

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Pièce H-7 : Commune de Pomérols



Novembre 2021



SOMMAIRE

1. GENERALITES SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME.....	7
1.1. Mise en compatibilité.....	7
1.1.1. Définition	7
1.1.2. Champ d'application	7
1.2. Mise en compatibilité d'un PLU	7
1.3. Objet du présent dossier	8
1.4. Réglementation de la mise en compatibilité du PLU et description de la procédure... 8	8
1.4.1. Procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme	8
1.4.2. Rappel des textes réglementaires	9
1.4.3. Le cas particulier des communes « Littoral »	10
1.4.4. Contenu du dossier de mise en compatibilité.....	10
2. PRESENTATION DU PROJET	12
2.1. Caractéristiques générales du projet	12
2.1.1. Les enjeux et les apports du projet	12
2.1.2. Les objectifs du projet	13
2.2. Caractéristiques de la section du projet traversant la commune de Pomérols	15
2.2.1. Le territoire communal	15
2.2.2. Le projet sur le territoire communal.....	15
3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE POMEROLS.....	17
3.1. Caractéristiques du document d'urbanisme concerné par la mise en compatibilité ..17	17
3.2. Analyse de la compatibilité du projet avec le rapport de présentation	17
3.3. Analyse de la compatibilité du projet avec le projet d'aménagement et de développement durable	17
3.4. Analyse de la compatibilité du projet avec les orientations d'aménagement et de programmation	17
3.5. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement.....	17
3.5.1. Les zones traversées	17
3.5.2. Les dispositions générales du règlement.....	17
3.5.3. Analyse de la compatibilité du projet avec les dispositions applicables aux différentes zones traversées.....	17
3.5.4. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement graphique (plan de zonage)18	
3.6. Analyse de la compatibilité du projet avec les emplacements réservés	18
3.7. Analyse de la compatibilité du projet avec les Espaces Boisés Classés	18
3.8. Les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme (ancien article L.123-1-5 alinéa III - 2)	18
4. DISPOSITIONS PROPOSEES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU	19
4.1. Modification du rapport de présentation.....	19
4.2. Modification du règlement d'urbanisme	19
4.3. Modifications apportées aux emplacements réservés.....	21
4.4. Modifications apportées au plan de zonage	21
5. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU	27
5.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP	27
5.1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale.....	27
5.1.2. Objectifs de l'évaluation et démarche mise en œuvre pour le projet LNMP	27
5.2. Contenu de l'évaluation environnementale	27
5.3. Avis de l'autorité environnementale	28
5.4. Analyse de l'état initial de l'environnement.....	28
5.4.1. L'environnement physique	28
5.4.2. Le patrimoine naturel et biologique.....	29
5.4.3. L'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture	29
5.4.4. L'environnement humain.....	29
5.4.5. Le patrimoine et le paysage	30
5.4.6. Synthèse	31
5.5. Incidences notables probables de la mise en compatibilité du plu sur l'environnement et mesures proposées	34
5.5.1. Les incidences sur l'environnement physique	34
5.5.2. Les incidences sur le patrimoine naturel et biologique	35
5.5.3. Les incidences sur l'agriculture, la viticulture et la sylviculture	35
5.5.4. Les incidences sur l'environnement humain	36
5.5.5. Les incidences sur le patrimoine et le paysage.....	36
5.5.6. Conclusion	36
5.6. Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000	37
5.7. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité	37
5.8. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement	37
5.9. Résumé non technique.....	37
5.9.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP	37
5.9.2. Contenu de l'évaluation environnementale	37
5.9.3. Analyse de l'état initial de l'environnement	37
5.9.4. Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement et mesures proposées	38
5.9.5. Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000.....	39
5.9.6. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité.....	39
5.9.7. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement.....	39

6. ANNEXES.....	40
6.1. Annexe technique servitude T1 relative aux chemins de fer	40

TABLES DES ILLUSTRATIONS

FIGURES

Figure 1: étapes de la procédure de mise en compatibilité	8
Figure 2 : L'arc Méditerranéen et l'axe Grand Sud	12
Figure 3 : Localisation de la commune de Pomérols au regard du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan	14
Figure 4 : Extrait de la présentation du projet global au droit de la commune de Pomérols	16
Figure 5 : Légende du plan de zonage	21
Figure 6 : Planche 1 avant mise en compatibilité	22
Figure 7 : Planche 1 après mise en compatibilité	23
Figure 8 : Planche 2 avant mise en compatibilité	24
Figure 9 : Planche 2 après mise en compatibilité	25
Figure 10 : Principaux enjeux environnementaux (1/2)	32
Figure 11 : Principaux enjeux environnementaux (2/2)	33

TABLEAUX

Tableau 1 : Proportion de l'emplacement réservé par zone	17
Tableau 2 : Proportion de l'ER par zonage du PLU	34
Tableau 3 : Exemple de tableau de suivi	37
Tableau 4 : Proportion de l'emplacement réservé (ER) par zonage du PLU	38

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

1.1. MISE EN COMPATIBILITE

1.1.1. Définition

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

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

La procédure de mise en compatibilité s'applique :

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

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

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

1.1.2. Champ d'application

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

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

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

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

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

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

Elle ne s'applique pas aux Cartes Communales.

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

1.2. MISE EN COMPATIBILITE D'UN PLU

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

Le PLU a principalement pour objet de :

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

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

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

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

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

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

1.3. OBJET DU PRESENT DOSSIER

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Figure 1: étapes de la procédure de mise en compatibilité

① Avis de l'autorité environnementale :

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

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

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

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

- 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 Pomérols.

③ Le rapport de la commission d'enquête :

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

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

④ Avis des communes / EPCI concernés :

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

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

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

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

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

1.4.2. Rappel des textes réglementaires

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[...]

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

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

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

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

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

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

[...] »

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

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

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

[...] »

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[...]

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

[...] »

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

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

Il est en outre publié :

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

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

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

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

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

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

1.4.3. Le cas particulier des communes « Littoral »

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

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

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

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

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

La commune de Pomérols, 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.

⁴ Décret n°2004-311 du 29 mars 2004 fixant la liste des communes riveraines des estuaires et des deltas considérées comme littorales en application de l'article L.321-2 du code de l'environnement et la liste des estuaires les plus importants au sens du IV de l'article L.121 du code de l'urbanisme.

1.4.4. Contenu du dossier de mise en compatibilité

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

Il comprend les pièces suivantes :

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

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


Elle fait également apparaître les éventuels espaces boisés classés modifiés ou supprimés pour les besoins du projet.
 - Du **règlement d'urbanisme** avec la mise en vis-à-vis de deux extraits du règlement d'urbanisme portant sur les zones traversées par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière introduit, selon les besoins du projet sur la commune, les modifications de textes nécessaires

dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation,

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

2. 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, gare 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.

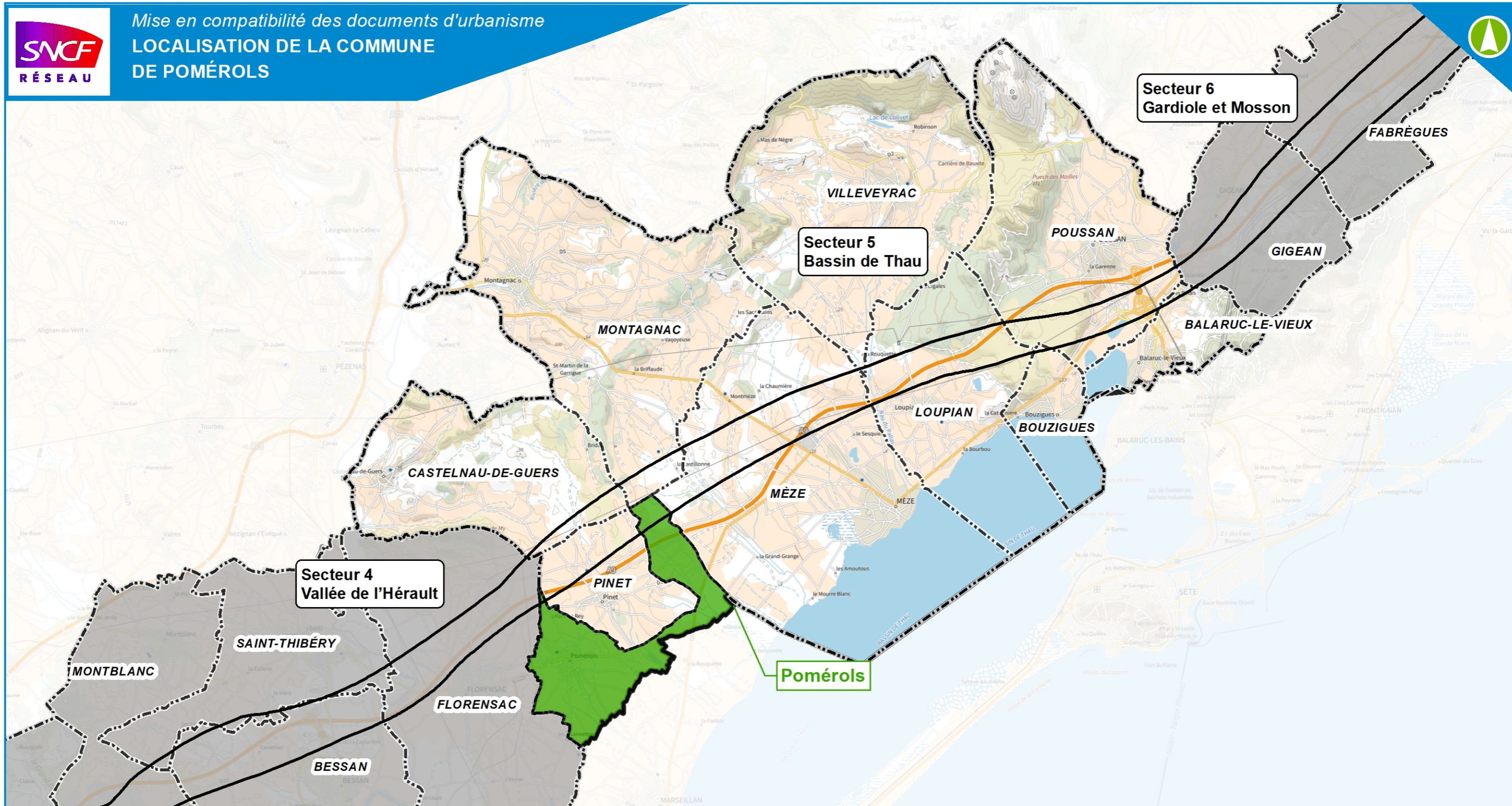
En complément de la voie ferrée existante modernisée, la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan permet de renforcer l'offre ferroviaire pour les voyageurs : plus de TGV, plus de TER sur la voie ferrée existante et de renforcer l'offre pour le transport de marchandises, créant ainsi les conditions d'un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

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. CARACTERISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE DE POMEROLS

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan a été découpé en 6 secteurs 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 Pomérols est incluse dans le secteur 5 - Bassin de Thau (voir la Figure 3 ci-avant « : Localisation de la commune de Pomérols au regard du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan »).

 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 Pomérols se situe dans le département de l'Hérault à 37 km à l'est de Béziers et à 45 km à l'ouest de Montpellier.

Elle appartient à la communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée qui regroupe 20 communes, dont les principales en termes de population sont Agde (près de 29 000 habitants) et Pézenas (un peu plus de 8 000 habitants).

La superficie de Pomérols est de 1 101 hectares et elle compte près de 2 300 habitants en 2017 (source INSEE, RP2017, 01/01/2020).

2.2.2. Le projet sur le territoire communal

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

Le projet de Ligne Nouvelle concerne deux secteurs de la commune de Pomérols, l'une au nord-est et l'autre en extrémité nord-ouest :

- Au nord-est, le périmètre du projet traverse le territoire communal, et précise les futurs emplacements réservés ;
- Au nord-ouest, le périmètre du projet se superpose très légèrement au territoire communal ayant la forme d'une pointe sur ce secteur.

Les cartes suivantes localisent le projet sur le territoire communal.

2.2.2.1. L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Le projet traverse le territoire communal sur environ 731 mètres.

Cette section est en déblais, sur deux tiers du parcours, et en remblais vers la commune de Mèze.

La ligne entre sur la commune sur quelques mètres sur la pointe nord-ouest, en limite avec Florensac. Puis elle entre de nouveau sur Pomérols via Pinet, par un pont route en rabatement de la voie communale entre les lieux-dits le « Mas de Callas » au sud, et le « Mas de Maynet ».

Elle atteint la limite communale avec Mèze dans une section en remblais de 5 mètres environ.

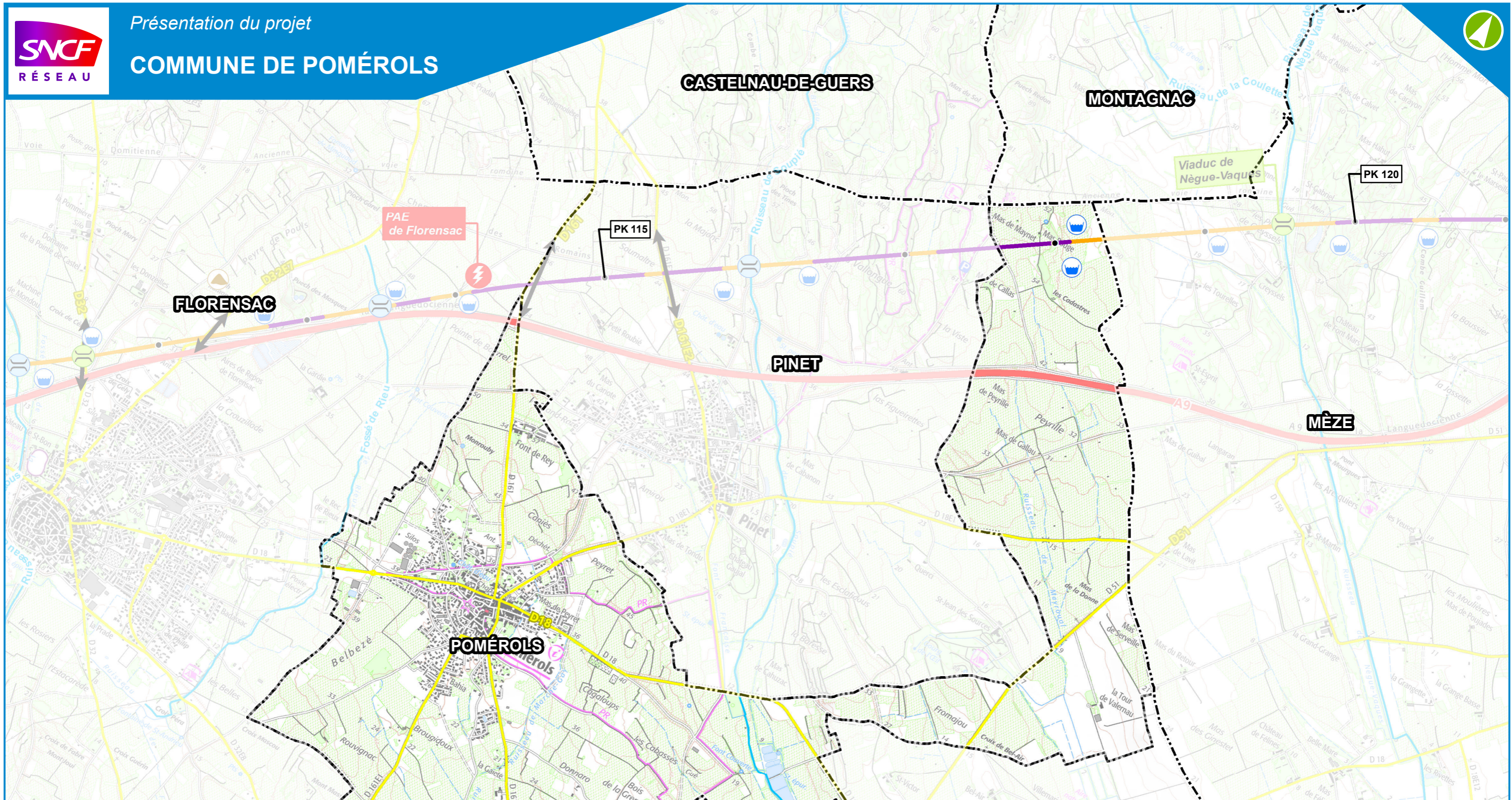
2.2.2.2. LES RETABLISSEMENTS DE VOIRIE

Il n'y a pas de rétablissement sur le territoire communal dans le cadre du projet.

Aucun chemin de randonnée n'est concerné.

2.2.2.3. LES INSTALLATIONS CONNEXES

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



LÉGENDE

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

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

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

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



3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE POMEROLS


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

Le document d'urbanisme en vigueur de la commune de Pomérols est son **PLU approuvé le 31 janvier 2017**.

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).

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

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

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

Le rapport de présentation définit les choix retenus pour établir le plan de zonage et le règlement d'urbanisme. Il permet également l'évaluation des incidences des orientations urbanistiques du PLU sur l'environnement.

Cette pièce du Plan Local d'Urbanisme présente entre autres une analyse de l'état initial et s'appuie sur un diagnostic établi au regard des évolutions démographiques et économiques ainsi que des besoins répertoriés en matière de d'équipements, d'espaces verts de proximité et de mesures de protection de l'environnement.

Le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan n'est pas mentionné dans le rapport de présentation de la commune de Pomérols. Néanmoins, le projet ne remet pas en cause les points décrits dans le rapport de présentation tel que l'état initial de l'environnement, les objectifs de

développement de la commune, les explications des choix du PADD et la justification réglementaire.

Le projet n'est donc pas incompatible avec le rapport de présentation du PLU de Pomérols, mais ne le mentionne pas formellement.

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

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

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

Le PADD de Pomérols est structuré en trois principaux axes :

- Axe 1 : Garantir le dynamisme du village de Pomérols et les conditions de sa qualité urbaine et sociale ;
- Axe 2 : Affirmer l'image oeno - touristique de Pomérols ;
- Axe 3 : Cultiver la qualité environnementale dans le territoire pomérolais et dans son fonctionnement.

Ainsi, au vu de ces éléments, il apparaît que le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne remet pas en cause les orientations du PADD, et est donc compatible avec celui-ci car ce dernier partage les mêmes objectifs (avec mesures d'insertions environnementales et paysagères) pour les axes 2 et 3.

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

Des orientations d'aménagement et de programmation sont formulées sur les secteurs d'extension de l'urbanisation dont l'urbanisation est prévue à court-moyen terme. À cet égard, trois secteurs font l'objet de la formulation d'orientations d'aménagement et de programmation, à savoir aux lieux-dits Marche Gay, Brougidoux et La Sablède. Ces secteurs constituent des espaces stratégiques, compte tenu de leur situation vis à vis du bourg et des conditions de desserte par les voies et réseaux.

Ces secteurs sont éloignés du projet. En ce sens, celui-ci ne compromet pas la bonne réalisation des orientations d'aménagement et de programmation du PLU de Pomérols, et est donc compatible avec ces dernières.

3.5. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE REGLEMENT

3.5.1. Les zones traversées

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

Tableau 1 : Proportion de l'emplacement réservé par zone

Zone concernée	Proportion de l'emplacement réservé sur la zone (ha)
Zone A0	97 %
Zone N	3 %

3.5.2. Les dispositions générales du règlement

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

Ces dispositions générales sont compatibles avec le projet.

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

Selon l'article L.151-8 du code de l'urbanisme, « Le règlement fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés aux articles L. 101-1 à L. 101-3 ».

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

Sont particulièrement analysés les libellés des deux premiers articles de chaque zone traversée par le projet, réglementant l'occupation du sol :

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

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

3.5.3.1. REGLEMENT DE LA ZONE A0

La zone A est une zone qu'il convient de protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.

Le secteur A0 recouvre l'intégralité de parcelles agricoles exploitées ou non, devant faire l'objet d'une protection, au titre d'un classement en AOP et de la préséance d'un paysage ouvert identitaire.

L'article A1 précise que toutes les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article A2 sont interdites.

L'article A2 autorise les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics dès lors qu'elles :

- Ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées,
- Ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.

Le projet ne semble pas incompatible avec le règlement de la zone A0 et son article 2, en tant qu'installation nécessaire à des équipements collectifs ou à des services publics, mais il n'y est pas explicitement autorisé.

Le règlement de la zone A0 doit donc être modifié afin de permettre de façon explicite la réalisation du projet LNMP et ses composantes.

3.5.3.2. REGLEMENT DE LA ZONE N

La zone N correspond principalement aux espaces naturels et boisés présents sur le territoire communal. Il s'agit de zones présentant des milieux et des paysages remarquables ou dotées de qualités intrinsèques qu'il convient à ce titre de protéger.

L'article N1 précise que toutes les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article N2 sont interdites.

L'article N2 autorise les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées, qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages et qu'elles respectent les dispositions du règlement du PPRI approuvé.

Le projet ne semble pas incompatible avec le règlement de la zone N et son article 2, en tant qu'installation nécessaire à des équipements collectifs ou à des services publics, mais il n'y est pas explicitement autorisé.

Le règlement de la zone N doit donc être modifié afin de permettre de façon explicite la réalisation du projet LNMP et ses composantes.

La mise en compatibilité porte donc sur le règlement des zonages A0 et N du document d'urbanisme décrits au chapitre 4.

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

Le plan de zonage est incompatible avec le projet en raison de l'absence d'un emplacement réservé spécifique pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

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

Trois emplacements réservés sont inscrits au PLU de Pomérols. Il n'existe pas d'emplacement réservé pour le projet. Aucun emplacement réservé n'est intercepté par le projet.

Un emplacement réservé n°4 sera donc créé et consacré à la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, au bénéfice de SNCF Réseau.

Le plan de zonage et la liste des emplacements réservés seront modifiés en conséquence.

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

Aucun espace boisé classé n'est situé dans le périmètre de l'emplacement réservé. **L'emplacement réservé à créer du projet n'interceptant aucun espace boisé classé, aucun déclassement d'EBC ne sera nécessaire.**

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

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

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

4.1. MODIFICATION DU RAPPORT DE PRESENTATION

Le projet n'est pas incompatible avec le rapport de présentation mais il n'y est pas formellement mentionné. Afin de permettre une complète compatibilité du projet avec le PLU, la mention du projet LNMP est ajoutée dans le rapport de présentation, au paragraphe « 6.1 DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES PEU NOMBREUSES ET UN RÔLE PRINCIPAL DE DESSERTE AVEC LES COMMUNES VOISINES » page 102, **en rouge** ci-après :

Avant mise en compatibilité

« Les infrastructures sur le territoire

Le territoire de Pomérols est traversé par un réseau de routes départementales qui le relie aux différentes communes voisines.

La route départementale RD18, qui traverse le territoire et le village d'Ouest en Est, constitue l'axe principal. En effet, cet axe permet d'accès, par l'Ouest à la commune limitrophe de Florensac et à l'échangeur autoroutier de l'A9, via Saint-Thibéry. Par l'Est, la RD18 permet d'atteindre la D51 qui relie à Marseillan et à Mèze. Cette route départementale constitue un axe très utilisé dans le secteur et positionne Pomérols en tant qu' « étape » dans les flux automobiles. Toutefois, cet axe traverse le village de Pomérols engendrant de fortes problématiques de sécurité, de coupures dans le fonctionnement urbain (voire partie 2).

La commune est ensuite traversée part des routes départementales d'importance « secondaires » où la circulation est moins conséquente. Il s'agit de :

- La RD161 qui traverse le territoire du Nord au Sud. Cette voie n'est pas des moindre puisqu'elle rejoint directement à la commune de Marseillan et le bassin de Thau.
- La RD161e1 qui depuis le village traverse sud du territoire permettant d'accéder à Agde.

Ces deux axes présentent toutefois un contexte important puisqu'ils amènent à la façade méditerranéenne.

- La RD8e1 qui traverse le nord du territoire depuis le village le reliant à Pinet

C'est ensuite un réseau de voies communales qui irriguent le reste du territoire. Ce réseau est constitué de quelques axes qui depuis le village desservent en étoile le territoire. On peut noter par ailleurs l'absence de voies reliant ces axes communaux posant ainsi des problématiques d'accès au territoire et obligeant à passer dans le village. Toutefois, seul un domaine viticole est présent sur le nord du territoire, le reste du bâti se trouvant dans le village. »

Après mise en compatibilité

« Les infrastructures sur le territoire

Le territoire de Pomérols est traversé par un réseau de routes départementales qui le relie aux différentes communes voisines.

La route départementale RD18 qui traverse le territoire et le village d'Ouest en Est constitue l'axe principal. En effet, cet axe permet d'accès, par l'Ouest à la commune limitrophe de Florensac et à l'échangeur autoroutier de l'A9, via Saint-Thibéry. Par l'Est, la RD18 permet d'atteindre la D51 qui relie à Marseillan et à Mèze. Cette route départementale constitue un axe très utilisé dans le secteur et positionne Pomérols en tant qu' « étape » dans les flux automobiles. Toutefois, cet axe traverse le village de Pomérols engendrant de fortes problématiques de sécurité, de coupures dans le fonctionnement urbain (voire partie 2).

La commune est ensuite traversée part des routes départementales d'importance « secondaires » où la circulation est moins conséquente. Il s'agit de :

- La RD161 qui traverse le territoire du Nord au Sud. Cette voie n'est pas des moindre puisqu'elle rejoint directement à la commune de Marseillan et le bassin de Thau.
- La RD161e1 qui depuis le village traverse sud du territoire permettant d'accéder à Agde.

Ces deux axes présentent toutefois un contexte important puisqu'ils amènent à la façade méditerranéenne.

- La RD8e1 qui traverse le nord du territoire depuis le village le reliant à Pinet

C'est ensuite un réseau de voies communales qui irriguent le reste du territoire. Ce réseau est constitué de quelques axes qui depuis le village desservent en étoile le territoire. On peut noter par ailleurs l'absence de voies reliant ces axes communaux posant ainsi des problématiques d'accès au territoire et obligeant à passer dans le village. Toutefois, seul un domaine viticole est présent sur le nord du territoire, le reste du bâti se trouvant dans le village.

À l'horizon de la réalisation du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, Pomérols sera traversé par la LNMP en 2 secteurs : en pointe nord-ouest du territoire communal et au nord-est. »

4.2. MODIFICATION DU REGLEMENT D'URBANISME

Le règlement des zonages A0 et N est concerné par la mise en compatibilité.

Seuls les extraits nécessitant d'être modifiés sont présentés dans les planches ci-après, à savoir les articles 2 de chaque zone. 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 des règlements de zones sont rédigées **en rouge**.

Zone A0 : Avant mise en compatibilité	Zone A0 : Après mise en compatibilité
<p><u>Article A2 : occupation et utilisation du sol admises</u></p> <p>Dispositions applicables uniquement dans le secteur A0 :</p> <p>Sont admises les occupations et utilisations du sol suivantes si elles respectent les conditions ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'extension des constructions et installations agricoles régulièrement édifiées, dans la limite de 30% de la surface de plancher du bâtiment concerné à la date d'approbation du PLU à condition qu'elle : <ul style="list-style-type: none"> ▫ soit nécessaire à l'exploitation agricole ; ▫ ne porte pas atteinte à la qualité du patrimoine bâti existant ou du paysage naturel environnant, • les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics dès lors qu'elles : <ul style="list-style-type: none"> ▫ ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées ▫ ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages 	<p><u>Article A2 : occupation et utilisation du sol admises</u></p> <p>Dispositions applicables uniquement dans le secteur A0 :</p> <p>Sont admises les occupations et utilisations du sol suivantes si elles respectent les conditions ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'extension des constructions et installations agricoles régulièrement édifiées, dans la limite de 30% de la surface de plancher du bâtiment concerné à la date d'approbation du PLU à condition qu'elle : <ul style="list-style-type: none"> ▫ soit nécessaire à l'exploitation agricole ; ▫ ne porte pas atteinte à la qualité du patrimoine bâti existant ou du paysage naturel environnant, • les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics dès lors qu'elles : <ul style="list-style-type: none"> ▫ ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées ▫ ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages. • les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet LNMP ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que ne leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 14 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements / exhaussements nécessaires.
Zone A0 : Avant mise en compatibilité	Zone A0 : Après mise en compatibilité
<p><u>Article N2 : occupation et utilisation du sol admises</u></p> <p>Sont admises les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées, qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages et qu'elles respectent les dispositions du règlement du PPRI approuvé.</p>	<p><u>Article A2 : occupation et utilisation du sol admises</u></p> <p>Sont admises :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées, qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages et qu'elles respectent les dispositions du règlement du PPRI approuvé. • les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet LNMP ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que ne leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 14 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements / exhaussements nécessaires.

4.3. MODIFICATIONS APPORTEES AUX EMBLEMENTS RESERVES

La liste des emplacements réservés (pièce 4.3 du PLU), sous forme de tableau, sera modifiée à l'occasion de la mise en compatibilité.

L'emplacement réservé n°4 sera créé et nommé « Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ». Le nom du bénéficiaire sera SNCF Réseau, et la surface sera de 13,7 ha.

Le tableau de la liste des emplacements réservés est modifié ci-dessous, présenté dans ses deux versions : en vigueur (avant mise en compatibilité) et après mise en compatibilité.

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

Tableau des ER avant mise en compatibilité

N°	Surface m ²	Destination	Bénéficiaire
1	831,03	Cheminement doux	Commune
2	1128,58	Parking	Commune
3	12031,56	Stationnements et logements sociaux	Commune

Tableau des ER après mise en compatibilité

N°	Surface m ²	Destination	Bénéficiaire
1	831,03	Cheminement doux	Commune
2	1128,58	Parking	Commune
3	12031,56	Stationnements et logements sociaux	Commune
4	136 988	Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan	SNCF Réseau

4.4. MODIFICATIONS APPORTEES AU PLAN DE ZONAGE

Par l'ensemble des éléments décrits ci-avant, le plan de zonage doit être modifié, à savoir concernant l'ajout de l'emplacement réservé n°4.

Les planches suivantes 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 au bénéfice de SNCF Réseau pour la réalisation et l'exploitation de LNMP.**

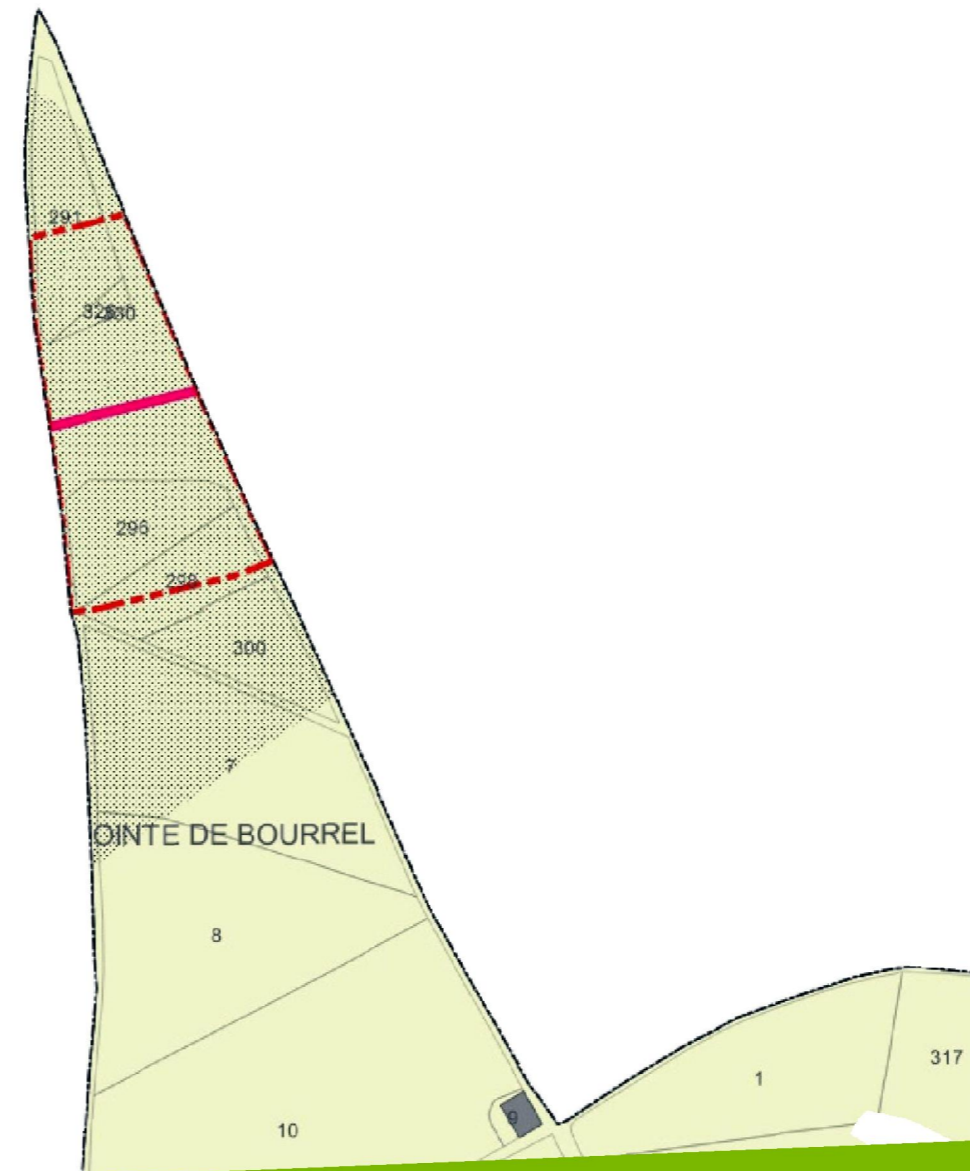
La légende avant et après mise en compatibilité du plan de zonage du PLU n'évolue pas et est la suivante :



Figure 5 : Légende du plan de zonage



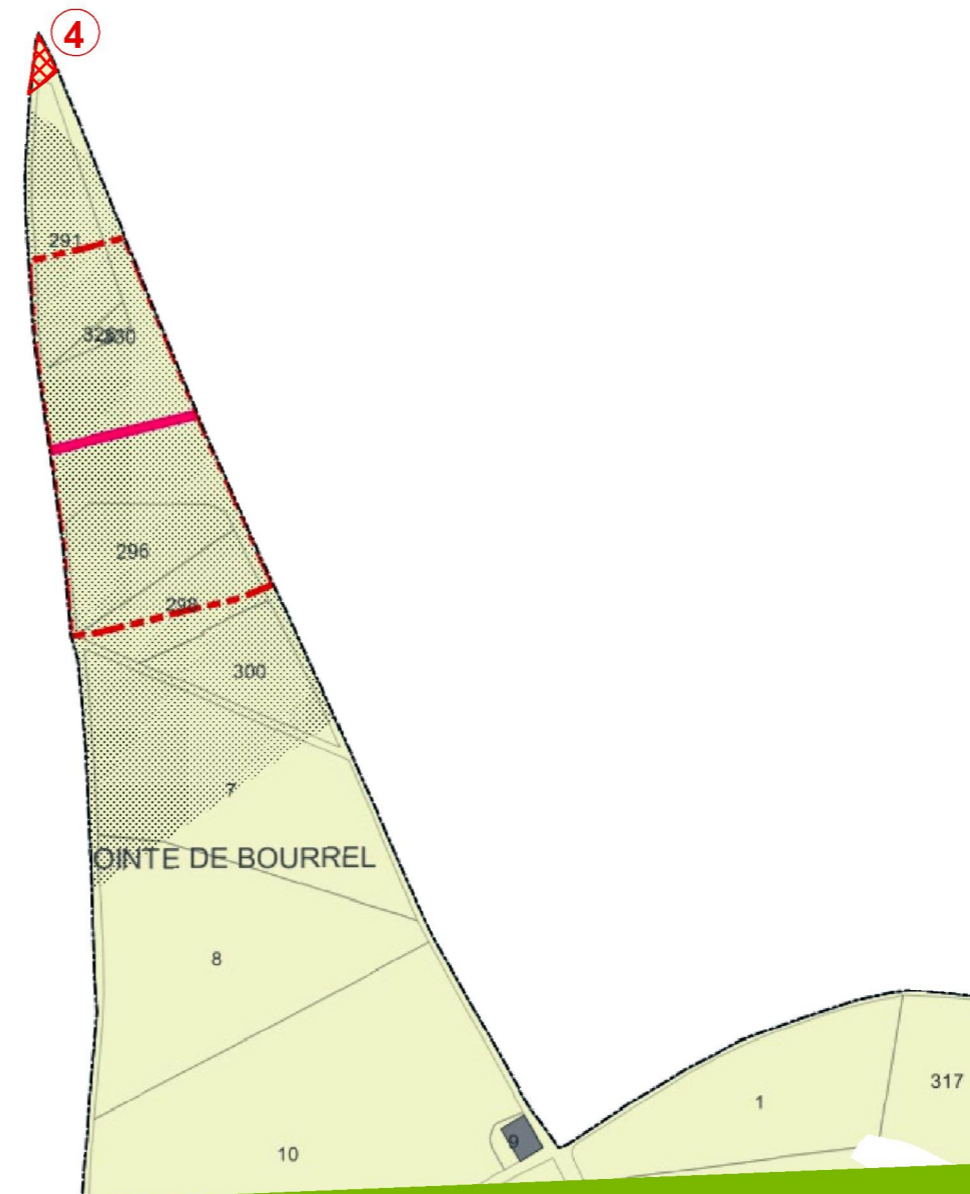
LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN



Date : 18/01/2021
Échelle : 1/4000
Source : PLU, document d'urbanisme
Fond de plan : PLU, document d'urbanisme



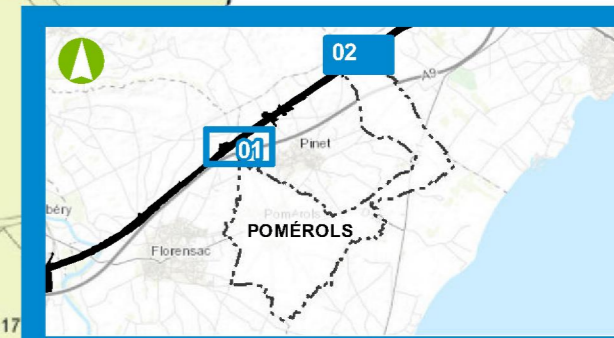
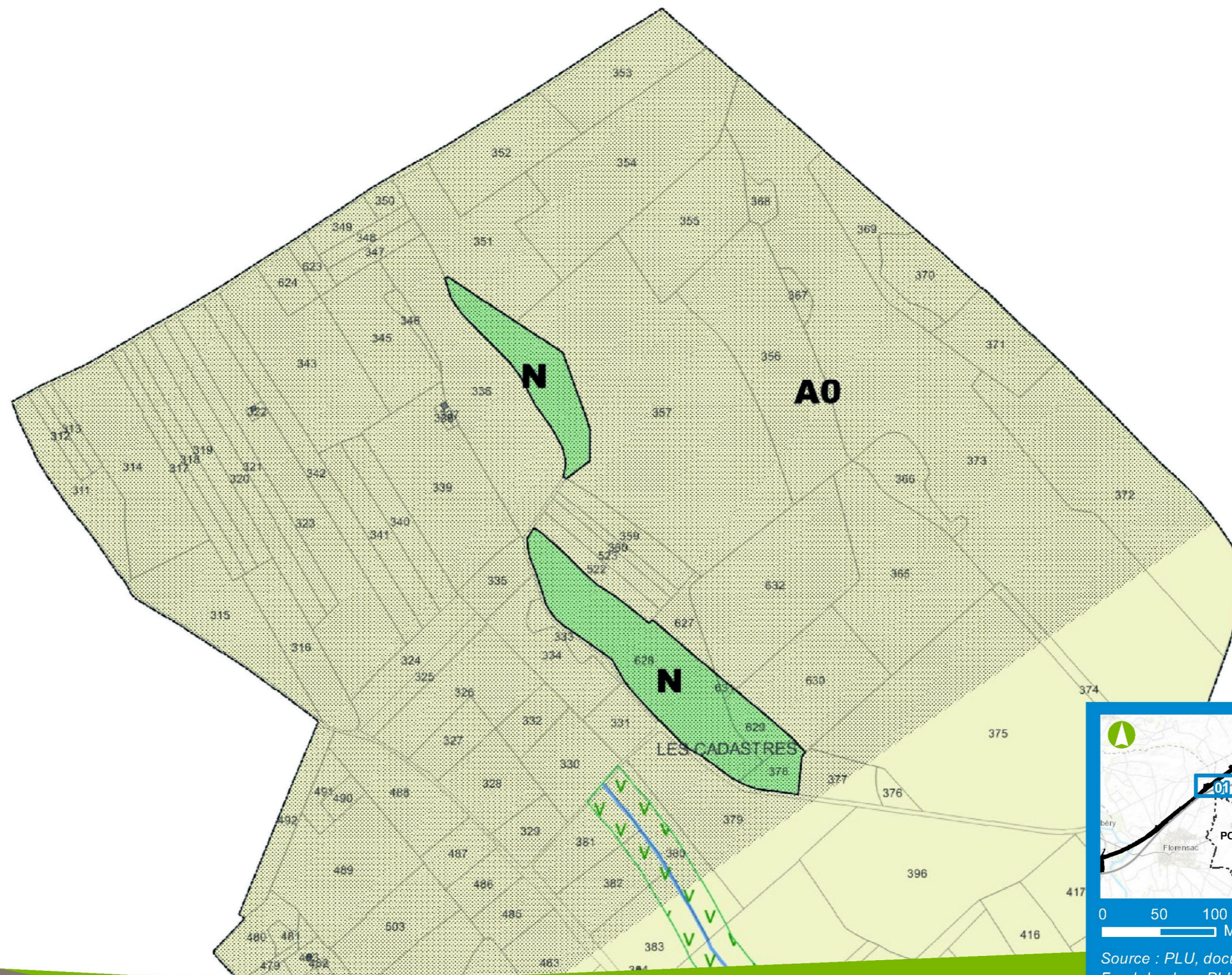
LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN



Date : 08/04/2021
Échelle : 1/4000
Source : PLU, document d'urbanisme
Fond de plan : PLU, document d'urbanisme



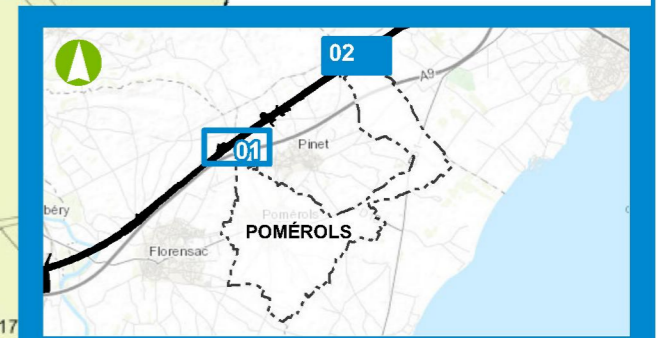
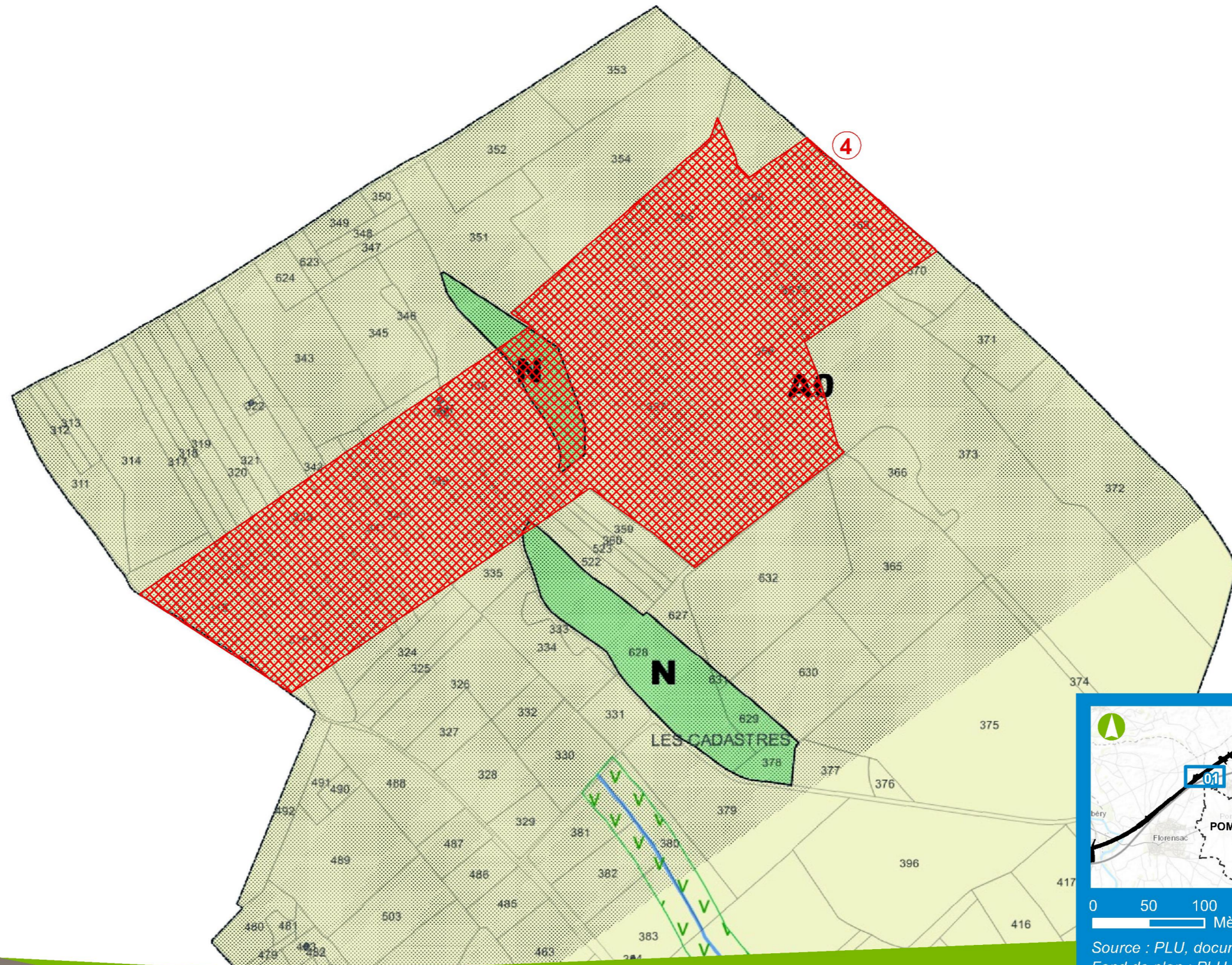
LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN



0 50 100 Mètres
Date : 18/01/2021
Échelle : 1/4000
Source : PLU, document d'urbanisme
Fond de plan : PLU, document d'urbanisme



LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN



0 50 100 Mètres
Date : 08/04/2021
Échelle : 1/4000
Source : PLU, document d'urbanisme
Fond de plan : PLU, document d'urbanisme

5. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU

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

5.1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale

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

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

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

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

La directive n°2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement impose que certains plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement (parmi lesquels notamment les documents d'urbanisme) soient soumis à une 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 par contre 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 Pomérols sont :

- Le rapport de présentation du PLU qui date du 31/01/2017 ;
- L'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact.

Cet état initial est réalisé à deux niveaux :

- À l'échelle communale pour être cohérent avec l'aire d'influence de la mise en compatibilité ;
- À l'échelle de la zone d'étude 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

Pomérols couvre une superficie de 11 km² et se situe dans le département de l'Hérault, à 25 km au nord-est de Béziers et à 40 km au sud-ouest de Montpellier.

La commune bénéficie de sa position, à l'interface entre l'espace méditerranéen, à proximité de l'étang de Thau, et l'arrière-pays de la vallée de l'Hérault.

Le territoire communal est situé dans la plaine de l'Hérault qui s'ouvre très largement sur la plaine littorale. Il appartient à l'unité paysagère des vignobles de coteaux marqués par la prédominance de la vigne et par le caractère doux des pentes des terrains.

Le territoire se caractérise par sa forme particulière en U. Le pôle urbain se situe sur la partie centre-ouest de la commune.

La zone d'étude a la particularité de traverser en deux points distincts le territoire communal de Pomérols (extrêmes nord-ouest et nord-est) composé de zones agricoles. Elle intercepte par ailleurs l'autoroute A9 et intègre dans son périmètre trois mas : le Mas Rouge, le Mas de Maynet et le Mas de Callas.

La zone d'étude couvre 0,6 km², soit 5,4% du territoire.

5.4.1.2. LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

Le territoire communal se situe sur les collines du bassin de Thau, dans le bassin de Villeveyrac. Il est caractérisé par des altitudes modestes évoluant d'une dizaine à une cinquantaine de mètres NGF.

La roche du territoire est essentiellement constituée de marnes, généralement tendres, d'où ce relief assez mou, ponctué par des coteaux bas armés par des strates généralement plus dure.

La zone d'étude s'inscrit sur les massifs calcaires karstifiés du bassin de Villeveyrac (avec présence potentielle de cavités liées au gypse) à une altitude moyenne de 45 mètres environ.

Les zones karstiques des formations carbonatées du bassin de Villeveyrac connaissent un risque géotechnique lié au phénomène de remontée de fontis et d'effondrement des cavités.

Des risques de glissement de terrain et ou retrait gonflement sont aussi possibles dans les marnes du bassin de Villeveyrac.

5.4.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

Le sous-sol de Pomérols abrite 3 masses d'eaux souterraines, dont les 2 premières sont situées au droit de la zone d'étude :

- Les Calcaires jurassiques pli ouest de Montpellier, unité Plaisan-Villeveyrac (FRDG159) ;

- Les Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers-Pézenas (FRDG510) ;
- Les Sables astiens de Valras-Agde (FRDG224).

5.4.1.3.1. USAGES

Aucun périmètre de protection de captage d'eau potable n'est présent sur le territoire communal.

Trois puits sont identifiés sur la commune mais sont bien en aval de la zone d'étude.

5.4.1.3.2. ENJEUX DE LA RESSOURCE EN EAUX SOUTERRAINES

Sur la commune de Pomérols, il n'existe pas d'enjeux particuliers sur les masses d'eau souterraines. En effet, la nappe astienne est vulnérable mais uniquement sur le territoire de Pinet où elle possède un faible recouvrement imperméable.

5.4.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

La commune de Pomérols est concernée par le ruisseau de Soupié et le fossé de Rieu (à l'ouest, en limite de commune avec Florensac).

Ces cours d'eau ne sont pas concernés par la zone d'étude sur le territoire communal.

5.4.1.4.1. USAGES ET DOCUMENT DE PLANIFICATION

La commune est concernée par plusieurs documents cadres :

- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée (2016-2021) ;
- Les SAGE Thau, Hérault et Nappes Astiennes ;
- Le contrat d'Étang Thau ;
- Le contrat de nappes Astiennes.

Enjeux de la ressource en eaux superficielles

Aucun enjeu lié aux eaux superficielles n'est à noter au niveau de la zone d'étude sur la commune de Pomérols.

5.4.1.5. LES RISQUES NATURELS

5.4.1.5.1. RISQUE INONDATION

La commune de Pomérols est soumise au risque inondation et dispose d'un Plan de Prévention des Risques inondation (PPRi) approuvé le 25/01/2012, sur le bassin de risque de l'Étang de Thau.

La zone d'étude n'est pas concernée par le zonage réglementaire de ce PPRi.

5.4.1.5.2. RISQUE FEU DE FORET


La commune de Pomérols n'est pas concernée par le risque incendie au niveau de la zone d'étude.

5.4.1.5.3. RISQUE SISMIQUE ET MOUVEMENT DE TERRAIN

La commune est soumise à une sismicité de zone 2 (faible).

La commune n'est pas identifiée comme à risque particulier concernant les mouvements de terrain.


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

Sur la zone d'étude, la commune de Pomérols n'est directement concernée par aucun espace naturel protégé du réseau Natura 2000.

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

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

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

- La ZNIEFF de type I « Prés de Soupié » (n°3421-3149) ;

Aucun de ces sites n'est concerné par la zone d'étude.

5.4.2.1.3. AUTRES SITES

La zone d'étude n'est concernée par aucun autre site.

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 ouverts/semi-ouverts.

Par ailleurs, le ruisseau de Soupié est identifié comme trame bleue par le SRCE Occitanie (d'après l'ex SRCE de Languedoc-Roussillon).


5.4.2.3. LES ZONES HUMIDES

La zone d'étude ne concerne aucune zone humide sur la commune de Pomérols.

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

Au droit de la commune, la zone d'étude concerne essentiellement des secteurs à enjeux liés à l'avifaune.

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

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

5.4.3.1. AGRICULTURE ET VITICULTURE

Le territoire communal de Pomérols est situé dans la plaine de l'Hérault qui s'ouvre très largement sur la plaine littorale. Il appartient à l'unité paysagère des vignobles de coteaux marqués par la prédominance de la vigne sur les cultures annuelles et par le caractère doux des pentes des terrains qui ne les placent pas en zone inondable.

L'agriculture au droit de la commune de Pomérols est essentiellement viticole et est concernée par une appellation AOC « Languedoc » et « Languedoc – Picpoul de Pinet ». Les parcelles sont ainsi à haute valeur ajoutée.


Sur la commune, la zone d'étude concerne des parcelles viticoles à enjeux fort à très forts, en lien notamment avec le terroir du Picpoul de Pinet.

La cave coopérative les Costières, à Pomérols, est localisée en dehors de la zone d'étude.

5.4.3.2. LA FORET ET LA SYLVICULTURE

Aucune parcelle à enjeu forestier n'est recensée au droit de la zone d'étude sur la commune de Pomérols.

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.

L'aire d'étude a la particularité de traverser en deux points distincts le territoire communal de Pomérols (extrêmes nord-ouest et nord-est) composé de zones agricoles. Il intercepte par ailleurs l'autoroute A9 et intègre dans son périmètre trois mas : le Mas Rouge, le Mas de Maynet et le Mas de Callas.

5.4.4.1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

Pomérols fait partie de la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée.

En 2017, la commune comptait 2 293 habitants (dont 28,4 % de moins de 30 ans et 34,8 % de plus de 60 ans). La densité de population était faible (208,3 hab/km²).

La commune a connu une augmentation de population entre 2007 et 2012 de 1,7 % puis de 0,7 % entre 2012 et 2017.

Au sein des actifs, le taux de chômage est élevé et avoisinait les 19 % en 2017.

5.4.4.1.1. CADRE BATI ET ACTIVITES ECONOMIQUES

L'habitat de la commune est caractérisé en 2017 par une grande part de logements individuels (92,1 %) et un nombre de résidences secondaires élevé (19,1 %). Trois mas sont présents à proximité du projet.

Concernant l'activité économique, seuls 28,7 % de la population active résidant au sein de la commune y travaille également. Il s'agit essentiellement des commerçants, artisans et des viticulteurs qui permettent d'assurer l'emploi communal.

La quasi-totalité de la population travaille dans les bassins d'emplois de Béziers, d'Agde voire de Montpellier qui rayonnent de manière importante sur l'ensemble des communes du secteur. Les pôles comme Pézenas ou Saint-Thibéry génèrent également une influence plus locale en termes d'emplois.

La population active de Pomérols travaille essentiellement en dehors de la commune (71,3%), phénomène qui s'est accentué depuis 2006.

5.4.4.1.2. TOURISME ET LOISIRS

Au même titre que les autres communes en léger retrait du littoral, la plupart des structures touristiques se situent sur les communes « phares » du département. Agde, Marseillan... représentent les pôles de ce secteur économique et regroupent la majorité des structures et services qui y sont liées.

Sur Pomérols, à proximité du projet, seule une piste VTT/VTC est recensée.

5.4.4.2. URBANISME ET SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

La commune de Pomérols est dotée d'un PLU. Elle n'est pas concernée par la loi Littoral.

Aucun EBC n'est recensé au sein à proximité du projet.

La commune fait état des servitudes suivantes :

- AC1 : relative au périmètre de protection d'un monument historique ;
- PM1 : relative aux risques naturels (périmètre PPRI) ;
- I3 : relative à la présence d'une canalisation de gaz ;
- T1 : relative aux chemins de fer.

Dans la zone d'étude, seules les servitudes AC1 (protection des monuments historiques) et I3 (présence d'une canalisation de gaz) sont présentes. La servitude AC1 concerne le périmètre de protection du monument historique Via Domitia (inscrit).

5.4.4.3. LES DEPLACEMENTS, RESEAUX ET EQUIPEMENTS

Concernant les infrastructures de transport, le projet intercepte l'A9 au nord-ouest se situant juste au nord en extrême pointe Nord du territoire communal.


Un chemin communal est intercepté au nord-est, au nord du Mas de Callas, longé par un sentier de petite randonnée (PR).

Aucun autre réseau n'est intercepté par le projet.

5.4.4.4. LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

À proximité du projet, le risque Transport de Matières Dangereuses (TMD) est présent. Il est lié à la présence de l'A9 qui passe au Nord du territoire communal.

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, le projet ne traverse pas de site classé ou inscrit dans ce secteur.

Citons néanmoins la Voie Domitienne (Via Domitia), dont plusieurs tronçons sont inscrits Monument Historique depuis le 20 octobre 1995 et qui est située à proximité du projet (limite communale nord) au sein de l'aire d'étude. L'Emplacement Réserve pour le projet concerne la partie sud du périmètre de protection de ce monument historique inscrit.

5.4.5.2. PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

Sur Pomérols, deux sites à forte sensibilité archéologique sont situés à proximité du projet, sur la partie Nord Est du territoire :

- Mas de Maynet ;
- Les cadastres.

Pomérols est également concernée par une zone de présomption de prescriptions archéologiques située au sud de la commune ; donc non cernée par le projet.

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.

Pomérols n'est incluse dans aucun site sensible du fait de l'absence d'entité paysagère remarquable et de la faible portion de son territoire concerné par le projet.

5.4.6. Synthèse

Avertissement

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

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

- Le phénomène de remontée de fontis et d'effondrement des cavités dans les zones karstiques des formations carbonatées du bassin de Villeveyrac ;
- Les risques de glissement de terrain et ou retrait gonflement dans les marnes du bassin de Villeveyrac ;
- Les enjeux agricoles ;
- L'aire d'étude intercepte l'autoroute A9 ;
- Le risque Transport de Matières Dangereuses (TMD) est présent (A9) ;
- Trois mas sont situés dans l'aire d'étude : le Mas Rouge, le Mas de Maynet et le Mas de Callas.
- Le périmètre de protection du monument historique inscrit de la Via Domitia.

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

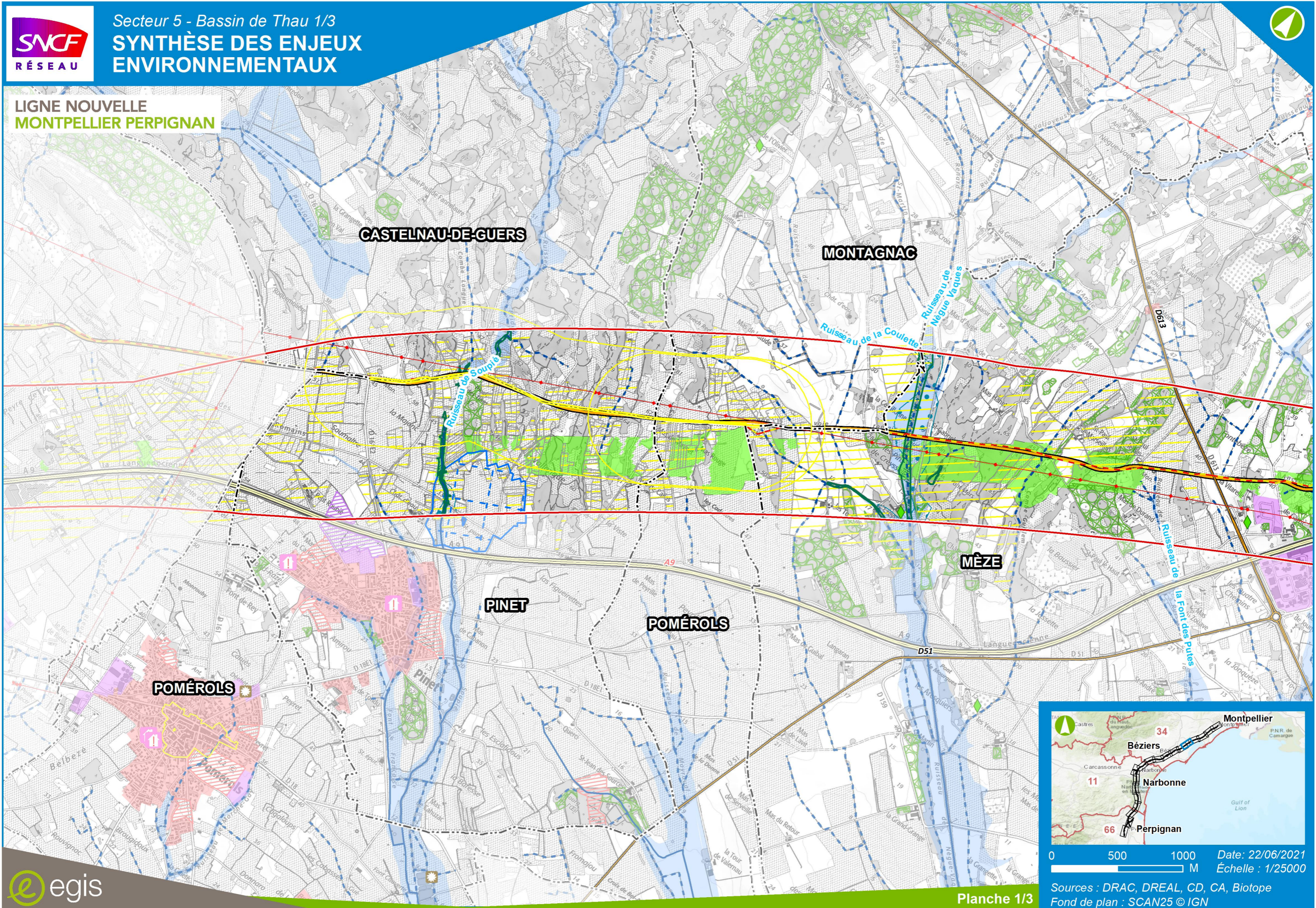
- Patrimoine UNESCO
- Site classé
- Site inscrit
- Site Patrimonial Remarquable
- Voie Domitienne

Monument historique et périmètre de protection :




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



**LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN**



5.5. 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 Pomérols se limitent strictement à permettre la réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ainsi que les outillages, équipements, installations techniques, affouillements et exhaussements de sols liés au projet, avec :

- Création d'un emplacement réservé ;
- 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 zones agricoles (A0) et naturelles (N).

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

Tableau 2 : Proportion de l'ER par zonage du PLU

Nom de la zone concernée par l'ER	Proportion de l'ER sur la zone	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la surface de la commune (source : INSEE)
Zone A0	97 %	1,2 %
Zone N	3 %	0,04 %

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 Pomérols, la section courante du projet, qui traverse uniquement la partie nord-est du territoire communal est principalement en déblais pouvant dépasser une dizaine de mètres au niveau du Mas Rouge. Un léger remblai (5 m) est prévu en limite communale de Mèze.

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

Enfin, il n'est pas prévu de zones de dépôts définitifs ou temporaires sur la commune.

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.

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

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

5.5.1.3. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SOUTERRAINES

5.5.1.3.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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

À noter que les puits privés présents dans la zone d'étude sont évités par le projet.

5.5.1.3.2. LES EFFETS QUANTITATIFS ET MESURES ENVISAGEES

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

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

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 ou des pollutions chroniques liées à l'usage de produits phytosanitaires pour l'entretien des voies peuvent avoir lieu.

L'absence d'utilisation de la ressource en eau (captage d'alimentation en eau potable, puits privés à usage domestique, captage agricole) à proximité du projet ne nécessite pas de mesures spécifiques.

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

En phase exploitation, l'aménagement comprendra l'ensemble des dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires. Deux bassins de rétention sont prévus dans la zone.

En phase exploitation, les effets quantitatifs seront nuls.

5.5.1.4. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SUPERFICIELLES

5.5.1.4.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet 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 quantité 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 périmètre de l'ER ne concerne aucun cours d'eau sur la commune de Pomérols.

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

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

Pour limiter les effets du chantier, des mesures génériques en matière d'assainissement provisoire et de management de chantier permettront de limiter les nuisances temporaires.

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

5.5.1.5. LES INCIDENCES SUR LES RISQUES NATURELS

5.5.1.5.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE


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

5.5.1.5.2. LES EFFETS ET LES MESURES ENVISAGEES

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

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

5.5.2. Les incidences sur le patrimoine naturel et biologique

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

5.5.2.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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

5.5.2.2. LES EFFETS SUR LES ESPACES NATURELS PROTEGES

Le projet ne concerne aucun espace naturel protégé.

5.5.2.3. 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.

5.5.2.4. 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.

5.5.2.5. LES MESURES ENVISAGEES

Le rétablissement des continuités écologiques est une des mesures les plus importantes pour réduire les impacts du projet. Les ouvrages 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 (trame verte et bleue).


Par ailleurs, les autres ouvrages hydrauliques bénéficieront à la transparence écologique de la nouvelle infrastructure.

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 particuliers les oiseaux et les amphibiens.

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

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

5.5.3. Les incidences sur l'agriculture, la viticulture 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 Ligne Nouvelle 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.

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

En phase exploitation, les effets sont de deux types :

- Les effets directs du projet sur les exploitations agricoles et viticoles (consommation d'espace, impact sur le bâti, les équipements et les accès...). Sur la commune de Pomérols, 15 exploitations sont localisées dans la zone d'étude.
- Les effets indirects sur les structures collectives (Cave coopérative des Costières de Pomérols en particulier) dont les zones d'apport sont localisées sur des parcelles potentiellement impactées (effet sur le potentiel de production notamment).

5.5.3.1.2. 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 afin que les terrains gardent leur potentialité agronomique.

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

Les mesures proposées face aux effets directs sont :

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

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

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

5.5.3.2. LES INCIDENCES SUR LES FORETS ET LES ACTIVITES SYLVICOLES

5.5.3.2.1. LES EFFETS 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 ne concerne aucune parcelle forestière.

5.5.3.2.3. LES MESURES ENVISAGEES

Les lisières des boisements affectés seront reconstituées et stabilisées.

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

5.5.4. Les incidences sur l'environnement humain

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

5.5.4.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

La réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet 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 de Pomérols, il concerne des zones agricoles.

Aucun bâti ne sera impacté.

L'emplacement réservé constitue une emprise d'environ 14 ha sur la commune. Ces surfaces concernent majoritairement des espaces agricoles.

La Ligne Nouvelle traverse le nord du territoire communal, composé majoritairement de parcelles agricoles. Le projet sera à l'origine d'une déstructuration du parcellaire agricole

L'autoroute A9 est située au sud du projet, entre 200 et 800 m environ mais la création de la Ligne Nouvelle n'intercepte pas directement l'autoroute. En revanche, une voie communale et des chemins ruraux et d'exploitations sont interceptés, et nécessiteront des aménagements spécifiques pour leur rétablissement.

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

Enfin concernant le tourisme et les loisirs, aucun équipement n'est présent dans l'emplacement réservé.

Le projet impacte le sentier de petite randonnée à cheval entre les communes de Pinet et de Pomérols.

5.5.4.2. LES MESURES ENVISAGEES


La conception du projet a permis d'éviter le Mas de Maynet et Mas Rouge, Mas de Callas à Pomérols

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

Toutes les voiries et tous les réseaux interceptés seront rétablis.

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.

L'emplacement réservé pour la Ligne Nouvelle intercepte le périmètre de protection de la Via Domitia (monument historique inscrit) sur le territoire communal.

Les impacts paysagers potentiels de la Ligne Nouvelle sur Pomérols concernent la Via Domitia (située au nord du projet), et les vues sur l'étang de Thau qui risquent d'être occultées par les sections en remblai.

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.

Enfin, les abords des bassins et ouvrages hydrauliques seront également reboisés.

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

5.5.6. Conclusion

Au regard des incidences de la première phase du projet de la Ligne Nouvelle 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 Pomérols.

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

Le territoire communal n'est directement concerné par aucun site Natura 2000.

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-8 « Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – État initial global et justification de l'intérêt public majeur » 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 proposées au PLU de la commune de Pomérols, en vigueur depuis le 31/01/2017, visent à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. La justification du choix du projet retenu figure dans la pièce F-4 « Justification du projet ».

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

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

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

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

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

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

Tableau 3 : Exemple de tableau de suivi

Nom de la zone concernée par l'ER	Au stade de mise en compatibilité (ha)	Au stade de la réalisation du projet
Zone A0	13,2 inclus dans l'ER	XX ha acquis
Zone N	0,5 inclus dans l'ER	XX 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'ÉVALUATION 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'ÉVALUATION 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 Plan Local d'Urbanisme, l'évaluation environnementale s'intéresse à l'ensemble des potentialités ou décisions d'aménagement concernant le territoire, et donc à la somme de leurs incidences environnementales, contrairement à l'étude d'impact qui analysera ensuite chaque projet individuellement.

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

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

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

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

5.9.2. Contenu de l'évaluation environnementale

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

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

5.9.3.1. L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

5.9.3.1.1. LA GEOGRAPHIE

La zone d'étude a la particularité de traverser en deux points distincts le territoire communal de Pomérols (extrêmes nord-ouest et nord-est) composé de zones agricoles. Elle intercepte par ailleurs l'autoroute A9 et intègre dans son périmètre trois mas : le Mas Rouge, le Mas de Maynet et le Mas de Callas.

La zone d'étude couvre 0,6 km², soit 5,4% du territoire.

5.9.3.1.2. LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

La zone d'étude s'inscrit sur les massifs calcaires karstifiés du bassin de Villeveyrac (avec présence potentielle de cavités liées au gypse) à une altitude moyenne de 45 mètres environ.

Les zones karstiques des formations carbonatées du bassin de Villeveyrac connaissent un risque géotechnique lié au phénomène de remontée de fontis et d'effondrement des cavités.

Des risques de glissement de terrain et ou retrait gonflement sont aussi possibles dans les marnes du bassin de Villeveyrac.

Les eaux souterraines

2 masses d'eaux souterraines sont présentes sur la zone d'étude :

- Les Calcaires jurassiques pli ouest de Montpellier, unité Plaissan-Villeveyrac (FRDG159) ;
- Les Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers-Pézenas (FRDG510).

Aucun périmètre de protection de captage d'eau potable n'est présent sur le territoire communal.

5.9.3.1.3. LES EAUX SUPERFICIELLES

La commune de Pomérols est traversée par le ruisseau de Soupié et le fossé de Rieu, mais la zone d'étude ne concerne aucun de ces cours d'eau.

5.9.3.1.4. LES RISQUES NATURELS

La commune de Pomérols est soumise au risque inondation et dispose d'un Plan de Prévention des Risques inondation sur le bassin de risque bassin de Thau. La zone d'étude n'est pas concernée par les zonages réglementaires du PPRi.

La commune est exposée au risque feux de forêts mais ne présente pas de secteurs à enjeu au droit de la zone d'étude. Aucune piste de Défense de la Forêt Contre les Incendies (DFCI) n'est présente au droit de la zone d'étude.

5.9.3.2. LE PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

Sur la zone d'étude, la commune de Pomérols n'est directement concernée par aucun espace naturel protégé.

La zone d'étude concerne quelques secteurs à enjeux pour les oiseaux.

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

Les enjeux agricoles de la zone d'étude sont liés aux parcelles viticoles du terroir Picpoul de Pinet. Les enjeux sont forts à très forts sur la zone d'étude.

Aucun enjeu sylvicole n'est identifié au droit de la zone d'étude.

5.9.3.4. L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

Pomérols est dotée d'un PLU.

La zone d'étude traverse la partie nord du territoire communal. Il est composé de zones agricoles, de quelques habitations individuelles (3 mas sont recensés aux abords du projet).

Plusieurs infrastructures de transport (A9 et chemins de desserte agricole) y sont présentes.

L'activité touristique est absente du territoire. Seul un parcours équestre est recensé sur la commune.

Pour ce qui est de l'aspect urbanistique, la zone d'étude comprend 2 servitudes (relatives à la protection des monuments historiques et à la présence d'une canalisation de gaz). La zone d'étude s'insère sur les zonages A et N.

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

5.9.3.5. PATRIMOINE ET PAYSAGE

La zone d'étude traverse le périmètre de protection de la Voie Domitia, monument historique inscrit.

Deux sites à forte sensibilité archéologique sont recensés sur la partie est du territoire et dans la zone d'étude.

Enfin, Pomérols ne présente pas d'enjeux particuliers liés au paysage.

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

Le périmètre de la mise en compatibilité est concerné par les zones agricole (A0) et naturelle (N).

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

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

Nom de la zone concernée par l'ER	Proportion de l'ER sur la zone	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la surface de la commune (source : INSEE)
Zone A0	97 %	1,2 %
Zone N	3 %	0,04 %

5.9.4.1. INCIDENCES ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

5.9.4.1.1. LA GEOGRAPHIE

La mise en compatibilité n'a aucun effet.

5.9.4.1.2. LE RELIEF ET LA GEOLOGIE

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

Au droit de Pomérols, la section courante du projet, qui traverse uniquement la partie nord-est du territoire communal est principalement en déblais pouvant dépasser une dizaine de mètres au niveau du Mas Rouge. Un léger remblai (5 m) est prévu en limite communale de Mèze.

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

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

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

5.9.4.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

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

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

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

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

5.9.4.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

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

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

5.9.4.1.5. LES RISQUES NATURELS

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

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

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

5.9.4.2. INCIDENCES ET MESURES SUR LE PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

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

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

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

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

La réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet Ligne Nouvelle 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 : près de 15 exploitations sont localisées dans la zone d'étude, avec des effets indirects sur 1 structure collective. Les mesures proposées résident dans la compensation des surfaces perdues, la possibilité d'un aménagement foncier, le rétablissement des pistes d'exploitation.

Forêts et sylviculture : le projet ne concerne aucune parcelle de forêt sur la commune.

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.

La conception du projet a permis d'éviter les zones bâties.

Toutes les voiries et tous les réseaux interceptés seront rétablis.

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.

La Ligne Nouvelle intercepte le périmètre de protection de la Via Domitia (monument historique inscrit) sur le territoire communal.

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

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

Le territoire communal n'est directement concerné par aucun site Natura 2000.

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-8 « Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – description des éléments d'intérêt communautaire de la zone d'étude » 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 Pomérols, en vigueur depuis le 31/01/2017, proposées visent à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. La justification du choix du projet retenu figure dans la pièce F-4 « Justification du projet »

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

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

cf. §5, pièce F-7A.2 « 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.

6. ANNEXES

6.1. ANNEXE TECHNIQUE SERVITUDE T1 RELATIVE AUX CHEMINS DE FER

SERVITUDES RELATIVES AU CHEMIN DE FER (T1)

1) GENERALITES

Servitudes relatives aux chemins de fer.

Servitudes de grande voirie :

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

Servitudes spéciales :

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

Servitudes de débroussaillage.

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

Code minier : articles 84 modifié et 107.

Code forestier : articles L 322.3 et L 322.4.

Loi du 29 décembre 1892 : occupation temporaire.

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

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

Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.

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

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

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

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

1

2) Procédure d'institution

2.1) Procédure

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

Sont applicables aux chemins de fer :

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

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

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

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

Alignement

L'obligation d'alignement s'impose :

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

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

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

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

Mines et carrières

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

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

2.2) Indemnisation

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

2

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

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

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

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

2.3) Publicité

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

3) Effets de la servitude

3.1) Prérogative de la puissance publique.

3.1.1.) Prérogatives exercées directement par la puissance publique.

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

3.1.2) Obligations de faire imposée au propriétaire.

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

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

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

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

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

3

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

3.2) Limitation au droit d'utiliser le sol.

3.2.1) Obligations passives.

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

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

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

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

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

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

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

3.2.2) Droits résiduels du propriétaire

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

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

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

4

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

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

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

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



En partenariat avec :

