compatibilité des règlements de zonage par des éléments de rédaction spécifiques au projet de la 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 N (naturel et forestier) et A (agricole) du document d'urbanisme communal.

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

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

Nom de la zone concernée par la mise en compatibilité	Proportion de l'ER sur la zone	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la superficie de la commune (Source : Insee)
Zone N	5 %	0,03 %
Zone A	95 %	0,53 %

5.5.1. Les incidences sur l'environnement physique

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

5.5.1.1. LES INCIDENCES SUR LA GEOGRAPHIE

La mise en compatibilité n'a aucun effet.

5.5.1.2. LES INCIDENCES SUR LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

5.5.1.2.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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

Au droit de Saint-Thibéry, la section courante du projet passe essentiellement en limite communale et son impact est donc très limité. Elle est principalement en remblais pouvant atteindre environ 8 mètres de hauteur.

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

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

5.5.1.2.2. LES MESURES ENVISAGEES

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

5.5.1.3. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SOUTERRAINES

5.5.1.3.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

La réalisation des affouillements et exhaussements du sol liés au projet de Ligne Nouvelle pourrait, en l'absence de dispositifs intégrés à la conception du projet technique, avoir un effet sur l'écoulement et la qualité des eaux souterraines.

De plus, à l'extrémité Est de la commune, le projet traverse (en remblais et viaduc de décharge n°3 de l'Hérault) les périmètres de protection rapprochée des Forages F1/F2 du Pesquier et puits du champ captant de Filliol F0/F12 à Florensac.

5.5.1.3.2. LES EFFETS QUANTITATIFS ET MESURES ENVISAGEES

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

Ces effets seront nuls dans ce secteur. Même la réalisation des fondations profondes des viaducs de l'Hérault réalisées sur la commune de Florensac et de Bessan, à proximité immédiate de Saint-Thibéry, ne sont pas susceptibles de modifier les écoulements souterrains de la nappe alluviale.

En phase exploitation, les effets quantitatifs seront nuls.

5.5.1.3.3. LES EFFETS QUALITATIFS ET MESURES ENVISAGEES

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

La réalisation des ouvrages d'art de franchissement des cours d'eau constitue un risque important de pollution accidentelle en phase travaux, c'est le cas du viaduc de décharge n°3 de la plaine de l'Hérault.

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

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

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

Dans la traversée des PPR (Forages F1/F2 du Pesquier et puits du champ captant de Filliol F0/F12 à Florensac), les principales mesures de réduction spécifique consistent à :

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

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

5.5.1.4. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SUPERFICIELLES

5.5.1.4.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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

5.5.1.4.2. LES EFFETS QUANTITATIFS ET MESURES ENVISAGEES

Le projet n'intercepte aucun cours d'eau sur la commune.

De manière générale, 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.

5.5.1.4.3. LES EFFETS QUALITATIFS ET MESURES ENVISAGEES

En phase travaux, 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 et limiter les nuisances temporaires, des mesures génériques en matière d'assainissement provisoire et de management de chantier seront mises en place.

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 n'est pas concerné par le zonage réglementaire du Plan de Prévention des Risques inondation (PPRI).

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

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 ZNIEFF « Plaine des Castans » (n°0000-3130), « Volcans et coulées basaltiques des Monts Ramus » (n°0000-3138) et « Cours aval de l'Hérault » (n°3416-0000) ;
- les Plans Nationaux d'Actions (PNA) : Aigle de Bonelli, Odonates, Outarde canepetière, Pie grièche et Lézard Ocellé.

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 sur les continuités écologiques associées au périmètre de l'ER pour la Ligne Nouvelle concernent l'interruption de corridors écologiques (corridor de déplacement de la petite faune et trame verte en particulier).

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 au droit des principaux corridors écologiques.


À l'échelle de la commune, pour rétablir la transparence écologique, le projet prévoit en particulier la mise en œuvre d'ouvrages de type buse au droit de corridor de déplacement de la petite faune.

Les mesures associées à l'effet d'emprise sont le balisage ponctuel des stations végétales, le balisage général du chantier pour contenir au maximum les travaux et les mesures d'évitement des pollutions, 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, 15 exploitations sont localisées dans la zone d'étude ;
- les effets indirects sur les structures collectives (Cave coopérative des vigneron de Montblanc) dont les zones d'apport sont localisées sur des parcelles potentiellement impactées (effet sur le potentiel de production notamment).

5.5.3.1.3. LES MESURES ENVISAGEES

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


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

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

Les mesures proposées face aux effets directs sont :

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

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

 Pour plus de précisions, on se reportera à la pièce F-7A.2 « Evaluation 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

Aucun EBC n'est à déclasser pour le projet.

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


Le projet concerne une forêt privée sur la commune.

5.5.3.2.3. LES MESURES ENVISAGEES

Les lisières des boisements affectés seront reconstituées et stabilisées.

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

5.5.4. Les incidences sur l'environnement humain

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

5.5.4.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

La réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet 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.

Sur la commune, aucune zone bâtie ne sera impactée par le projet.

Seule la servitude AS1 est dans les emprises du projet. Ce dernier respectera cette servitude.

Aucune infrastructure de transport n'est impactée par le projet.

Durant les travaux, le chantier entraînera des nuisances temporaires et indirectes pour les habitants situés à proximité des travaux (bruit et base de maintenance).


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

5.5.4.2. LES MESURES ENVISAGEES

Des mesures générales de réduction des nuisances en phase chantier seront mises en place.

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 ainsi que les outillages, équipements, installations techniques, affouillements et exhaussements de sols liés au projet sont autorisés dans le périmètre de la mise en compatibilité.

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

Elle intercepte cependant un site à forte sensibilité archéologique : Sainte-Véziane / La Vière.

Les impacts paysagers de la Ligne Nouvelle sur la commune sont quasi nuls. Seule une petite portion du territoire de Saint-Thibéry est concernée par le projet.

L'insertion paysagère au droit de la Ligne Nouvelle concerne essentiellement la traversée des Mont Ramus et le risque de coupure de l'entité paysagère de la plaine de l'Hérault.

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.

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

Le projet de la Ligne Nouvelle s'inscrira dans les Monts Ramus de façon à protéger le relief culminant le plus significatif (traversés dans la commune de Bessan mais à proximité immédiate de Saint-Thibéry). Des modelés géomorphologiques de talus en déblai/remblai permettant de mettre en valeur les sols volcaniques en place seront créés. Des boisements ponctuels sur les zones terrassées propres au contexte volcanique des Monts Ramus seront effectués afin d'intégrer au mieux la Ligne Nouvelle. De plus, les abords de la RD13, traversée sur la commune de Bessan, seront réaménagés de façon paysagère afin de requalifier l'accès vers Saint-Thibéry.

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

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

Le franchissement de l'Hérault s'effectuera depuis un viaduc qui aura un traitement architectural sobre, de qualité (créer une ouverture visuelle sous l'ouvrage et travailler la légèreté des structures pour préserver la continuité paysagère des cours d'eau, utiliser des couleurs discrètes et se référer aux matériaux locaux, tenir compte de la co-visibilité avec l'ouvrage d'art remarquable de la RD18 qui franchit également la rivière) et d'une cohérence avec les ouvrages de décharges de la plaine ainsi que des viaducs de franchissement de l'Aude et de l'Orb.

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 Saint-Thibéry.

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

Le territoire communal s'inscrit dans le périmètre d'un site Natura 2000 : la zone spéciale de conservation (ZSC) « Cours inférieur de l'Hérault » (FR9101486).

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 de Ligne Nouvelle, au regard

des atteintes résiduelles sur les différents éléments évalués, le projet présente une incidence non notable dommageable sur le SIC « Cours inférieur de l'Hérault ».

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 Saint-Thibéry, en vigueur depuis le 20/03/2007, 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 « Evaluation environnementale de la première phase (Montpellier – Béziers) »).

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

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

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

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

Tableau 5 : Exemple de tableau de suivi

Analyse par zone	Au stade de mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone N	0,52 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone A	9,9 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis

5.9. RESUME NON TECHNIQUE

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

5.9.1.1. CADRE REGLEMENTAIRE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

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

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

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

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

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

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

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

5.9.2. Contenu de l'évaluation environnementale

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

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

5.9.3.1. L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

La géographie

La zone d'étude traverse le sud du territoire composé essentiellement de zones agricoles, des carrières de la Capucière et des Roches Bleues (à cheval avec la commune de Bessan). Les RD18, 137 et 125 (limite communale avec Bessan) ainsi que la ligne ferroviaire Vias-Lézignan-La Cèbe sont également franchies.

La zone d'étude (ZPP) couvre 1 km² du territoire communal, soit 5,4 %.

Le relief et la géologie

La zone d'étude s'inscrit au sud du territoire, en limite communale, dans la vallée alluviale de l'Hérault, les anciens volcans de l'agathois (Mont Ramus) et la vallée de la Thongue, à une altitude variant de 10 à 80 m.

Les alluvions récentes de la vallée de l'Hérault constituent des sols compressibles à l'origine de contraintes géotechniques.

Les formations volcaniques des Monts Ramus constituent des secteurs d'instabilité.

Plusieurs carrières sont localisées aux Monts Ramus pour l'exploitation du basalte.

Les eaux souterraines

Elle s'inscrit sur 3 masses d'eaux souterraines :

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

Des périmètres de protection de captage liés à des forages situés sur la commune de Florensac sont dans la zone d'étude de la commune de Saint-Thibéry.

Les eaux superficielles

Au droit de la zone d'étude du projet de Ligne Nouvelle, les cours d'eau recensés sont le ruisseau de Pauruc et l'Hérault.

Les enjeux hydrauliques sont liés à la zone inondable de l'Hérault.

Les risques naturels

Les risques naturels concernant la zone d'étude sont les suivants :

- Risque inondation : la commune est soumise au risque inondation de l'Hérault et est incluse dans le Plan de Prévention des Risques inondation (PPRI) du bassin de risque Hérault basse plaine (zonage rouge « R »).
- Risque feu de forêt : secteurs à aléa fort au niveau des secteurs boisés des Monts Ramus.

5.9.3.2. LE PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

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

- le site Natura 2000 « Cours inférieur de l'Hérault » ;
- trois ZNIEFF « Plaine des Castans » (n°0000-3130), « Volcans et coulées basaltiques des Monts Ramus » (n°0000-3138) et « Cours aval de l'Hérault » (n°3416-0000) ;
- des Plans nationaux d'Actions (PNA).

Les principaux sites à enjeux identifiés au droit de la zone d'étude sur la commune correspondent aux bordures des cours d'eau (ruisseau de Rec-Pauruc et Hérault) et à des secteurs favorables aux oiseaux et aux chauves-souris.

5.9.3.3. L'AGRICULTURE, LA VITICULTURE ET LA SYLVICULTURE

Agriculture : les enjeux agricoles sont globalement forts sur la zone d'étude, avec un secteur à enjeux très forts (lieu-dit les Pesquiès).

Forêt/sylviculture : sur la zone d'étude, on note la présence d'une seule zone à enjeux forts au niveau de la ripisylve de l'Hérault.

5.9.3.4. L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

La zone d'étude traverse la partie Sud du territoire communal. Il est composé de zones agricoles.

Sur la commune, aucune zone bâtie n'est située dans la zone d'étude.

Plusieurs infrastructures de transport sont situées dans la zone d'étude.

Durant les travaux, le chantier entraînera des nuisances temporaires et indirectes pour les habitants situés à proximité des travaux.

Pour ce qui est de l'aspect urbanistique, la zone d'étude intercepte 2 servitudes (dont une AS1 relative au prélèvement d'eau pour la consommation humaine). La zone d'étude s'inscrit dans les zonages A et N.

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

5.9.3.5. PATRIMOINE ET PAYSAGE

Aucun site classé/ inscrit ou de périmètre de protection de monument historique n'est situé dans la zone d'étude.

Des enjeux archéologiques sont présents sur la zone d'étude qui intercepte un site archéologique : Sainte-Véziane / La Vière. Le tracé de la LNMP évite ce site.

Enfin, Saint-Thibéry est concerné par le site sensible n°14 « Vallée de l'Hérault et Monts Ramus ».

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 N (naturel et forestier) et A (agricole).

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

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

Nom de la zone concernée par la mise en compatibilité	Surface concernée par l'ER (ha)	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la superficie de la commune
Zone N	5 %	0,03 %
Zone A	95 %	0,53 %

5.9.4.1. INCIDENCES ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

La géographie

La mise en compatibilité n'a aucun effet.

Le relief et la géologie

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

Au droit de Saint-Thibéry, la section courante du projet passe essentiellement en limite communale et est donc très limitée. Elle est principalement en remblais pouvant atteindre environ 8 mètres de hauteur.

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

Les eaux souterraines

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

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

Les eaux superficielles

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

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

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

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.

Risque inondation : Le projet n'est pas concerné par le zonage réglementaire du Plan de Prévention des Risques inondation (PPRi).

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

Risque feux de forêt : 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 :

- la ZNIEFF de type I « Plaine des Castans » ;
- les Plans Nationaux d'Actions (PNA) : Aigle de Bonelli, Odonates, Outarde canepetière, Pie grièche et Lézard Ocellé.

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

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

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

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

Agriculture : 15 exploitations sont localisées dans la zone d'étude, avec des effets indirects sur 1 structure collective (Cave coopérative des vigneron de Montblanc). Les mesures proposées résident dans la compensation des surfaces perdues, la possibilité d'un aménagement foncier, le rétablissement des pistes d'exploitation.

Forêts et sylviculture : aucun EBC n'est à déclasser pour le projet. Une forêt privée est concernée par le projet.

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

5.9.4.4. INCIDENCES ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

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

Une protection acoustique à la source de type traitement de façade sera mise en place.

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

5.9.4.5. INCIDENCES ET MESURES SUR LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE

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

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

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

Les principaux objectifs du projet en matière d'insertion paysagère au droit de la vallée de l'Hérault et monts Ramus sont de :

- Inscrire le projet de Ligne Nouvelle dans le relief volcanique des monts Ramus ;
- Insérer les tronçons en remblais et des viaducs à travers la plaine de l'Hérault, limiter les impacts visuels depuis le site du pont Romain ;
- Préserver la continuité paysagère du cours de l'Hérault.

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

Le territoire communal s'inscrit dans le périmètre d'un site Natura 2000 : la zone spéciale de conservation (ZSC) « Cours inférieur de l'Hérault » (FR9101486).

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 de Ligne Nouvelle, le projet présente une incidence non notable dommageable sur le SIC « Cours inférieur de l'Hérault ».

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 Saint-Thibéry, en vigueur depuis le 20/03/2007, 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 7 : Exemple de tableau de suivi

Analyse par zone	Au stade de mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone N	0,52 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone A	9,9 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis

6. ANNEXES

6.1. ANNEXE TECHNIQUE SERVITUDE T1 RELATIVE AUX CHEMINS DE FER

SERVITUDES RELATIVES AU CHEMIN DE FER (T1)

1) GENERALITES

Servitudes relatives aux chemins de fer.

Servitudes de grande voirie :

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

Servitudes spéciales :

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

Servitudes de débroussaillage.

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

Code minier : articles 84 modifié et 107.

Code forestier : articles L 322.3 et L 322.4.

Loi du 29 décembre 1892 : occupation temporaire.

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

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

Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.

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

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

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

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

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 révocables (article 9, loi du 15 juillet 1845).



En partenariat avec :

