

# LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

## MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

Pièce H-8 : Commune de Pinet



Novembre 2021





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

## SOMMAIRE

<b>1. GENERALITES SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME.....</b>	<b>7</b>	<b>3.8. Les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme (ancien article L.123-1-5 alinéa III - 2) .....</b>	<b>18</b>
<b>1.1. Mise en compatibilité.....</b>	<b>7</b>	<b>4. LES DISPOSITIONS PROPOSEES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU .....</b>	<b>19</b>
1.1.1. Définition .....	7	<b>4.1. Les modifications du rapport de présentation .....</b>	<b>19</b>
1.1.2. Champ d'application .....	7	<b>4.2. Les modifications du règlement d'urbanisme .....</b>	<b>19</b>
<b>1.2. Mise en compatibilité d'un PLU .....</b>	<b>7</b>	<b>4.3. Modifications apportées au plan de zonage .....</b>	<b>25</b>
<b>1.3. Objet du présent dossier .....</b>	<b>8</b>	<b>4.4. Modifications apportées aux emplacements réservés .....</b>	<b>32</b>
<b>1.4. Réglementation de la mise en compatibilité du PLU et description de la procédure... 8</b>	<b>8</b>	<b>5. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU .....</b>	<b>35</b>
1.4.1. Procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme .....	8	<b>5.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP .....</b>	<b>35</b>
1.4.2. Rappel des textes réglementaires .....	9	5.1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale.....	35
1.4.3. Le cas particulier des communes « Littoral » .....	10	5.1.2. Objectifs de l'évaluation et démarche mise en œuvre pour le projet LNMP .....	35
1.4.4. Contenu du dossier de mise en compatibilité.....	10	<b>5.2. Contenu de l'évaluation environnementale .....</b>	<b>35</b>
<b>2. LA PRESENTATION DU PROJET.....</b>	<b>11</b>	<b>5.3. Avis de l'Autorité environnementale .....</b>	<b>36</b>
<b>2.1. Caractéristiques générales du projet .....</b>	<b>11</b>	<b>5.4. Analyse de l'état initial de l'environnement.....</b>	<b>36</b>
2.1.1. Les enjeux et les apports du projet .....	11	5.4.1. L'environnement physique .....	36
2.1.2. Les objectifs du projet .....	12	5.4.2. Le patrimoine naturel et biologique.....	37
<b>2.2. Les caractéristiques de la section du projet traversant la commune de Pinet .....</b>	<b>14</b>	5.4.3. L'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture .....	38
2.2.1. Le territoire communal .....	14	5.4.4. L'environnement humain.....	38
2.2.2. Le projet sur le territoire communal .....	14	5.4.5. Le patrimoine et le paysage .....	39
<b>3. L'ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE PINET .....</b>	<b>16</b>	5.4.6. Synthèse .....	39
<b>3.1. Caractéristiques du document d'urbanisme concerné par la mise en comptabilité ...</b>	<b>16</b>	<b>5.5. Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement et mesures proposées.....</b>	<b>42</b>
<b>3.2. Analyse de la compatibilité du projet avec le rapport de présentation .....</b>	<b>16</b>	5.5.1. Les incidences sur l'environnement physique .....	42
<b>3.3. Analyse de la compatibilité du projet avec le projet d'Aménagement et de Développement Durable .....</b>	<b>16</b>	5.5.2. Les incidences sur le patrimoine naturel et biologique .....	43
<b>3.4. Analyse de la compatibilité du projet avec les orientations d'aménagement et de programmation .....</b>	<b>17</b>	5.5.3. Les incidences sur l'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture .....	44
<b>3.5. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement.....</b>	<b>17</b>	5.5.4. Les incidences sur l'environnement humain .....	45
3.5.1. Les zones traversées .....	17	5.5.5. Les incidences sur le patrimoine et le paysage.....	45
3.5.2. Les dispositions générales du règlement.....	17	5.5.6. Conclusion .....	45
3.5.3. Analyse de la compatibilité du projet avec les dispositions applicables aux différentes zones	17	<b>5.6. L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000 .....</b>	<b>46</b>
3.5.4. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement graphique (plan de zonage)	18	<b>5.7. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité .....</b>	<b>46</b>
<b>3.6. Analyse de la compatibilité du projet avec les emplacements réservés .....</b>	<b>18</b>	<b>5.8. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement .....</b>	<b>46</b>
<b>3.7. Analyse de la compatibilité du projet avec les Espaces Boisés Classés .....</b>	<b>18</b>		

---

<b>5.9. Résumé non technique.....</b>	<b>46</b>
5.9.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP .....	46
5.9.2. Contenu de l'évaluation environnementale.....	47
5.9.3. Analyse de l'état initial de l'environnement.....	47
5.9.4. Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du plu sur l'environnement et les mesures proposées .....	48
5.9.5. L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau NATURA 2000 ...	49
5.9.6. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité.....	49
5.9.7. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement .....	49
<b>6. ANNEXES.....</b>	<b>51</b>
6.1. Annexe technique servitude T1 relative aux chemins de fer .....	51

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

### FIGURES

Figure 1: Étapes de la procédure de mise en compatibilité .....	8
Figure 2 : L'arc Méditerranéen et l'axe Grand Sud .....	11
Figure 3 : Localisation de la commune de Pinet au regard du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ..	13
Figure 4 : Extrait de la présentation du projet global au droit de la commune de Pinet .....	15
Figure 5 : Extrait du PADD .....	17
Figure 6 : Planche 1 avant mise en compatibilité .....	26
Figure 7 : Planche 1 après mise en compatibilité .....	27
Figure 8 : Planche 2 avant mise en compatibilité .....	28
Figure 9 : Planche 2 après mise en compatibilité .....	29
Figure 10 : Planche 3 avant mise en compatibilité .....	30
Figure 11 : Planche 3 après mise en compatibilité .....	31
Figure 12 : Principaux enjeux environnementaux (1/2) .....	40
Figure 13 : Principaux enjeux environnementaux (2/2) .....	41

### TABLEAUX

Tableau 1 : Historique du document d'urbanisme opposable .....	16
Tableau 2 : surface de l'emplacement réservé .....	17
Tableau 3 : Principales infrastructures routières situées sur la commune .....	39
Tableau 4: Surfaces concernées par l'emplacement réservé par zonage du PLU .....	42
Tableau 5 : Exemple de tableau de suivi .....	46
Tableau 6: Surfaces concernées par l'emplacement réservé par zonage du PLU .....	48
Tableau 7 : Exemple de tableau de suivi .....	49



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

## 1.1. MISE EN COMPATIBILITE

### 1.1.1. Définition

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

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

La procédure de mise en compatibilité s'applique :

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

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

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

### 1.1.2. Champ d'application

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

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

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

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

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

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

Elle ne s'applique pas aux Cartes Communales.

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

## 1.2. MISE EN COMPATIBILITE D'UN PLU

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

Le PLU a principalement pour objet de :

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

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

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

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

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

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

### 1.3. OBJET DU PRESENT DOSSIER

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

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



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

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


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

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

- La région Occitanie ;
- Le département de l'Hérault ;
- Les autorités organisatrices des transports notamment la région compétente en matière de gestion des transports régionaux de voyageurs, notamment ferroviaires (réseau des trains express régionaux, TER) ;
- Les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de programme local de l'habitat ;
- des organismes de gestion des parcs naturels régionaux<sup>3</sup> et des parcs nationaux ;
- Des chambres de commerce et d'industrie territoriales ; des chambres de métiers ; des chambres d'agriculture ;
- 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.

 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 Pinet.

### 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 1.4.4. Contenu du dossier de mise en compatibilité

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

Il comprend les pièces suivantes :


- Une **présentation du projet soumis à enquête** (présentation générale et caractéristiques du projet sur la commune) ;

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

- Une **analyse de la compatibilité du PLU** de la commune concernée, notamment au regard :
  - Des incidences du projet sur le rapport de présentation ;
  - Des incidences du projet sur le projet d'Aménagement et de Développement Durable ;
  - Des orientations d'aménagement et de programmation ;
  - Des dispositions applicables aux différentes zones ;
  - Des emplacements réservés ;
  - Des espaces boisés classés (EBC)
  - Des éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du Code de l'urbanisme;
- Les **dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité** du PLU de la commune, au regard notamment :
  - Du **plan de zonage**, avec la mise en vis-à-vis de deux extraits de plan de zonage concerné par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version mise à jour pour faire figurer l'emplacement réservé pour le projet.  
  
Cette dernière fait notamment apparaître, selon les besoins du projet sur la commune, les réservations (emplacement réservé) utiles à la création de la plate-forme ferroviaire, à la réalisation d'ouvrages d'art, d'ouvrages hydrauliques et d'éventuels bassins de rétention, à la réalisation des éventuels rétablissements de voies existantes et d'autres réseaux, ou des terrains nécessaires aux ouvrages de superstructure (sous-stations d'alimentation électrique, tous bâtiments d'exploitation).  
  
Elle fait également apparaître les éventuels espaces boisés classés modifiés ou supprimés pour les besoins du projet.
  - Du **règlement d'urbanisme** avec la mise en vis-à-vis de deux extraits du règlement d'urbanisme portant sur les zones traversées par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière introduit, selon les besoins du projet sur la commune, les modifications de textes nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation,
  - De la liste des **emplacements réservés** par la mise en vis-à-vis de deux listes des emplacements réservés : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Celle-ci fait apparaître tous les emplacements réservés nécessaires à l'opération et aux travaux connexes ainsi que leur bénéficiaire et leur superficie.
- **L'évaluation environnementale** de la mise en compatibilité comprenant notamment une **analyse des incidences** de la mise en compatibilité **sur le réseau Natura 2000**.

## 2. LA PRESENTATION DU PROJET

### 2.1. 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 de l'Occitanie.**

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Ligne Nouvelle permettra à la fois de faire circuler :

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

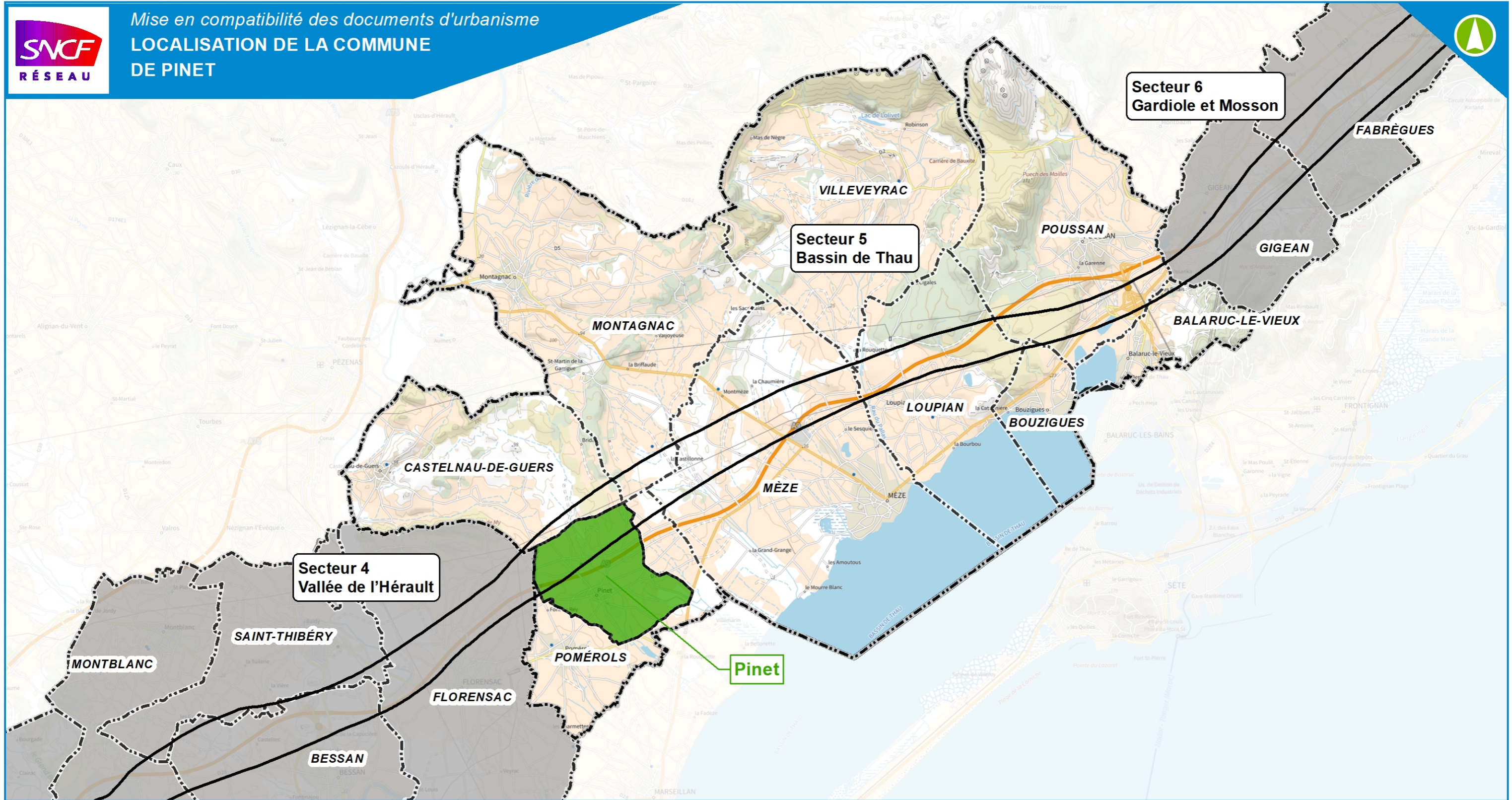
En complément de la voie ferrée existante modernisée, la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan permet de renforcer l'offre ferroviaire pour les voyageurs : plus de TGV, plus de TER sur la voie ferrée existante et de renforcer l'offre pour le transport de marchandises, créant ainsi les conditions d'un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

### 2.1.2. Les objectifs du projet

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

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

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



**LÉGENDE**

- Zone de Passage Préférentielle
- Commune concernée
- Limite communale

**LIGNE NOUVELLE  
 MONTPELLIER PERPIGNAN**



0 1 2  
 Km

Date : 21/01/2021  
 Échelle : 1/100000

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

## 2.2. LES CARACTERISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE DE PINET

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

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

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

La commune de Pinet est incluse dans le secteur 5 – Bassin de Thau (voir la Figure 3 ci-avant « Localisation de la commune de Pinet 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 Pinet se situe dans le département de l'Hérault à 40 km de Montpellier.

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

La superficie de Pinet est de 880 hectares et elle compte 1 745 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 essentiellement le nord de la commune de Pinet.

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

#### 2.2.2.1. L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Le projet traverse le territoire communal sur environ 3 100 m, principalement en déblai dans ce secteur de relief collinaire.

Cette section de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan entre sur la commune de Pinet (en limite avec Florensac et Pomérols) en franchissant la RD161 par l'intermédiaire d'un pont-route dans cette zone en déblai d'une profondeur maximale d'environ 9 m. À son entrée sur la commune, elle est située à environ 300 m au nord de l'autoroute A9.

Elle arrive ensuite au droit de la RD161E2 sur une courte portion légèrement en remblai. Elle traverse le lieu-dit « La Majonc », au nord du château d'eau à nouveau en déblai puis repasse en remblai avant de franchir de Ruisseau de Soupié.

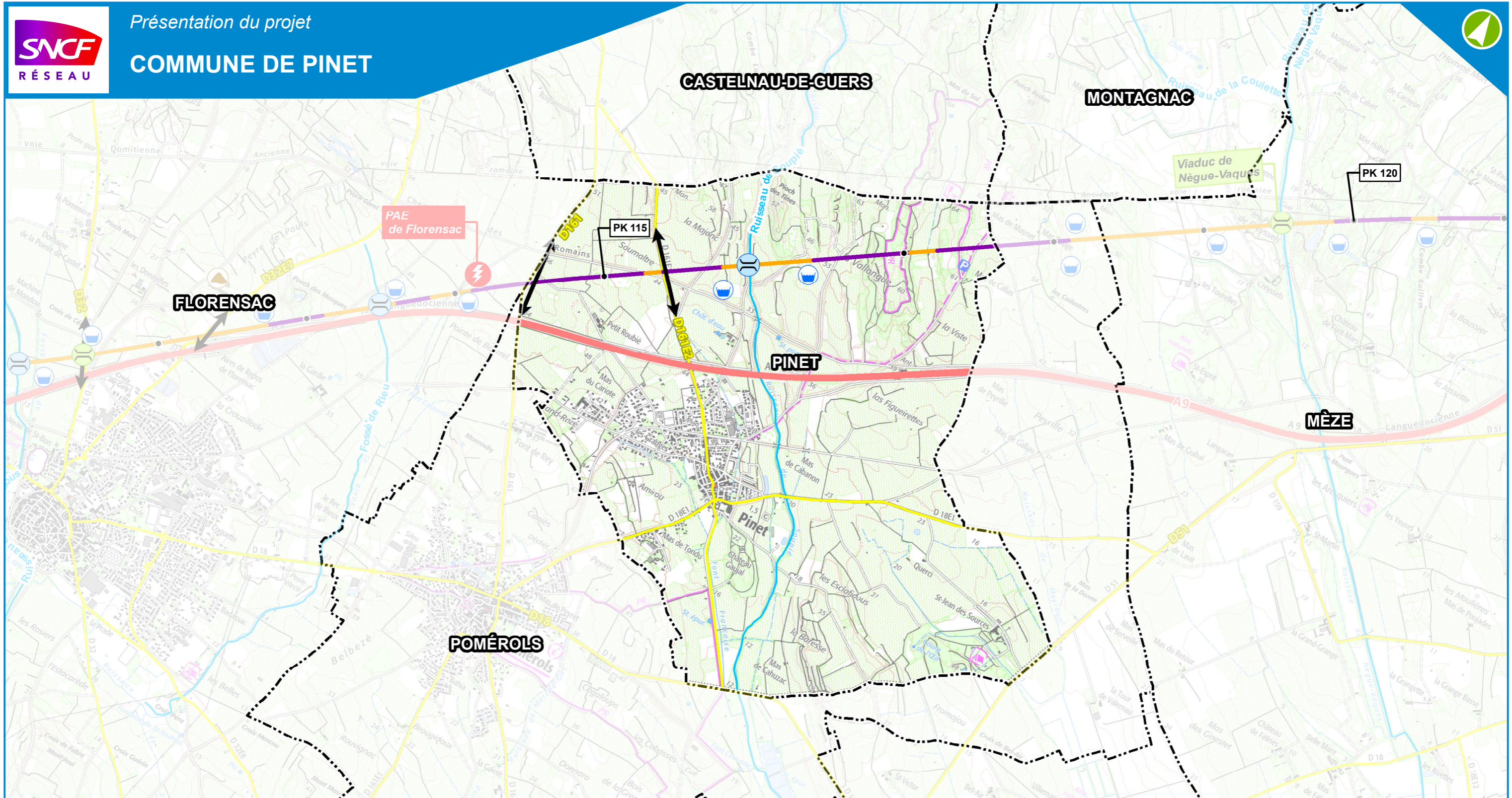
Elle alterne ensuite zones de déblai et de remblai et atteint la limite communale avec Pomérols en déblai d'une profondeur de l'ordre de 10 m. À cet endroit, elle est située à un peu plus de 800 m au nord de l'autoroute A9.

#### 2.2.2.2. LES RETABLISSEMENTS DE VOIRIE

La Ligne Nouvelle intercepte deux routes départementales (RD161 et RD161E2). Un sentier de petite randonnée (PR) est également intercepté. Au total, cinq rétablissements de voies et chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet.

#### 2.2.2.3. LES INSTALLATIONS CONNEXES

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



**LÉGENDE**

- Limite départementale
- Limite communale
- Réseau 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. L'ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE PINET

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

Le document d'urbanisme en vigueur de la commune de Pinet est son **PLU approuvé le 25 avril 2013** et dont la dernière modification en date est la Modification n°2 du 01 mars 2019.

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 d'élaborer un PLU qui se compose des documents réglementaires suivants :

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


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

**Tableau 1 : Historique du document d'urbanisme opposable**

PLU de Pinet		
Approbation du document d'urbanisme	Approbation des révisions et révisions simplifiées	Approbation des modifications et modifications simplifiées
PLU approuvé le 25/04/2013	Révision allégée n°1 10/02/2015	Modification simplifiée n°1 le 28/05/2014 Modification n°1 le 05/07/2016 Modification n°2 le 01/03/2019

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 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 rapport de présentation propose par ailleurs une évaluation environnementale du PLU.

Le rapport de présentation de la commune de Pinet prend en compte le projet de Ligne Nouvelle :

- Dans son volet « diagnostic », qui le cite en tant que grand projet d'infrastructure en cours d'étude et en fait apparaître le tracé projeté sur la carte synthétisant les contraintes et servitudes. Ce diagnostic mentionne également son intégration comme l'un des enjeux intercommunaux ;
- Dans son volet « justification des choix retenus » qui prend en compte de Projet d'Intérêt Général parmi les documents et législations que le PLU se doit de respecter et fait apparaître le plan de la Zone de Passage Préférentielle qui traverse la commune ;
- Dans le chapitre « 3. Les contraintes d'urbanisme et les servitudes » il est mentionné que le projet LNMP « prévoit une Déclaration d'utilité Publique en 2014 pour un début des travaux en 2016 »
- Enfin, le rapport de présentation présente les principales règles applicables à l'ensemble des zones et précise : « Un régime particulier est accordé aux ouvrages et aux installations d'intérêt public qui peuvent bénéficier de dérogations dans l'application des différentes règles du PLU (implantation, hauteur, densité, etc.). Le principe général est de pouvoir autoriser ces constructions et installations d'intérêt public en toute zone du PLU dès lors que le projet n'est pas contraire aux objectifs visés dans le projet d'aménagement et de développement durable et qu'il respecte les réglementations spécifiques existantes (servitudes, etc.). »

Le rapport de présentation initial du PLU est donc compatible avec le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

Par ailleurs, un rapport de présentation additif a été élaboré dans le cadre de la révision allégée n°1. Le site objet de cette révision allégée n'est pas impacté par la Ligne Nouvelle.

La modification n°2 du 01/01/2019 ne modifie pas le rapport de présentation.

**Le projet est donc compatible avec le rapport de présentation de la révision allégée n°1. Il faudra cependant rectifier les dates associées au projet dans le chapitre 3.**

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 Pinet s'articule autour des engagements suivants :

- Un développement équilibré du village ;
- Un développement cohérent au regard des documents supra-communaux (PLHi, SCOT) ;
- Le respect des équilibres naturels (corridors écologiques) ;
- Le développement de l'activité artisanale et économique ;
- L'embellissement du terroir Picpoul de Pinet, (équilibre entre développement maîtrisé et préservation des paysages et des activités) ;
- Le déploiement des outils pour rendre le logement accessible par tous.

L'objectif global poursuivi est que Pinet devienne un bourg rural équilibré possédant tous les services de proximité.

Le PADD comporte une cartographie des enjeux. Ceux-ci sont localisés autour du village ou en bordure nord de l'autoroute A9. Le projet de Ligne Nouvelle ne concerne pas les secteurs identifiés par le PADD.



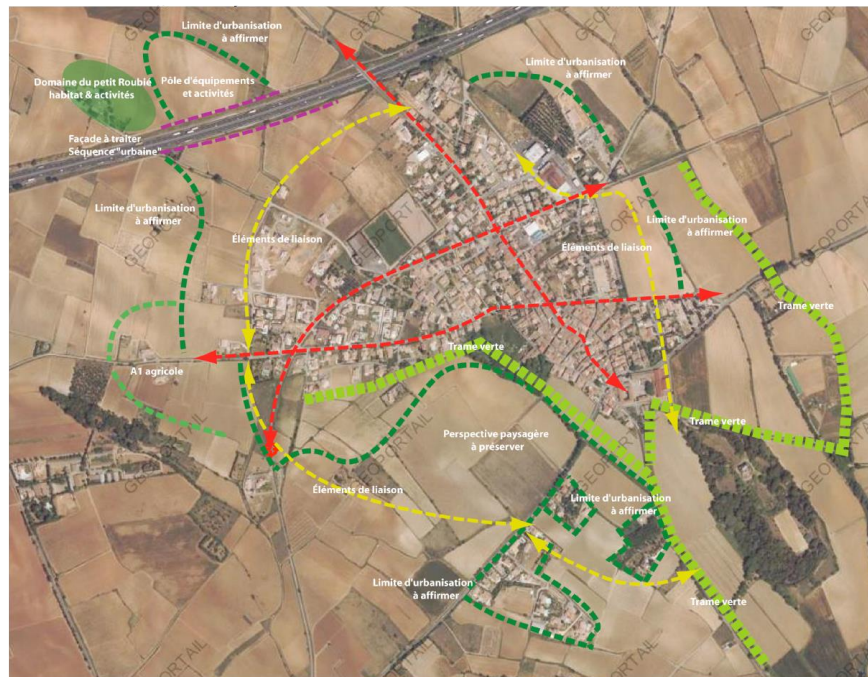


Figure 5 : Extrait du PADD

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

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

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

Le PLU de Pinet comporte des orientations d'aménagement et de programmation concernant les zones AU1, AU2, AU3, AU4, AU5, AUI/NI, AUE1 et AUE2.

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

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

### 3.5.1. Les zones traversées

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

Tableau 2 : surface de l'emplacement réservé

Zone concernée	Surface de l'emplacement réservé sur la zone (ha)
Zone A (zone agricole), secteur A0	48,11

### 3.5.2. Les dispositions générales du règlement

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

L'article 4 « Division du territoire en zones » énonce que les zones agricoles pourront comprendre des constructions ou installations nécessaires au services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées. Un peu plus loin dans le texte est précisé que ces constructions ou installations ne pourront être autorisées qu'en zone A1. Il convient donc de modifier cette disposition générale.

L'article 7 précise que la commune est couverte par un plan de prévention des risques inondation (PPRi) approuvé le 24/01/2012. Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est compatible avec le PPRi dont l'analyse est réalisée par ailleurs (cf. § 5.4.1 et 5.5.1 de la pièce F-7A.2 « Évaluation environnementale de la première phase (Montpellier – Béziers) »).

Le règlement du PLU comporte en outre des « dispositions générales applicables à l'ensemble des zones ». Celles-ci précisent :

- Que les équipements d'intérêt public, équipements d'infrastructures et de superstructures et les ouvrages nécessaires à leur fonctionnement sont autorisés en toutes zones du PLU. Le projet de Ligne Nouvelle est compatible avec cette disposition en tant qu'infrastructure de transport public ;

- Que les affouillements et les exhaussements des sols nécessaires à la réalisation d'un projet admis dans une zone peuvent être autorisés à condition qu'ils ne compromettent pas la stabilité du sol ou l'écoulement des eaux et qu'ils ne portent pas atteinte au caractère ou à l'intérêt des sites. Le projet de Ligne Nouvelle a fait l'objet d'études de sols et d'une étude d'impact permettant de répondre à ces contraintes, le projet étant notamment compatible avec le PPRi. Par ailleurs, le projet de la Ligne Nouvelle a été élaboré en tenant compte des besoins d'intégration de la Ligne Nouvelle dans son environnement par la réalisation d'aménagements paysagers. Le projet est donc compatible avec cette disposition relative aux affouillements et exhaussements de sols.

**Ces dispositions générales sont compatibles avec le projet mais nécessitent néanmoins d'être complétées afin d'assurer que l'article 4 soit cohérent dans son entièreté et autorise les constructions et installation d'intérêt collectif ou nécessaires aux services publics en zone A0 également.**

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

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

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

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

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

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

Le secteur de mise en compatibilité concerne un zonage défini par le rapport de présentation et le règlement d'urbanisme du PLU communal, il s'agit du zonage A0 :

La zone A (zone agricole) correspond à des zones à protéger en raison du potentiel agronomique et économique des terrains.

Selon la définition du caractère de la zone, seules les activités agricoles, forestières ou d'équipements publics ou collectifs sont autorisées.

La zone A est fractionnée en deux secteurs :

- A0 où toute construction est proscrite,
- A1 dit « secteur à construction agricole » où les constructions liées à l'activité agricole sont possibles, également à usage d'habitation.

La Ligne Nouvelle concerne uniquement le secteur A0. Aucune construction n'est prévue dans le cadre du projet.

L'article 1A interdit toute construction ou installation nouvelle en secteur A0.

L'article 2A n'autorise pas de projet en zone A0.

**Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan n'est donc pas compatible avec le règlement de la zone A0, et celui-ci sera donc modifié pour être mis en compatibilité.**

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

Au regard des éléments analysés aux chapitres précédents, le plan de zonage ne fait pas apparaître d'emplacement réservé au titre du projet LNMP. Celui-ci est néanmoins intégré au règlement graphique sous forme de servitude d'utilité publique. Ce plan de zonage doit être modifié pour correspondre aux emplacements réservés du projet soumis à enquête publique.

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

Seize emplacements réservés sont inscrits au PLU de Pinet.

Le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne figure pas dans la liste des emplacements réservés. Il conviendra donc de créer l'emplacement réservé correspondant. Le plan de zonage et la liste des emplacements réservés seront donc modifiés en conséquence.

L'emplacement réservé D1 pour l'élargissement de la RD161E2 est recoupé par l'emplacement réservé pour le projet LNMP. Cet emplacement réservé sera donc réduit sous l'emplacement LNMP, en accord avec son bénéficiaire (le Conseil Départemental de l'Hérault).

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

Aucun Espace Boisé Classé n'est concerné par le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan sur le territoire communal.

### 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)

Le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan recoupe des éléments écologiques et de paysage à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme, portés au plan de zonage communal.

Il s'agit :

- D'un élément linéaire situé le long du ruisseau du Soupié ;
- D'un élément surfacique à l'est de la commune (au droit du lieu-dit la Vallongue).

Le projet prévoit un ouvrage sur le Soupié permettant le passage de la faune (chiroptères, faunes aquatique et terrestre).

Deux ouvrages cadres ont été positionnés de part et d'autre du Lieu-dit La Vallongue : ce sont des ouvrages mixtes hydrauliques et passages faune.

Ainsi, dans les deux cas, le projet prévoit de rétablir les continuités écologiques, et respectant ainsi les prescriptions du plan local d'urbanisme.

À ce titre les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme doivent être inscrits de part et d'autre de l'emplacement réservé mais pas au droit de celui-ci.

L'article 12 des dispositions générales du règlement portant sur les éléments écologiques indique que : « l'article R.421-23, alinéa h, du code de l'urbanisme précise que les « travaux ayant pour effet de modifier ou de supprimer un élément que le plan local de l'urbanisme a identifié, en application du 7° de l'article L.123-1-5, comme présentant un intérêt architectural ou paysager, doivent être précédé d'une déclaration préalable » ».

**Ainsi le projet respecte, en raison des mesures de rétablissement des continuités écologiques, les éléments de valeur à protéger au titre des articles L. 151-19 et L. 151-23 du code de l'urbanisme. Seule une déclaration préalable de travaux sera à prévoir.**

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

### 4.1. LES MODIFICATIONS DU RAPPORT DE PRESENTATION

Le chapitre 3 du rapport de présentation est concerné par la mise en compatibilité.


Seul l'extrait nécessitant d'être modifié est présenté ci-après.

3. Les contraintes d'urbanisme et les servitudes	3. Les contraintes d'urbanisme et les servitudes
3.4 Autres servitudes et projets d'infrastructures [...] <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Les grands projets d'infrastructure</b></li> </ul> <b>Le projet ferroviaire de « Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan » traverse le territoire communal. Ce projet est en cours d'études (études préalable à l'enquête publique) sur un fuseau retenu de 1 kilomètre. Le projet prévoit une Déclaration d'utilité Publique en 2014 pour un début des travaux en 2016.</b>	3.4 Autres servitudes et projets d'infrastructures [...] <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les grands projets d'infrastructure</li> </ul> Le projet ferroviaire de « Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan » traverse le territoire communal. Ce projet est en cours d'études (études préalable à l'enquête publique). <del>sur un fuseau retenu de 1 kilomètre. Le projet prévoit une Déclaration d'utilité Publique en 2014 pour une mise en service estimée à 2035.</del>
-	

### 4.2. LES MODIFICATIONS DU REGLEMENT D'URBANISME

Les dispositions générales et le règlement du zonage A sont concernés par la mise en compatibilité.

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

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

Dispositions générales du règlement : Avant mise en compatibilité	Dispositions générales du règlement : Après mise en compatibilité
<p><b>ARTICLE 4 – DIVISION DU TERRITOIRE EN ZONES</b></p> <p>Le plan local d'urbanisme est divisé en plusieurs zones. Chacune de ces zones est définie par le code de l'urbanisme en ces termes :</p> <p>- les zones urbaines</p> <p>L'article R.123-5 du code de l'urbanisme dispose : "Les zones urbaines sont dites "zones U". Peuvent être classés en zone urbaine les secteurs déjà urbanisés et les secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter."</p> <p>- les zones à urbaniser</p> <p>L'article R.123-6 du code de l'urbanisme dispose : "Les zones à urbaniser sont dites "zones AU". Peuvent être classées en zone à urbaniser les secteurs à caractère naturel de la commune destinés à être ouverts à l'urbanisation.</p> <p>Lorsque les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité et le cas échéant, d'assainissement existant à la périphérie immédiate d'une zone AU ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de cette zone, le projet d'aménagement et de développement durable et le règlement définissent les conditions d'aménagement et d'équipement de la zone. Les constructions y sont autorisées soit lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble, soit au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone prévus par le projet d'aménagement et de développement durable et le règlement.</p> <p>Lorsque les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité et le cas échéant, d'assainissement existant à la périphérie immédiate d'une zone AU n'ont pas une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de cette zone, son ouverture à l'urbanisation peut être subordonnée à une modification ou à une révision du plan local d'urbanisme."</p> <p>- les zones agricoles</p> <p>L'article R.123-7 du code de l'urbanisme dispose : "Les zones agricoles sont dites "zones A". Peuvent être classés en zone agricole les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Les constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole sont seules autorisées en zone A."</p> <p>- les zones naturelles et forestières</p> <p>L'article R.123-8 du code de l'urbanisme dispose : "Les zones naturelles et forestières sont dites "zones N". Peuvent être classés en zone naturelle et forestière les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels.</p> <p>En zone N peuvent être délimités des périmètres à l'intérieur desquels s'effectuent les transferts des possibilités de construire prévus à l'article L.123-4. Les terrains présentant un intérêt pour le développement des exploitations agricoles et forestières sont exclus de la partie de ces périmètres qui bénéficie des transferts de coefficient d'occupation des sols.</p> <p>En dehors des périmètres définis à l'alinéa précédent, des constructions peuvent être autorisées dans des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées, à la condition qu'elles ne portent pas atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages."</p>	<p><b>ARTICLE 4 – DIVISION DU TERRITOIRE EN ZONES</b></p> <p>Le plan local d'urbanisme est divisé en plusieurs zones. Chacune de ces zones est définie par le code de l'urbanisme en ces termes :</p> <p>- les zones urbaines</p> <p>L'article R.123-5 du code de l'urbanisme dispose : "Les zones urbaines sont dites "zones U". Peuvent être classés en zone urbaine les secteurs déjà urbanisés et les secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter."</p> <p>- les zones à urbaniser</p> <p>L'article R.123-6 du code de l'urbanisme dispose : "Les zones à urbaniser sont dites "zones AU". Peuvent être classées en zone à urbaniser les secteurs à caractère naturel de la commune destinés à être ouverts à l'urbanisation.</p> <p>Lorsque les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité et le cas échéant, d'assainissement existant à la périphérie immédiate d'une zone AU ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de cette zone, le projet d'aménagement et de développement durable et le règlement définissent les conditions d'aménagement et d'équipement de la zone. Les constructions y sont autorisées soit lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble, soit au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone prévus par le projet d'aménagement et de développement durable et le règlement.</p> <p>Lorsque les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité et le cas échéant, d'assainissement existant à la périphérie immédiate d'une zone AU n'ont pas une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de cette zone, son ouverture à l'urbanisation peut être subordonnée à une modification ou à une révision du plan local d'urbanisme."</p> <p>- les zones agricoles</p> <p>L'article R.123-7 du code de l'urbanisme dispose : "Les zones agricoles sont dites "zones A". Peuvent être classés en zone agricole les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Les constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole sont seules autorisées en zone A."</p> <p>- les zones naturelles et forestières</p> <p>L'article R.123-8 du code de l'urbanisme dispose : "Les zones naturelles et forestières sont dites "zones N". Peuvent être classés en zone naturelle et forestière les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels.</p> <p>En zone N peuvent être délimités des périmètres à l'intérieur desquels s'effectuent les transferts des possibilités de construire prévus à l'article L.123-4. Les terrains présentant un intérêt pour le développement des exploitations agricoles et forestières sont exclus de la partie de ces périmètres qui bénéficie des transferts de coefficient d'occupation des sols.</p> <p>En dehors des périmètres définis à l'alinéa précédent, des constructions peuvent être autorisées dans des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées, à la condition qu'elles ne portent pas atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages."</p>

Dispositions générales du règlement : Avant mise en compatibilité	Dispositions générales du règlement : Après mise en compatibilité
<p>Le PLU de Pinet définit les zones suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les zones urbaines qui comprennent : <ul style="list-style-type: none"> <li>- la zone U1 du centre-village,</li> <li>- les zones U2 des quartiers péricentraux du village,</li> <li>- les zones U3 situées le long de la route de Pomerols,</li> <li>- La zone UE dédiée à la cave coopérative et ses équipements.</li> </ul> </li> <li>• les zones à urbaniser qui comprennent :</li> </ul> <p>Il existe deux types de zones AU, celles qui possèdent des réseaux alentours en quantité et capacité suffisante pour les desservir (zones non bloquées), et celles dont les réseaux voisins n'offrent pas les quantités et ou capacité suffisantes (zones dites bloquées).</p> <p>Le projet communal propose également une programmation d'ouverture des zones AU dans le temps. Ainsi les zones AU1 seront ouvertes à l'urbanisation avant AU2 et ainsi de suite. Toutefois, les zones AU1 et AU2 peuvent être ouvertes de façon concomitante.</p> <p>Les zones AU1, AU2 et AU3 sont les zones d'urbanisation immédiate après réalisation des réseaux. Ces zones ne sont pas bloquées.</p> <p>Les zones AU4 &amp; AU5 sont des zones où l'ouverture à l'urbanisation est possible après une adaptation du document d'urbanisme. Elles sont frappées d'un COS de 0.</p> <p>Les zones AUE1 &amp; AUE2 correspondent aux activités économiques, artisanales ou agricoles et la zone AUE1 pourra comprendre du logement.</p> <p>Les zones AUL correspondant aux équipements hôteliers et para hôteliers (parc résidentiel de loisir et camping) de la commune.</p> <p>Toutes les zones AU pourront comprendre des équipements collectifs ou service public.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les zones agricoles</li> </ul> <p>Elles correspondent aux zones agricoles indiquées sur les plans de zonage en zones A ;</p> <p>Il existe deux types de zones A :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A0 où toute forme de construction est interdite en raison de la qualité des sols et des paysages,</li> <li>- A1, où les constructions, dont celles à usage d'habitation, sont autorisées dans la mesure où elles sont rendues nécessaires (nécessite la proximité de l'homme) par le maintien ou le développement de l'exploitation.</li> </ul> <p>Les zones A1 pourront comprendre des équipements collectifs ou service public.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les zones naturelles</li> </ul> <p>Il s'agit des zones naturelles indiquées sur les plans de zonage en zones N.</p> <p>Les zones NL sont des zones naturelles, non équipés, qui correspondent au camping où sont exclus et absent les habitats en dur.</p> <p>Toutes les zones N pourront comprendre des équipements collectifs ou service public.</p>	<p>Le PLU de Pinet définit les zones suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les zones urbaines qui comprennent : <ul style="list-style-type: none"> <li>- la zone U1 du centre-village,</li> <li>- les zones U2 des quartiers péricentraux du village,</li> <li>- les zones U3 situées le long de la route de Pomerols,</li> <li>- La zone UE dédiée à la cave coopérative et ses équipements.</li> </ul> </li> <li>• les zones à urbaniser qui comprennent :</li> </ul> <p>Il existe deux types de zones AU, celles qui possèdent des réseaux alentours en quantité et capacité suffisante pour les desservir (zones non bloquées), et celles dont les réseaux voisins n'offrent pas les quantités et ou capacité suffisantes (zones dites bloquées).</p> <p>Le projet communal propose également une programmation d'ouverture des zones AU dans le temps. Ainsi les zones AU1 seront ouvertes à l'urbanisation avant AU2 et ainsi de suite. Toutefois, les zones AU1 et AU2 peuvent être ouvertes de façon concomitante.</p> <p>Les zones AU1, AU2 et AU3 sont les zones d'urbanisation immédiate après réalisation des réseaux. Ces zones ne sont pas bloquées.</p> <p>Les zones AU4 &amp; AU5 sont des zones où l'ouverture à l'urbanisation est possible après une adaptation du document d'urbanisme. Elles sont frappées d'un COS de 0.</p> <p>Les zones AUE1 &amp; AUE2 correspondent aux activités économiques, artisanales ou agricoles et la zone AUE1 pourra comprendre du logement.</p> <p>Les zones AUL correspondant aux équipements hôteliers et para hôteliers (parc résidentiel de loisir et camping) de la commune.</p> <p>Toutes les zones AU pourront comprendre des équipements collectifs ou service public.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les zones agricoles</li> </ul> <p>Elles correspondent aux zones agricoles indiquées sur les plans de zonage en zones A ;</p> <p>Il existe deux types de zones A :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A0 où toute forme de construction est interdite en raison de la qualité des sols et des paysages,</li> <li>- A1, où les constructions, dont celles à usage d'habitation, sont autorisées dans la mesure où elles sont rendues nécessaires (nécessite la proximité de l'homme) par le maintien ou le développement de l'exploitation.</li> </ul> <p>Les zones <b>A0 et A1</b> pourront comprendre des équipements collectifs ou service public.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les zones naturelles</li> </ul> <p>Il s'agit des zones naturelles indiquées sur les plans de zonage en zones N.</p> <p>Les zones NL sont des zones naturelles, non équipés, qui correspondent au camping où sont exclus et absent les habitats en dur.</p> <p>Toutes les zones N pourront comprendre des équipements collectifs ou service public.</p>

Zone A : Avant mise en compatibilité	Zone A : Après mise en compatibilité
<p>ARTICLE 1 A - TYPE D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DES SOLS INTERDITS</p> <p>En secteur A0 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Toute construction ou installation nouvelle</li> </ul> <p>En secteurs A1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les constructions ou installations à usage : <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'habitation et d'hébergement non lié à l'activité agricole ou au gardiennage dans la mesure de l'article 2 A,</li> <li>- de bureaux et de services,</li> <li>- hôtelier ou para hôtelier sauf ceux visés à l'article 2 A,</li> <li>- commercial sauf celles visées à l'article 2 A,</li> <li>- artisanal,</li> <li>- industriel,</li> <li>- d'entrepôts commerciaux.</li> </ul> </li> <li>- Les centrales photovoltaïques au sol.</li> <li>- Les établissements soumis à autorisation ou déclaration au titre des ICPE, sauf les activités classées correspondant aux activités de la zone.</li> <li>- Les campings, terrains de stationnements des caravanes, parcs résidentiels de loisirs, villages de vacances et toute autre installation ou hébergement touristique.</li> <li>- L'ouverture et l'exploitation de carrières, affouillements et exhaussements des sols.</li> <li>- Les dépôts de vieilles ferrailles, de véhicules désaffectés, de pneus usagés, de matériaux de construction ou de démolition.</li> </ul>	<p>ARTICLE 1 A - TYPE D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DES SOLS INTERDITS</p> <p>En secteur A0 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Toute construction ou installation nouvelle <b>autre que celles prévues à l'article 2 A.</b></li> </ul> <p>En secteurs A1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les constructions ou installations à usage : <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'habitation et d'hébergement non lié à l'activité agricole ou au gardiennage dans la mesure de l'article 2 A,</li> <li>- de bureaux et de services,</li> <li>- hôtelier ou para hôtelier sauf ceux visés à l'article 2 A,</li> <li>- commercial sauf celles visées à l'article 2 A,</li> <li>- artisanal,</li> <li>- industriel,</li> <li>- d'entrepôts commerciaux.</li> </ul> </li> <li>- Les centrales photovoltaïques au sol.</li> <li>- Les établissements soumis à autorisation ou déclaration au titre des ICPE, sauf les activités classées correspondant aux activités de la zone.</li> <li>- Les campings, terrains de stationnements des caravanes, parcs résidentiels de loisirs, villages de vacances et toute autre installation ou hébergement touristique.</li> <li>- L'ouverture et l'exploitation de carrières, affouillements et exhaussements des sols.</li> <li>- Les dépôts de vieilles ferrailles, de véhicules désaffectés, de pneus usagés, de matériaux de construction ou de démolition.</li> </ul>

Zone A : Avant mise en compatibilité	Zone A : Après mise en compatibilité
<p>ARTICLE 2 A - TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DES SOLS SOUMIS A CONDITIONS SPECIALES</p> <p><i>Dispositions applicables au secteur A1</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les habitations constituant la résidence principale de l'exploitant sous réserve : <ul style="list-style-type: none"> <li>a) qu'elles soient directement liées et nécessaires aux besoins de l'activité agricole et <ul style="list-style-type: none"> <li>- que le demandeur apporte la preuve d'un lien direct et suffisant entre la construction, l'exploitation agricole et la nature des activités agricoles ;</li> <li>- qu'elles ne puissent, après leur construction, être disjointes de l'exploitation.</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>- Les bâtiments autres que les habitations sous les mêmes réserves que ci-dessus s'ils permettent exclusivement à l'exploitant d'abriter ses outils de travail et le matériel nécessaire à l'exploitation.</li> <li>- L'aménagement ou la remise en état des constructions existantes, leur extension (en une seule fois) et dans la limite de 20 % de la SURFACE DE PLANCHER préexistante sous les mêmes réserves que ci-dessus.</li> <li>- Les locaux à usage de commerce de détail liés à l'exploitation agricole sont permis dans la mesure où la vente de la production de l'exploitation est réalisée sur le domaine agricole et sous réserve d'une parfaite intégration paysagère.</li> <li>- Les activités d'agri-tourisme (gîtes, chambres d'hôtes, etc) sont permises dans la mesure où : <ul style="list-style-type: none"> <li>- elles constituent une activité complémentaire,</li> <li>- les bâtiments respectent les dispositions du PPRI,</li> <li>- elles respectent d'une parfaite intégration paysagère,</li> <li>- l'agriculteur possède sur place son siège d'exploitation,</li> <li>- ils n'excèdent pas 3 ou 4 unités.</li> </ul> </li> </ul>	<p>ARTICLE 2 A - TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DES SOLS SOUMIS A CONDITIONS SPECIALES</p> <p><i>Dispositions applicables au secteur A0</i></p> <p>Sont autorisés 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 16 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires.</p> <p><i>Dispositions applicables au secteur A1</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les habitations constituant la résidence principale de l'exploitant sous réserve : <ul style="list-style-type: none"> <li>a) qu'elles soient directement liées et nécessaires aux besoins de l'activité agricole et <ul style="list-style-type: none"> <li>- que le demandeur apporte la preuve d'un lien direct et suffisant entre la construction, l'exploitation agricole et la nature des activités agricoles ;</li> <li>- qu'elles ne puissent, après leur construction, être disjointes de l'exploitation.</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>- Les bâtiments autres que les habitations sous les mêmes réserves que ci-dessus s'ils permettent exclusivement à l'exploitant d'abriter ses outils de travail et le matériel nécessaire à l'exploitation.</li> <li>- L'aménagement ou la remise en état des constructions existantes, leur extension (en une seule fois) et dans la limite de 20 % de la SURFACE DE PLANCHER préexistante sous les mêmes réserves que ci-dessus.</li> <li>- Les locaux à usage de commerce de détail liés à l'exploitation agricole sont permis dans la mesure où la vente de la production de l'exploitation est réalisée sur le domaine agricole et sous réserve d'une parfaite intégration paysagère.</li> <li>- Les activités d'agritourisme (gîtes, chambres d'hôtes, etc.) sont permises dans la mesure où : <ul style="list-style-type: none"> <li>- elles constituent une activité complémentaire,</li> <li>- les bâtiments respectent les dispositions du PPRI,</li> <li>- elles respectent d'une parfaite intégration paysagère,</li> <li>- l'agriculteur possède sur place son siège d'exploitation,</li> <li>- ils n'excèdent pas 3 ou 4 unités.</li> </ul> </li> </ul>





### 4.3. MODIFICATIONS APPORTEES AU PLAN DE ZONAGE

Les planches ci-après présentent :






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

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


#### LÉGENDE – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ

##### Servitudes d'Utilité Publique

Servitudes d'Utilité Publique




-  AC I : Servitude de protection des monuments historiques classés ou inscrits
-  Projet d'Intérêt Général : passage de la future LGV Montpellier-Perpignan
-  ASI : Servitude de protection d'eaux potables et minérales Périimètre de Protection Immédiat
-  ASI : Servitude de protection d'eaux potables et minérales Périimètre de Protection Rapproché
-  ASI : Servitude de protection d'eaux potables et minérales Périimètre de Protection Éloigné

Plan de Prévention des Risques inondation



-  PPRi Zone rouge
-  PPRi Zone bleue
-  PPRi Zone de précaution
-  PPRi Zone indéterminée

##### Plan Local d'Urbanisme

Prescriptions surfaciques




-  Espace Boisé Classé (EBC)
-  Espace protégé (L.151-23 du CU)
-  Emplacement réservé

Prescriptions linéaires


-  L151-23 à préserver
-  L151-23 à créer

##### Annexes

Informations surfaciques

-  Classement sonore des infrastructures terrestres. Limite du périmètre d'isolement acoustique. Autoroute A9 : catégorie 1 • 300 mètres de part et d'autre de l'axe
-  Classement sonore des infrastructures terrestres. Limite du périmètre d'isolement acoustique. RD51 : catégorie 3 • 100 mètres de part et d'autre de l'axe
-  Perimetre PUP approuvé





Informations ponctuelles

-  Site archéologique

#### LÉGENDE – APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ

##### Servitudes d'Utilité Publique

Servitudes d'Utilité Publique




-  AC I : Servitude de protection des monuments historiques classés ou inscrits
-  ASI : Servitude de protection d'eaux potables et minérales Périimètre de Protection Immédiat
-  ASI : Servitude de protection d'eaux potables et minérales Périimètre de Protection Rapproché
-  ASI : Servitude de protection d'eaux potables et minérales Périimètre de Protection Éloigné

Plan de Prévention des Risques inondation



-  PPRi Zone rouge
-  PPRi Zone bleue
-  PPRi Zone de précaution
-  PPRi Zone indéterminée

##### Plan Local d'Urbanisme

Prescriptions surfaciques




-  Espace Boisé Classé (EBC)
-  Espace protégé (L.151-23 du CU)
-  Emplacement réservé

Prescriptions linéaires

-  L151-23 à préserver
-  L151-23 à créer

##### Annexes

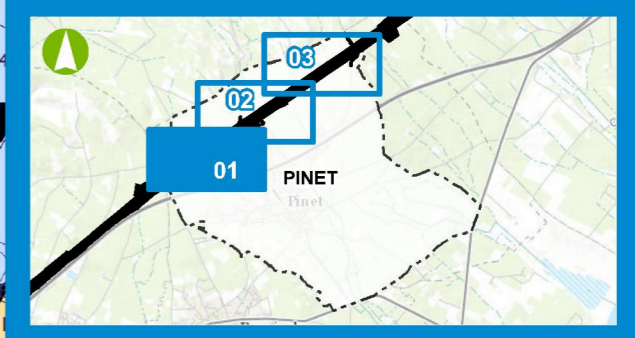
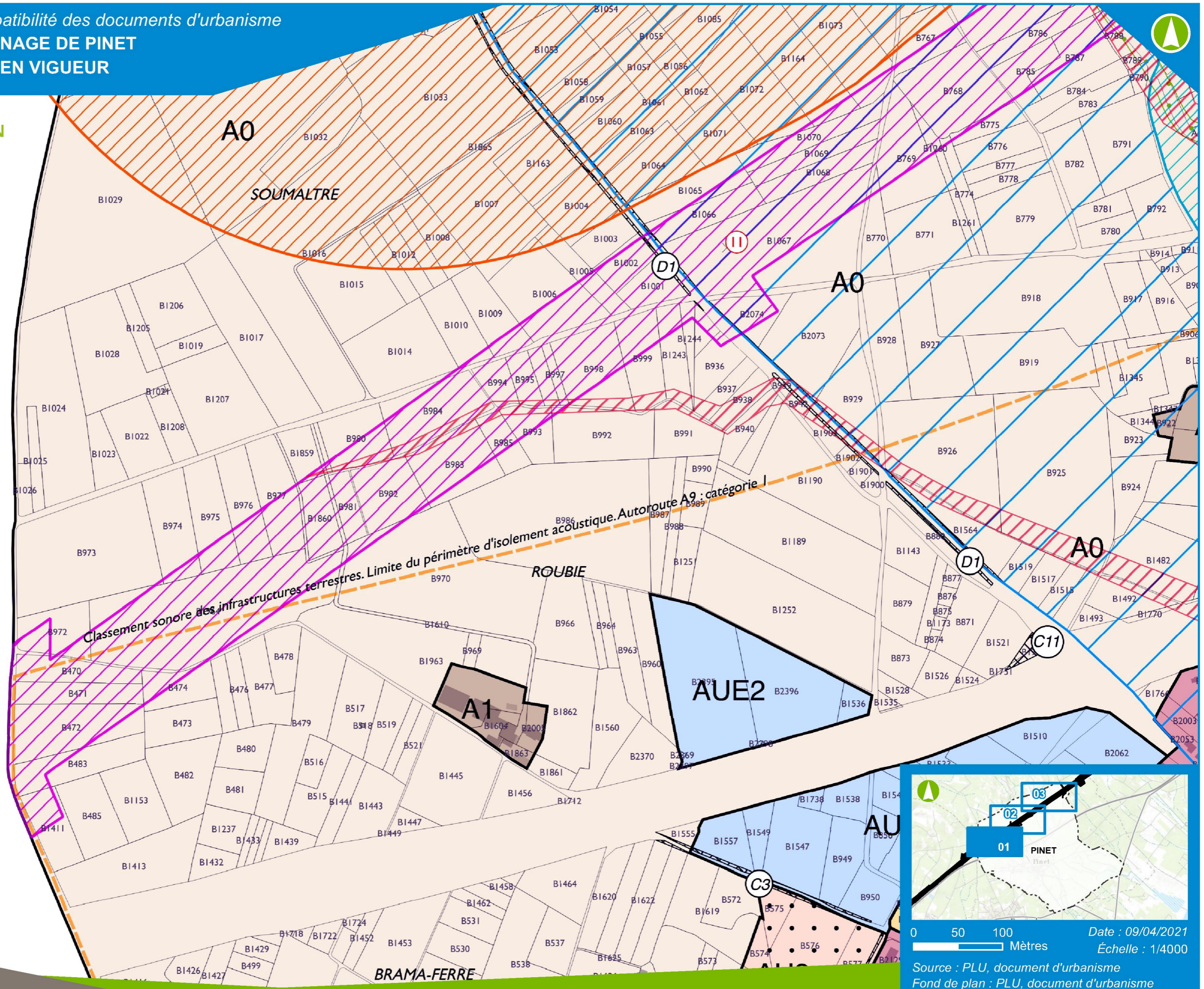
Informations surfaciques

-  Classement sonore des infrastructures terrestres. Limite du périmètre d'isolement acoustique. Autoroute A9 : catégorie 1 • 300 mètres de part et d'autre de l'axe
-  Classement sonore des infrastructures terrestres. Limite du périmètre d'isolement acoustique. RD51 : catégorie 3 • 100 mètres de part et d'autre de l'axe
-  Perimetre PUP approuvé

Informations ponctuelles

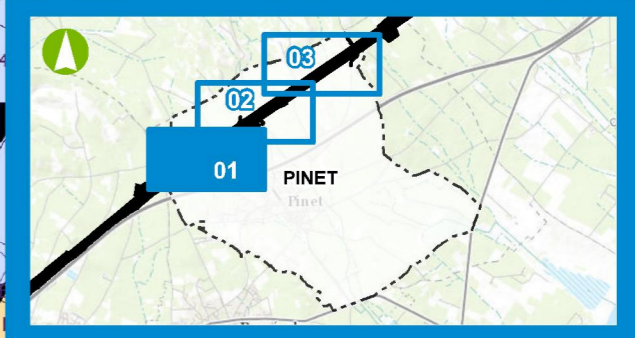
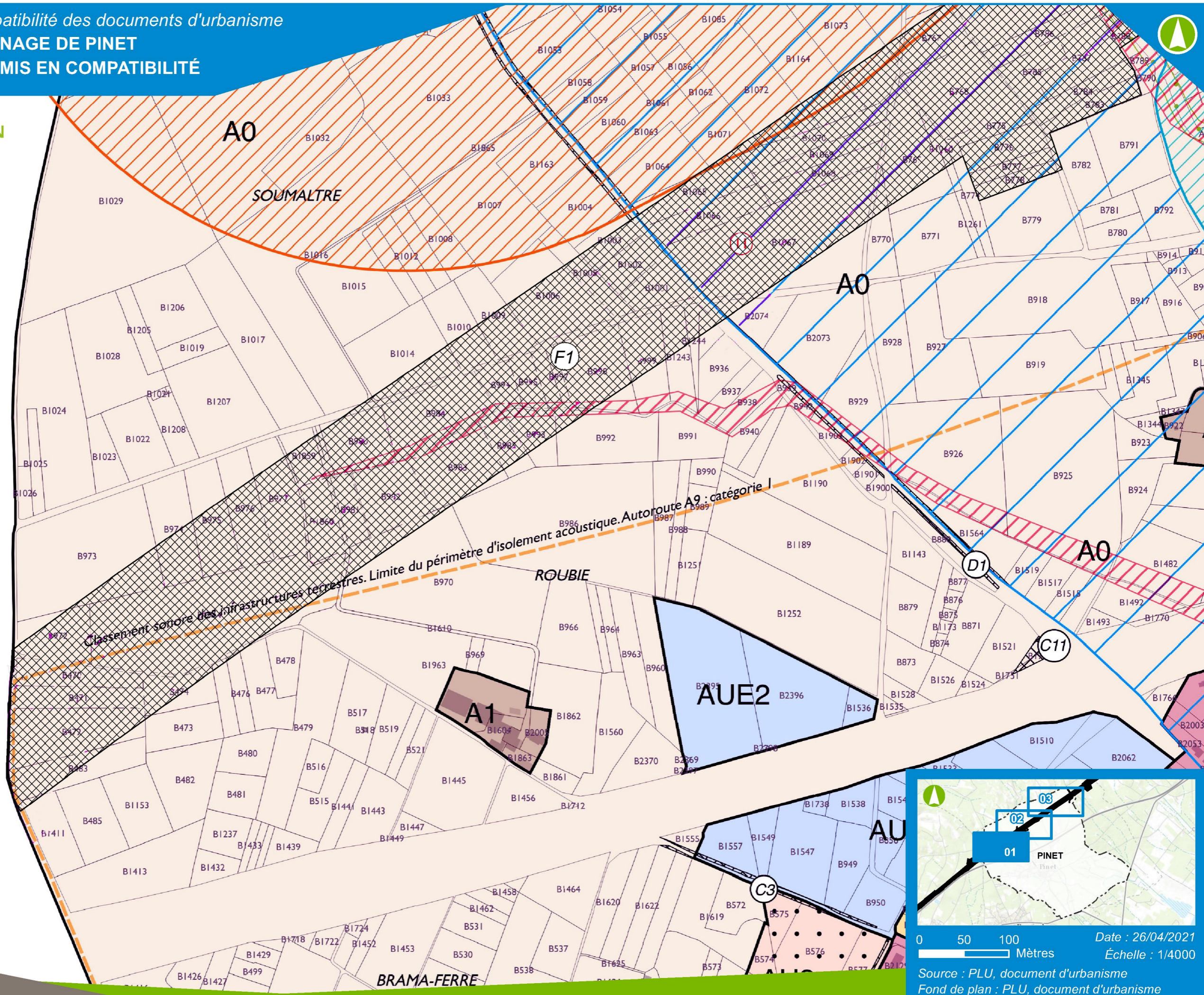
-  Site archéologique

**LIGNE NOUVELLE**  
**MONTPELLIER PERPIGNAN**





**LIGNE NOUVELLE  
MONTPELLIER PERPIGNAN**



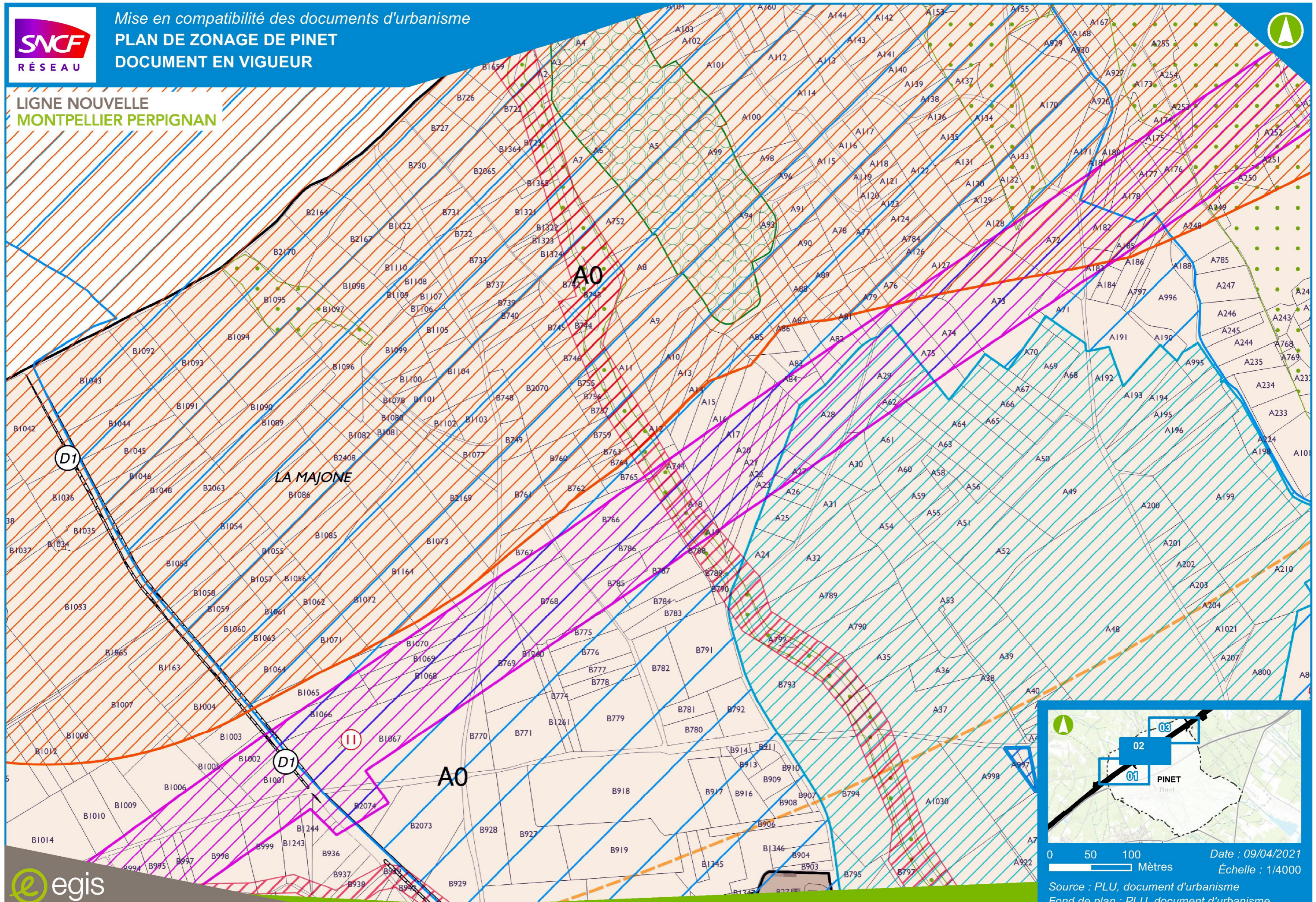
0 50 100 Mètres  
Date : 26/04/2021  
Échelle : 1/4000  
Source : PLU, document d'urbanisme  
Fond de plan : PLU, document d'urbanisme



Mise en compatibilité des documents d'urbanisme  
**PLAN DE ZONAGE DE PINET**  
**DOCUMENT EN VIGUEUR**



**LIGNE NOUVELLE**  
**MONTPELLIER PERPIGNAN**

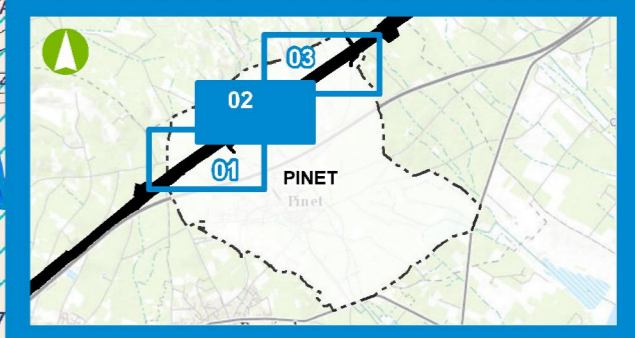


**LA MAJONE**

**A0**

**D1**

**II**



0 50 100 Mètres  
 Date : 09/04/2021  
 Échelle : 1/4000

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

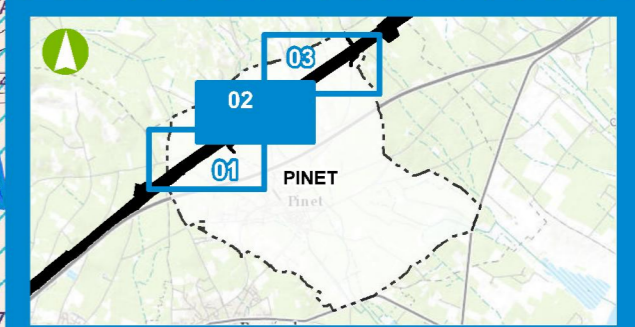
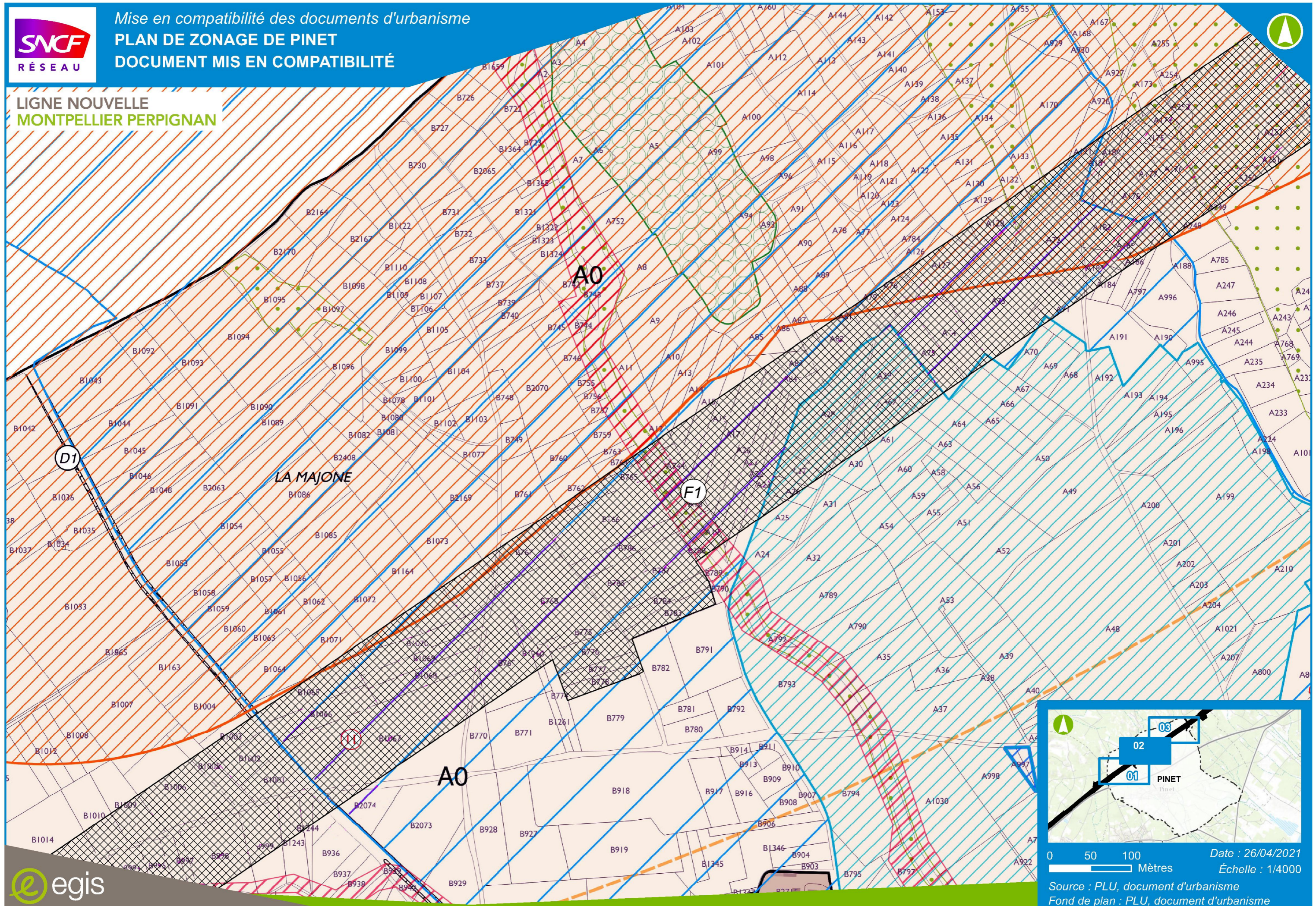




Mise en compatibilité des documents d'urbanisme  
**PLAN DE ZONAGE DE PINET**  
 DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITÉ



LIGNE NOUVELLE  
 MONTPELLIER PERPIGNAN

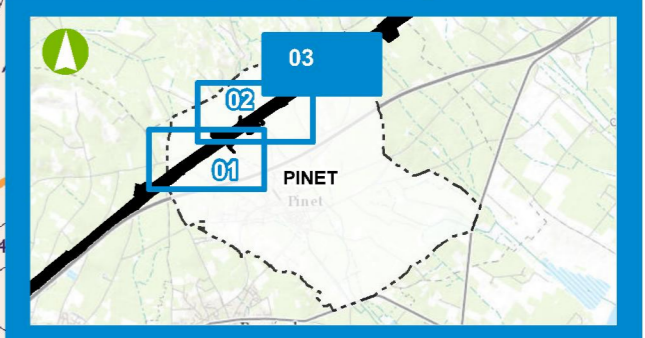
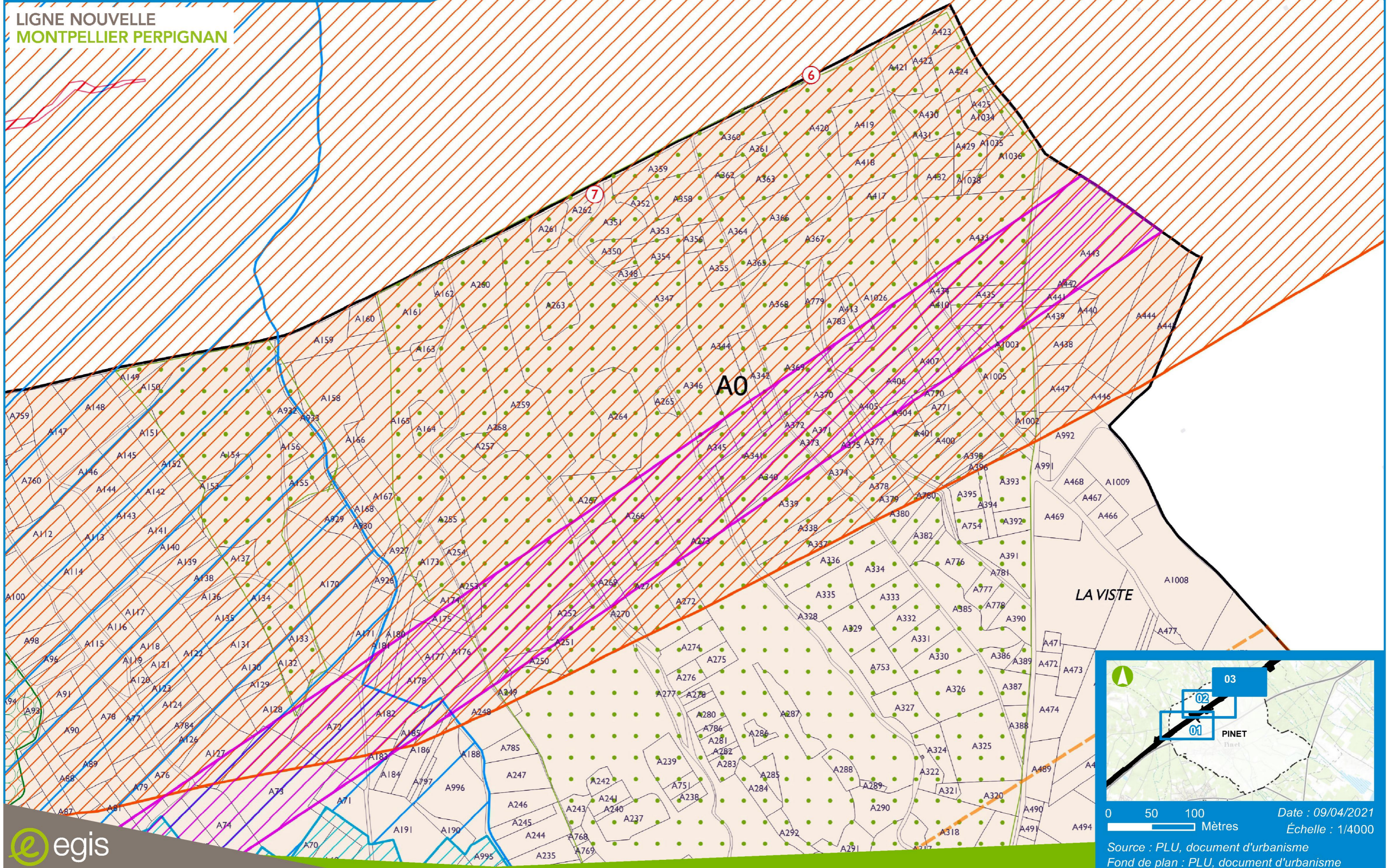


0 50 100 Mètres  
 Date : 26/04/2021  
 Échelle : 1/4000  
 Source : PLU, document d'urbanisme  
 Fond de plan : PLU, document d'urbanisme



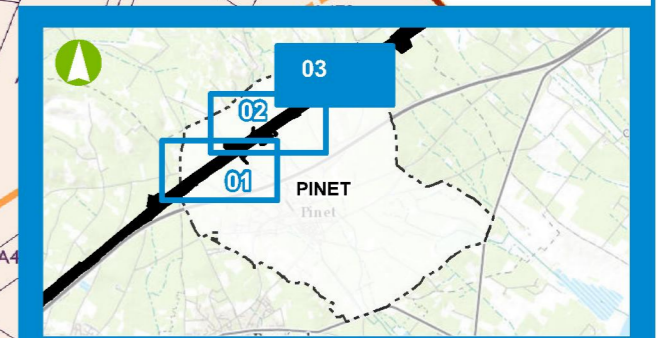
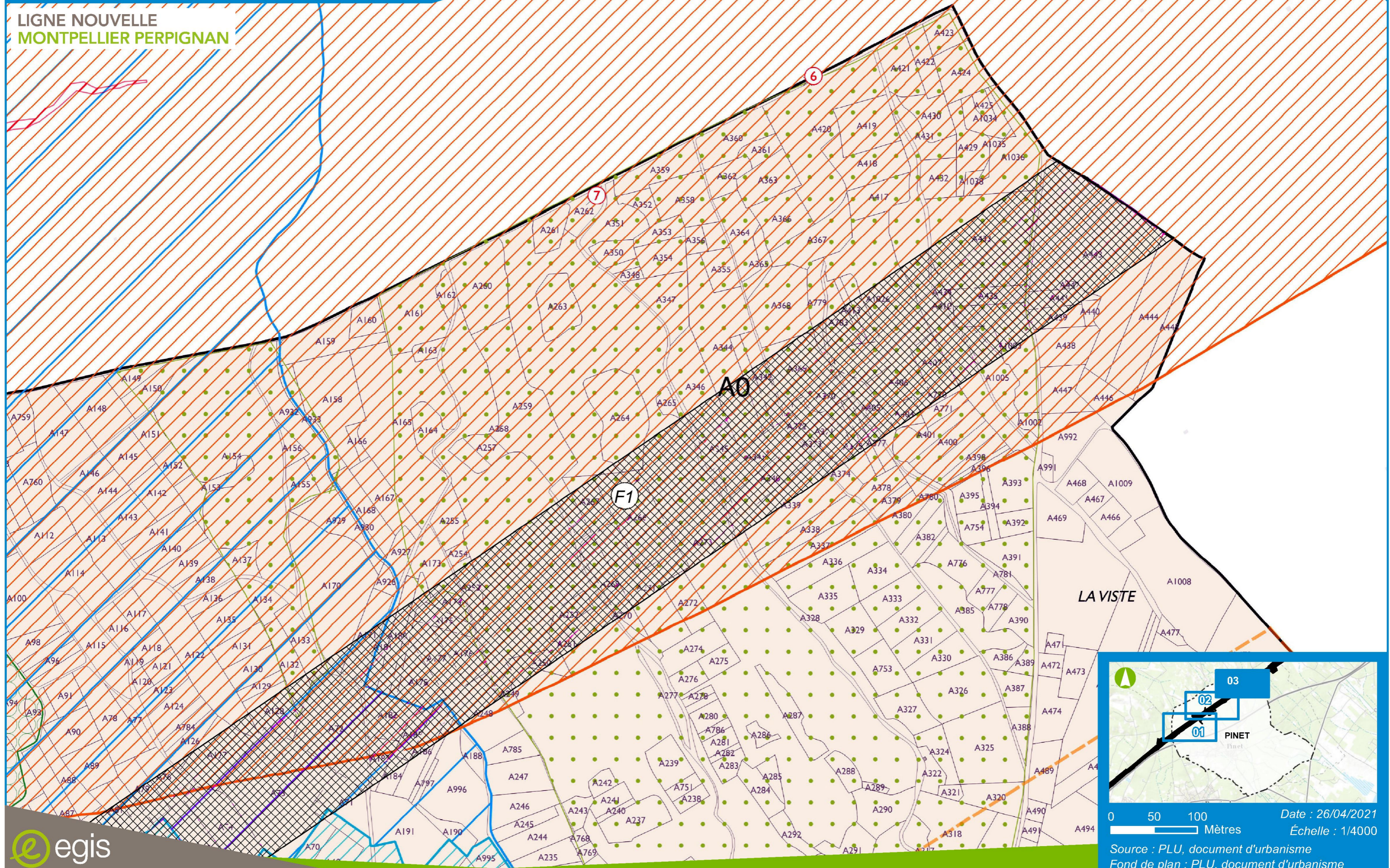


LIGNE NOUVELLE  
MONTPELLIER PERPIGNAN





LIGNE NOUVELLE  
MONTPELLIER PERPIGNAN




0 50 100 Mètres  
Date : 26/04/2021  
Échelle : 1/4000  
Source : PLU, document d'urbanisme  
Fond de plan : PLU, document d'urbanisme

#### 4.4. MODIFICATIONS APPORTEES AUX EMBLEMES RESERVES

Le tableau des emplacements réservés sera modifié à l'occasion de la mise en compatibilité. L'emplacement réservé F1 « Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan » sera créé au bénéfice de SNCF Réseau.

L'emplacement réservé D1, recoupé par la Ligne Nouvelle sera modifié, en accord avec son bénéficiaire.

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

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



**TABLEAU AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ**

N°	Nature de l'opération	Bénéficiaire	Superficie
D1	Élargissement de la RD161E2 (emprise : 12 m)	Conseil Général de l'Hérault	8 470 m <sup>2</sup>
D2	Élargissement de la RD18E1 (emprise : 12 m)	Conseil Général de l'Hérault	6 812 m <sup>2</sup>
D3	Élargissement de la RD18 (emprise : 18 m)	Conseil Général de l'Hérault	- m <sup>2</sup>
C1	Création d'un cheminement « doux » le long du ruisseau de la Vinasse, entre l'avenue de Pomérols et la zone U2 (emprise : 3 m)	Commune	1 539 m <sup>2</sup>
C2	Élargissement du chemin communal n°4 de FLORENSAC à PINET jusqu'en limite communale (emprise : 9 m)	Commune	1 800 m <sup>2</sup>
C3	Élargissement de l'ancien chemin communal de ROUBIE à PINET au droit des zones AUE1 et AU3 (emprise : 8 m)	Commune	936 m <sup>2</sup>
C4	Élargissement du chemin communal de MONTAGNAC, entre les réservations C2 et C3 (emprise : 10 m)	Commune	1 090 m <sup>2</sup>
C5	Élargissement du chemin communal des Armes au droit de la zone AU5 (emprise : 10 m)	Commune	800 m <sup>2</sup>
C6	Élargissement du chemin communal du Peyret au droit de la zone U3 (emprise : 8 m)	Commune	752 m <sup>2</sup>
C7	Élargissement du chemin communal du cimetière (au droit du chemin du Parc et le long du cimetière) (emprise : 8 m)	Commune	566 m <sup>2</sup>
C8	Aménagement du carrefour du Stade, avenue des Lauriers (parcelles 1272 et 1273)	Commune	225 m <sup>2</sup>

N°	Nature de l'opération	Bénéficiaire	Superficie
C9	Aménagement d'un parc public de stationnement (parcelle B63)	Commune	1 098 m <sup>2</sup>
C10	Supprimé		
C11	Aménagement d'un carrefour (tourne à gauche) (parcelles 1512 et 1752)	Commune	791 m <sup>2</sup>
C12	Élargissement du chemin du Parc entre l'avenue de Thau et la rue Ludovic Gaujal (emprise : 9 m)	Commune	251 m <sup>2</sup>

**TABLEAU APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ**

N°	Nature de l'opération	Bénéficiaire	Superficie
D1	Élargissement de la RD161E2 (emprise : 12 m)	Conseil Général de l'Hérault	7 725 m <sup>2</sup>
D2	Élargissement de la RD18E1 (emprise : 12 m)	Conseil Général de l'Hérault	6 812 m <sup>2</sup>
D3	Élargissement de la RD18 (emprise : 18 m)	Conseil Général de l'Hérault	- m <sup>2</sup>
C1	Création d'un cheminement « doux » le long du ruisseau de la Vinasse, entre l'avenue de Pomérols et la zone U2 (emprise : 3 m)	Commune	1 539 m <sup>2</sup>
C2	Élargissement du chemin communal n° 4 de FLORENSAC à PINET jusqu'en limite communale (emprise : 9 m)	Commune	1 800 m <sup>2</sup>
C3	Élargissement de l'ancien chemin communal de ROUBIE à PINET au droit des zones AUE1 et AU3 (emprise : 8 m)	Commune	936 m <sup>2</sup>
C4	Élargissement du chemin communal de MONTAGNAC	Commune	1 090 m <sup>2</sup>

N°	Nature de l'opération	Bénéficiaire	Superficie
	entre les réservations C2 et C3 (emprise : 10 m)		
C5	Élargissement du chemin communal des Armes au droit de la zone AU5 (emprise : 10 m)	Commune	800 m <sup>2</sup>
C6	Élargissement du chemin communal du Peyret au droit de la zone U3 (emprise : 8 m)	Commune	752 m <sup>2</sup>
C7	Élargissement du chemin communal du cimetière (au droit du chemin du Parc et le long du cimetière) (emprise : 8 m)	Commune	566 m <sup>2</sup>
C8	Aménagement du carrefour du Stade avenue des Lauriers (parcelles 1272 et 1273)	Commune	225 m <sup>2</sup>
C9	Aménagement d'un parc public de stationnement (parcelle B63)	Commune	1 098 m <sup>2</sup>
C10	Supprimé		
C11	Aménagement d'un carrefour (tourne à gauche) (parcelles 1512 et 1752)	Commune	791 m <sup>2</sup>
C12	Élargissement du chemin du Parc entre l'avenue de Thau et la rue Ludovic Gaujal (emprise : 9 m)	Commune	251 m <sup>2</sup>
F1	Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan	SNCF Réseau	481 133 m <sup>2</sup>



## 5. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

### 5.1. CADRE REGLEMENTAIRE, OBJECTIF DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET DEMARCHE 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 2020<sup>6</sup>, soumet à évaluation environnementale systématique les plans locaux d'urbanisme lors de leur création. L'article L. 104-3 du code de l'urbanisme, modifié par la même loi, précise que « *Sauf dans le cas où elles ne prévoient que des changements qui ne sont pas susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/ CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001, les procédures d'évolution des documents mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration.* »

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

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

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

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

l'élaboration et l'adoption de ces plans et programmes. Elle contribue ainsi au développement durable.

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

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

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

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

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

### 5.2. CONTENU DE L'EVALUATION 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).


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

### 5.3. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

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

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

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

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

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

Les sources d'information de l'état initial du territoire communal de Pinet sont :

- Le rapport de présentation, le PADD du PLU établi en 2013 et l'évaluation environnementale associée ;
- L'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (pièce F du présent dossier).

Cet état initial est réalisé à deux niveaux :

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

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

#### Avertissement


L'attention du lecteur est attirée sur le fait que les éléments de contexte identifiés dans le rapport de présentation sont plus anciens (2012 et 2014) que ceux figurant dans l'étude d'impact du projet (dernières données actualisées en 2020).

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

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

Il convient également de noter que la zone d'étude du projet de la Ligne Nouvelle telle que présentée au stade de l'étude d'impact couvre 32,9 % du territoire communal soit 2,9 km<sup>2</sup>.

#### 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

Pinet couvre une superficie de 8,8 km<sup>2</sup> et se situe dans le département de l'Hérault, à 10 km au nord-ouest de Sète, à 15 km au nord-est d'Agde et à 40 km à l'ouest de Montpellier.

Sa situation géographique est privilégiée ; elle est proche des principales villes du département et bénéficie de la dynamique territoriale propre à la plaine littorale languedocienne.

Pinet est une commune rurale et viticole dont le territoire est peu étendu. Elle est marquée par quelques éléments significatifs tels que l'autoroute A9 qui la traverse au nord, d'est en ouest, la voie Domitienne et les vignobles réputés du Picpoul de Pinet.

Le territoire pinetois appartient au bassin versant de Thau. Il se love sur les premiers coteaux séparant plus au Nord la vallée de l'Hérault.

La zone d'étude traverse le nord du territoire communal de Pinet et longe l'autoroute A9 qui la sépare du centre-ville situé plus au sud, à environ 400 m. Elle couvre essentiellement des terres agricoles et boisées et quelques habitations éparses, dont le hameau « le Petit Roubié ». On note également la présence de la RD161E2.

La zone d'étude couvre 2,9 km<sup>2</sup>, soit 32,9 % du territoire.

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

Le relief communal est peu marqué, s'accroissant légèrement du sud au nord, avec des points hauts supérieurs à 50 m NGF (point culminant à 68 m au Mas de Maynet à l'extrémité nord-est de la commune). Les coteaux dominent la plaine, au sud de l'autoroute, où les altitudes déclinent de 30 m NGF (altitude moyenne du village) à 11 m (point bas communal au passage du Soupié sous la RD51).

L'organisation géologique de la commune se compose de plusieurs formations d'époques différentes :

- Des formations quaternaires et actuelles de lit majeur (de part et d'autre du Soupié) : colluvions limoneuses, sables et graviers ;
- Des dépôts lacustres plus anciens (pliocène) constituant le substratum du bassin de l'Hérault (série de marnes jaunes) occupant la majeure partie du territoire communal et massivement vouées à la viticulture ;
- Des formations marno-calcaires isolées.

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 50 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 des argiles sont aussi possibles dans les marnes du bassin de Villeveyrac.

#### 5.4.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

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

- Les Calcaires jurassiques pli ouest de Montpellier, unité Plaisan-Villeveyrac (FRDG159) ;
- Les Sables astiens de Valras-Agde (FRDG224) ;
- Les Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers-Pézenas (FRDG510).

#### Usages

Un captage AEP est présent sur la commune de Pinet :

- Le forage d'Ornezon F1 et F2 (arrêté n°96-II-10).

Le captage se situe à environ 20 m en aval de la zone d'étude mais les périmètres de protection rapprochée (PPR) et éloignée (PPE) du captage sont dans la zone d'étude.

Des puits privés sont recensés sur la commune mais un seul se situe dans la zone d'étude.

#### Enjeux de la ressource en eaux souterraines

La zone d'enjeux se situe en amont du captage AEP « Ornezon », ainsi que de ses périmètres de protection rapprochée et immédiate.

Dans ce secteur, la nappe astienne est également vulnérable, car elle possède un faible recouvrement imperméable à Pinet (mais pas exploitée pour l'AEP).

#### 5.4.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

Le territoire communal est traversé par le ruisseau de Soupié qui est concerné par la zone d'étude.

#### 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

Le ruisseau de Soupié (masse d'eau FRDR11399 au titre de la DCE) traverse la zone d'étude selon un axe nord-ouest/sud-est. La zone inondable du cours d'eau est relativement peu étendue au droit de la zone d'étude (une centaine de mètres). L'enjeu hydraulique lié au franchissement du ruisseau de Soupié est modéré, étant donné la faible densité démographique environnante.

#### 5.4.1.5. LES RISQUES NATURELS

##### Risque inondation

La commune de Pinet 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 est concernée par le zonage réglementaire « RP » de ce PPRi. Il s'agit de la zone rouge de précaution, zone inondable d'aléa modéré et à enjeux modérés (secteurs naturels non urbanisés).

L'objectif du zonage RP est de préserver les zones d'expansion de crue non urbanisées, d'interdire tout projet susceptible d'aggraver le risque existant ou d'en provoquer de nouveaux et d'interdire toute construction favorisant un isolement des personnes et/ou inaccessible aux secours. Il a donc pour principe l'interdiction de toute construction nouvelle afin de ne pas l'exposer à un risque et de préserver les champs d'expansion de crues, y compris l'interdiction d'établir de nouveaux campings et parcs résidentiels de loisirs (PRL), et l'interdiction d'augmenter la capacité d'accueil de campings ou PRL existants. Sont également interdits tous remblais, dépôts ou exhaussements.

##### Risque feu de forêt


La commune est concernée par le risque incendie, l'aléa global étant en particulier jugé modéré à fort au niveau des milieux boisés du nord de Pinet. Aucune piste DFCl (Défense de la Forêt Contre les Incendies) n'est recensée au niveau de la zone d'étude.

##### Risque Sismique et Mouvement de terrain

Pinet est soumis à une sismicité de zone 2 (faible). Aucun effondrement ni éboulement n'est recensé dans la zone d'étude.

La commune de Pinet n'est pas concernée par le risque de mouvement 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

La commune de Pinet n'est directement concernée par aucun espace naturel protégé du réseau Natura 2000.

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

La commune n'est concernée par aucune ZNIEFF. Toutefois, la Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type II « Collines marneuses de Castelnaud-de-Guers » (n°3417-0000) s'étend jusqu'à la limite communale nord de Pinet.

Ce site est concerné par la zone d'étude.

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

Les plaines de l'Hérault et de l'Orb ainsi que les collines du Biterrois et de l'Hérault, composées de garrigues, constituent le paysage de cette ZNIEFF. En effet, le sol est principalement occupé par presque 2000 ha de terres de vignobles, de plus de 500 ha de maquis et garrigues ainsi que plus de 500 ha de boisements majoritairement résineux. De nombreux petits ruisseaux sillonnent également son périmètre.

Les collines marneuses de Castelnaud-de-Guers abritent ainsi un certain nombre d'espèces remarquables (flore, invertébrés, reptiles, oiseaux).

#### 5.4.2.1.3. AUTRES SITES

Sur la commune, la zone d'étude est concernée par le PNA Léopard ocellé. D'autre part les Plans Nationaux d'Actions (PNA) Odonates et Pie-grièche s'inscrivent dans la zone d'étude au Nord et à l'Ouest de la commune, sur les communes voisines.

### 5.4.2.2. LES TRAMES VERTES ET BLEUES

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

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

#### 5.4.2.3. LES ZONES HUMIDES


La zone d'étude concerne une zone humide à enjeux identifiées lors des études menées dans le cadre du projet : la ripisylve du ruisseau du Soupié (enjeu fort).

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

Les principaux sites à enjeux identifiés au droit de la zone d'étude sur la commune de Pinet sont les suivants :

- La zone humide associée au ruisseau de Soupié ;
- La mosaïque de milieux ouverts au nord de la commune, qui présente des enjeux écologiques assez forts à forts en lien avec les reptiles, l'entomofaune et l'avifaune ;
- Le nord de la commune, avec des enjeux très forts ponctuellement (station végétale et enjeux liés aux reptiles, à l'entomofaune et 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

L'économie agricole pinetoise repose essentiellement sur la viticulture. En 2005, les vignes occupent 447 ha auxquels s'ajoutent les 55 ha de vignes bio pour un poids économique agricole de 99 %, alors que les céréales (blé dur) sont cultivées sur 28,3 ha pour 1 % du poids économique agricole. La cave coopérative de Pinet l'Ormarine (fusionnée avec la cave de Villeveyrac, 2009), produisait en 2005 près de 55 000 hl de vin avec un rendement de 60 hl/ha. Cette cave compte une part importante de jeunes adhérents à son actif et procède à la vente en bouteille de 20 % de sa production ; ce dynamisme est surtout lié à l'appellation « Picpoul de Pinet » bien reconnue et qui représente 43 % du volume vinifié par la cave. Il existe aussi sur le territoire de Pinet quelques caves particulières dont 3 ont développé un circuit commercial bien établi (plusieurs salariés, mise en bouteille, vente directe...).

4 céréaliers et deux oléiculteurs sont recensés sur le territoire communal en 2005. La diversification de l'activité agricole se caractérise sur la commune par la présence d'une filière d'agro-tourisme avec 8 gîtes.

**Sur la commune, la zone d'étude concerne majoritairement des parcelles viticoles à enjeux très forts, en lien notamment avec le terroir de l'AOP du Picpoul de Pinet et de l'AOP des Coteaux du Languedoc.**

**La Cave coopérative de l'Ormarine, à Pinet, est localisée en dehors de la zone d'étude.**


Deux sièges d'exploitations sont présents au sein de la zone d'étude : au niveau du « Petit Roubié » et en limite sud du secteur, en rive droite du ruisseau de Soupié.

##### 5.4.3.2. LA FORET ET LA SYLVICULTURE

Une forêt privée à enjeu moyen est présente sur la commune de Pinet (futaie adulte de pins d'Alep).

Par ailleurs, la commune présente des enjeux forestiers moyens au niveau des crêtes boisées du terroir de Picpoul. La zone d'étude intercepte un espace boisé classé (EBC) dans ce secteur forestier. Toutefois, l'emplacement réservé du projet, créé dans le cadre de la présente mise en compatibilité, évite cet EBC. Il n'est donc pas nécessaire de le déclasser.

#### 5.4.4. L'environnement humain

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

##### 5.4.4.1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

La commune de Pinet fait partie de la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée.

En 2017, la commune de Pinet comptait 1 4745 habitants (dont 35,2 % de moins de 30 ans et 25,1 % de plus de 60 ans). La densité de population était faible (197,6 hab/km<sup>2</sup>).

La commune a connu une augmentation de population, entre 2012 et 2017, de 23,1 %.

Au sein des actifs, le taux de chômage est élevé et avoisine les 16 % en 2017.

##### Cadre bâti et activités économiques

L'habitat de la commune est caractérisé en 2017 par une grande part de résidences principales (76,9 %) et un nombre de résidences secondaires important (13,9 %). Plusieurs bâtis sont présents sur la zone d'étude.

Concernant les structures économiques, la commune de Pinet fait partie du bassin d'emploi de Béziers qui s'étend sur 142 communes de l'Hérault avec plus de 282 000 habitants.

Un projet de création d'une zone d'activités a également été identifié au sein de la zone d'étude sur la commune : le Parc d'Activités Économiques Hérault Méditerranée (PAEHM) « le Roubié ».

##### Tourisme et loisirs

Plusieurs sites d'intérêts touristiques ou de loisirs sont situés dans la zone d'étude :

- Un sentier de Petite Randonnée (PR) est recensé sur la commune de Pinet. Il circule dans la pinède et sur la voie Domitienne en direction de Castelnau-de-Guers. La boucle, ponctuée par une aire de détente et une table d'orientation, serpente au sein de la zone d'étude ;
- Plusieurs circuits VTT/VTC sont également concernés par la zone d'étude ;
- Un point de vente de vins biologiques : le Domaine du Petit Roubié ;
- La zone d'étude longe par ailleurs la Voie Domitienne (GR 78.1) et le chemin des Romains.

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

La commune de Pinet est dotée d'un PLU. La zone d'étude traverse le zonage relatif aux zones agricoles.

La commune de Pinet n'est pas concernée par la loi Littoral.

Le territoire communal est grevé par plusieurs servitudes :

- AC1, servitudes relatives à la protection des monuments historiques,
- AS1, servitudes attachées à la protection des eaux potables,
- PM1, servitude résultant des plans d'expositions aux risques naturels prévisibles.

La zone d'étude est concernée par ces trois servitudes.

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

L'A9 traverse le territoire communal d'est en ouest sur sa partie septentrionale.

Le tableau ci-dessous présente les 3 principales structures routières et autoroutières situées sur le territoire communal de Pinet et dans la zone d'étude.

**Tableau 3 : Principales infrastructures routières situées sur la commune**

Voiries	Situation par rapport à la zone d'étude	Trafic (TMJA 2018) et taux de Poids Lourds (PL) en %
A9	Sur une petite surface communale	59 700 veh (Agde-Béziers) dont 21,4 % de PL 73 700 veh (Bif A9-A709 – Sète) dont 17,6 % de PL
D161	Relie Montagnac et Marseillan	-
D161E2	Relie la RD161 et la RD18 permettant la desserte de Pinet	-

Deux câbles du réseau national de télécommunications sont interceptés par la zone d'étude : les câbles n°181 et 489 (Toulouse – Montpellier).


La zone d'étude est concernée par plusieurs conduites de gaz qui sont localisées essentiellement le long de la voie Domitienne, Aucun poste n'est recensé dans la zone d'étude.

À noter qu'une ancienne décharge réhabilitée est présente dans la zone d'étude.

#### 5.4.4.4. LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

À Pinet, le risque Transport de Matières Dangereuses (TMD) est présent. Il est lié à la présence de l'A9 et de la RD161.

#### 5.4.5. Le patrimoine et le paysage

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

##### Patrimoine historique et culturel

La commune de Pinet est concernée par une portion protégée de la Via Domitia, monument historique inscrit. La zone d'étude est concernée par ce monument.

Le tronçon protégé de la Via Domitia emprunte le chemin rural n° 39 servant de limite aux territoires des communes de Montagnac et Castelnau-de-Guers au nord, de Mèze, Pomérols et Pinet au sud, depuis la route départementale 161E 2 jusqu'au fossé dit de Mon Plaisir (au point où se dresse la borne milliaire marquant le 35<sup>e</sup> mille).

Précisons également la présence de nombreux mas et domaines inclus dans la zone d'étude et faisant partie du bâti remarquable non protégé : le Petit Roubié, Les Tourelles, la Castillonne et Creyssels.

##### Patrimoine archéologique

Sur Pinet, la zone d'étude est concernée par plusieurs sites archéologiques. Des sites gallo-romains ont ainsi été identifiés, qu'il s'agisse de sépultures ou de villas (la Castelle, la Majone).

##### 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.

Pinet est concernée par le site sensible le site n°15 : « Via Domitia, collines du Bassin de Thau et Loupian ».

Les enjeux sont liés à la proximité immédiate de la Via Domitia aux passages à proximité d'habitations isolées et mas. L'insertion dans ce paysage est donc un enjeu important du projet.

- La future zone d'activités ;
- L'A9 ;
- La Via Domitia ;
- Le site sensible paysager Via Domitia, collines du Bassin de Thau et Loupian.

#### 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 des argiles dans les marnes du bassin de Villeveyrac ;
- Les périmètres de protection rapprochée (PPR) et éloignée (PPE) d'un captage AEP ;
- 1 puits privé ;
- La zone d'enjeux concernant les eaux souterraines en amont du captage AEP « Ornezon », ainsi que de ses périmètres de protection rapprochée et immédiate ;
- La vulnérabilité de la nappe astienne ;
- Les enjeux hydrauliques liés au franchissement du ruisseau du Soupié et des zones inondables associées ;
- Les enjeux écologiques (patrimoine naturel, zones humides) ;
- Les enjeux agricoles et forestiers ;
- La présence de plusieurs bâtis ;

### Général

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

### Milieu physique

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

### Milieu naturel

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

### Milieu humain

#### Équipement

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

#### Réseau

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

#### Zonage d'urbanisme

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

#### Enjeu agricole et viticole

- Enjeu très fort

### Patrimoine et paysage

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

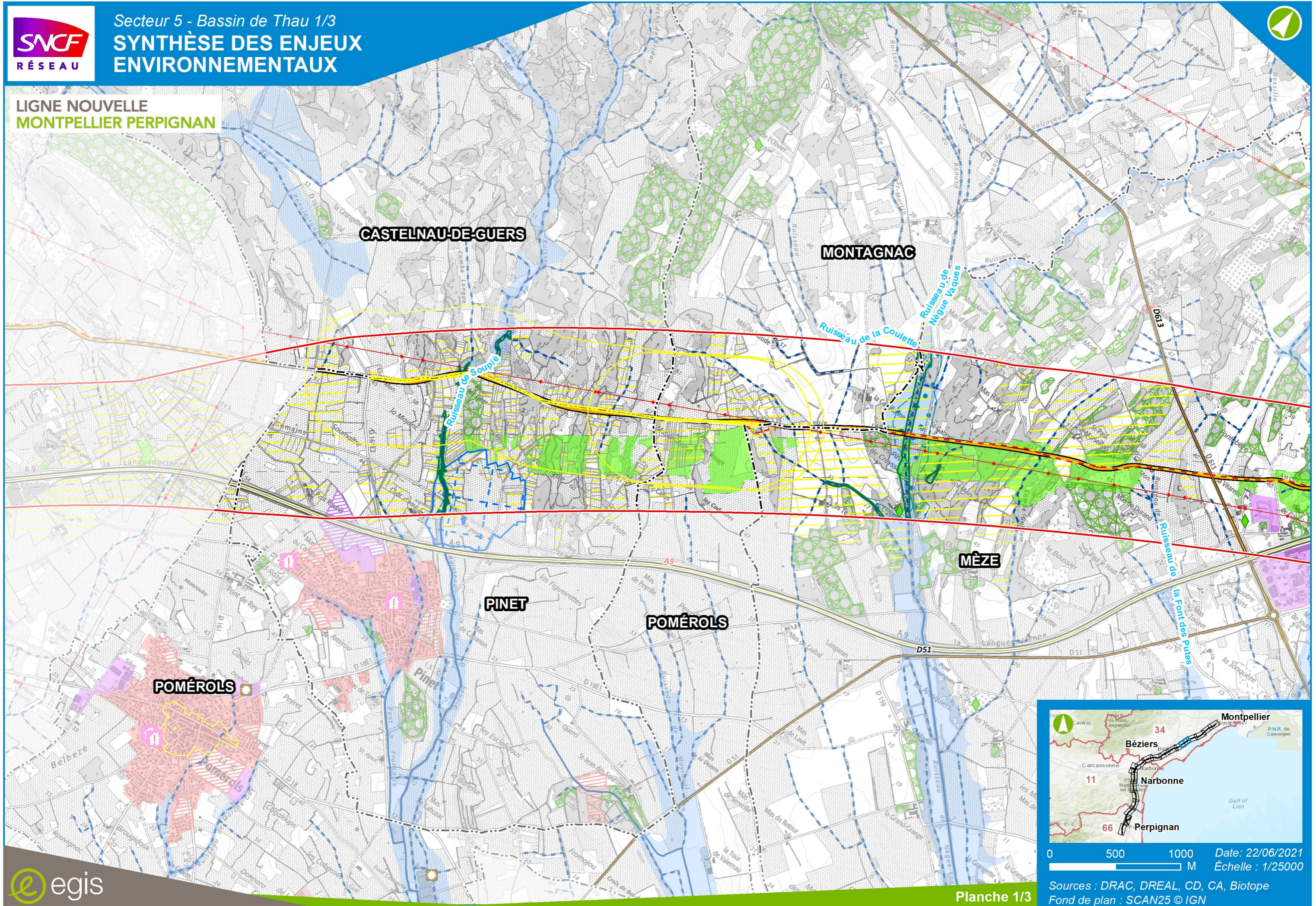
#### Monument historique et périmètre de protection :

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








**LIGNE NOUVELLE  
MONTPELLIER PERPIGNAN**



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

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

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

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

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

- 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 le zonage A (agricole) du document d'urbanisme communal.

Le tableau ci-après rappelle la répartition en hectares de l'emplacement réservé.

**Tableau 4: Surfaces concernées par l'emplacement réservé par zonage du PLU**

Nom de la zone concernée par la mise en compatibilité	Surface concernée par l'ER (ha)	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la superficie de la commune
Zone A		
dont secteur A0	48,11	5,47 %

### 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 déblai ou en remblai, ce qui impliquera des modifications locales de relief.

Au droit de Pinet, la section courante du projet alternera entre déblais et remblais.

Une zone de déblai importante, pouvant atteindre une dizaine de mètres de profondeur, sera réalisée du PK 117,2 jusqu'à la limite communale vers Pomérols, représentant un volume de près de 600 000 m<sup>3</sup>. Un autre déblai pouvant dépasser 8 m de profondeur sera réalisé au niveau du pont route de la RD161 en limite communale avec Florensac.

Un remblai pouvant dépasser une quinzaine de mètres de hauteur est prévu au niveau du ruisseau de Soupié ainsi qu'un remblai perpendiculaire à la Ligne Nouvelle pour le rétablissement de la RD161E2.

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

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

##### 5.5.1.2.2. LES MESURES ENVISAGEES

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

Dans les zones karstiques du bassin de Villeveyrac, associées au gypse à Pinet, 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 Pinet 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 des argiles/marnes.

#### 5.5.1.3. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SOUTERRAINES

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

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

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

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

Sur la commune de Pinet, 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 de marchandises (risque transport de matières dangereuses) ou des pollutions chroniques liées à l'usage de produits phytosanitaires pour l'entretien des voies peuvent avoir lieu.

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

En phase exploitation, la traversée de ce secteur vulnérable peut avoir une incidence qualitative sur les eaux souterraines et, en corollaire, sur l'utilisation de la ressource en eau (captage d'alimentation en eau potable, puits privés à usage domestique, captage agricole).

Par ailleurs, le projet traverse les périmètres de protection rapprochée et éloignée du captage AEP « Ornezon » qui pourraient être impactés en cas de pollution accidentelle ou chronique.

De plus, le projet est également situé en partie sur les Sables Astiens présentant une grande vulnérabilité.

Les mesures consistent à :

- Interdire les installations de chantier dans les zones à enjeux ;
- Mettre en place un réseau de suivi de la ressource ;
- ne pas utiliser de traitement chimique des voies au sein des périmètres de protection des captages AEP ;
- mettre en place un troisième rail anti-déraillement au sein des périmètres de protection.

L'aménagement comprendra l'ensemble des dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires. Deux bassins de rétention sont prévus le long de la ligne dans ce secteur.

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

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

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

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet 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 intercepte le ruisseau de Soupié sur la commune de Pinet. Les enjeux liés aux aspects quantitatifs de franchissement de ce ruisseau sont modérés.

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

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

Des bassins d'écrêtement sont envisagés pour collecter et tamponner le débit des eaux de ruissellement avant restitution au milieu.

Les ouvrages hydrauliques (ouvrages de type portique au droit du ruisseau de Soupié en particulier) 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

Concernant les aspects qualitatifs, les enjeux associés au ruisseau de Soupié sont faibles.

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

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

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

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

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

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

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

###### Risque inondation :

Le projet est concerné par le zonage réglementaire du PPRi de Pinet :

- Zone « RP » : zone inondable d'aléa modéré et à enjeux modérés (secteurs non urbanisés)

Les équipements d'intérêt général, sous réserve qu'ils soient construits à plus de 50 m du pied d'une digue, sont admis. Une étude hydraulique devra en définir les conséquences amont et aval et déterminer leur impact sur l'écoulement des crues, les mesures compensatoires à adopter visant à annuler leurs effets sur les crues et les conditions de leur mise en sécurité. Elle devra en outre faire apparaître les conséquences d'une crue exceptionnelle (1,8 fois le débit centennal).


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

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

Le projet soumis à enquête est donc compatible avec le règlement du PPRi.

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

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

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

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

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

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

La zone d'étude intercepte le PNA Léopard ocellé sur la commune de Pinet ainsi que les PNA Pie-grièche et Odonates au nord et à l'ouest de la commune.

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

Le projet entrainera un dérangement lors de la phase travaux et la destruction des milieux situés sous le périmètre de l'ER. 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 en particulier au droit du ruisseau de Soupié (trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon, zone humide associée à la ripisylve, déplacement des chiroptères et de la petite faune...) et au droit du lieu-dit « La Vallongue » où un ouvrage cadre a été positionné (ouvrage mixte hydraulique et passage à faune).

Ainsi, dans les deux cas, le projet prévoit de rétablir les continuités écologiques. Il est donc compatible avec les éléments de valeur présents sous le périmètre de l'ER.

#### 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, en particulier par la mise en œuvre de viaducs au droit des principaux corridors écologiques (trame verte et bleue).


À l'échelle de la commune, le projet prévoit en particulier le rétablissement de la transparence écologique par la mise en œuvre d'un ouvrage hydraulique de type portique au droit du ruisseau de Soupié et par des ouvrages de type pont cadre optimisés pour le passage de la faune.

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

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

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

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

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

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

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

En phase exploitation, les effets sont de deux types :

- Les effets directs du projet sur les exploitations agricoles et viticoles (consommation d'espace, impact sur le bâti, les équipements et les accès...). Sur la commune de Pinet, 54 exploitations sont concernées ;
- Les effets indirects sur les structures collectives (Cave coopérative de l'Ormarine en particulier) dont les zones d'apport sont localisées sur des parcelles potentiellement impactées (effet sur le potentiel de production notamment).

##### 5.5.3.1.3. LES MESURES ENVISAGEES

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

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

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

Les mesures proposées face aux effets directs sont :

- La compensation des surfaces perdues ;
- La possibilité d'un aménagement foncier ;

- Le rétablissement des cheminements agricoles interceptés.

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

#### 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. En effet, si la zone d'étude traverse bien un EBC au niveau des crêtes boisées du terroir de Picpoul, l'emplacement réservé pour le projet LNMP n'intercepte aucun espace boisé classé.

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


Le projet concerne une parcelle forestière privée sur la commune.

##### 5.5.3.2.3. LES MESURES ENVISAGEES

Les lisières des boisements affectés seront reconstituées et stabilisées.

Pour les boisements impactés, des compensations seront mises en œuvre en fonction des préconisations des services de l'État (dans le cadre de la procédure d'autorisation 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.

La réalisation des affouillements et exhaussements liés au projet nécessite l'acquisition de terrains. Sur la commune, aucun bâti n'est impacté par le projet.

Les servitudes traversées par le projet sont les suivantes :

- AS1 ;
- AC1 ;
- PM1

Le projet impactera plusieurs infrastructures de transport et autres chemins ruraux et d'exploitations qui nécessiteront des aménagements spécifiques pour leur rétablissement dont les RD161, RD161E2 et deux voies communales. Aucun réseau de transport d'énergie ni de télécommunication n'est impacté par le projet.

De plus la future zone d'activités économiques est évitée par le projet.

Au droit du secteur géographique n°5, le projet sera mixte : elle accueillera des trains voyageurs et de trains de fret. Pinet sera exposée au risque de Transport de Matières Dangereuses (TMD) par voie ferrée.

Concernant le tourisme et les loisirs, le projet traverse le sentier de petite randonnée à cheval entre les communes de Pinet et de Pomérols.

Le chantier entraînera des nuisances temporaires et indirectes pour les habitants situés à proximité des travaux.

Enfin, en phase exploitation, une partie du bâti situé à proximité du projet sera exposée à des nuisances acoustiques dépassant les seuils réglementaires.

##### 5.5.4.2. LES MESURES ENVISAGEES

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

Les servitudes d'utilité publique seront respectées.

Toutes les voiries seront rétablies (y compris le sentier de petite randonnée). La RD161 sera décalée vers l'ouest de sa position actuelle. L'A9 est évitée.


Pour les secteurs nouvellement exposés au risque TMD, les mesures consisteront à mettre en place un assainissement adapté aux zones mixtes.

Concernant les nuisances acoustiques, la conception du projet a particulièrement cherché à éviter les zones bâties. Cet évitement (réduction des nuisances) sera bénéfique en phase travaux comme en phase exploitation.

Des protections acoustiques de type merlons seront mises en place sur environ 300 m linéaire.

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

#### 5.5.5. Les incidences sur le patrimoine et le paysage

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

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

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

Le projet traverse le périmètre de protection de la Via Domitia (monument historique évité). Les bâtis remarquables sont également évités.

Le projet traverse également les deux sites à fort sensibilité archéologique de « La Majonc » et de « La Castelle » (risque faible de dégradation voire de destruction du fait du passage en remblai).

Dans ce paysage vallonné, le projet s'inscrit dans une succession de déblais remblais, oscillant entre 12 et 15 m, avec les traversées de collines, le franchissement des routes et des cours d'eau. Les emprises du chantier à travers les vignobles et les boisements seront défrichés. La trame agricole, avec ses chemins, fossés, cours d'eau et haies champêtres sera réorganisée.

Depuis la Via Domitia, les vues sur l'étang de Thau seront occultées par les sections en remblai.

Sur certains sites singuliers, au dénivelé plus prononcé, les impacts paysagers du projet seront plus importants.

##### 5.5.5.2. LES MESURES ENVISAGEES

La procédure d'archéologie préventive sera mise en œuvre dans les étapes ultérieures d'avancement du projet, avec réalisation de diagnostics puis de fouilles localisées, en fonction des prescriptions des services de l'État.

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

En premier lieu, le projet a pris en compte la charte paysagère des cités maritimes de l'Agglomération de l'Étang de Thau, la charte paysagère « Picpoul de Pinet, entre Thau et Hérault » réalisée dans le cadre des ateliers pédagogiques régionaux de l'École Nationale Supérieure de Paysage de Versailles-Marseille pour le compte de la communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée et le syndicat du vignoble de Picpoul de Pinet.

Le passage du projet à proximité de la Via Domitia s'inscrira majoritairement en déblais afin de protéger au mieux ce monument (visuellement). De plus, la conception du projet a permis de l'éloigner au maximum de la Via Domitia. Des plantations arborées diversifiées seront effectuées sur les bas de talus au niveau des sections en remblais (alternance de boisements forestiers méditerranéens et champêtres) et également en limite d'emprise (alignements de pins ou d'amandiers).

Les emprises et les hauteurs en remblais du projet dans les collines boisées et le vignoble dominant l'étang de Thau seront limitées. L'impact visuel sera réduit grâce notamment, à une intégration paysagère de qualité avec la mise en place de modelés paysagers des terrassements qui permettront d'adoucir et d'écrêter les pentes de talus en déblais qui seront enherbés et plantés (garrigue arbustive), de reboisements des délaissés après travaux (avec également la restauration des lisières et des haies champêtres), et la plantation, de manière ponctuelle, de différentes essences comme des cyprès d'Italie, des figuiers ou encore des amandiers aux abords des croisements de chemins ou de limites de domaines.

#### 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 Pinet.

## 5.6. L'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-8A « Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – Première phase Montpellier - Béziers » pour avoir une vision de l'ensemble des incidences qui ne relèvent pas de l'échelle communale.*

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

Les adaptations au PLU de la commune de Pinet, en vigueur depuis le 25/04/2013, proposées visent à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet LNMP.

*La justification du choix du projet retenu figure dans la pièce F-4 « Justification du projet ».*

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

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

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

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

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

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

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

**Tableau 5 : Exemple de tableau de suivi**

Analyse par zone	Au stade de mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone A, secteur A0	48,11 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis

## 5.9. RESUME NON TECHNIQUE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 5.9.2. Contenu de l'évaluation environnementale

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

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

### 5.9.3.1. L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

#### La géographie

La zone d'étude traverse le nord du territoire communal de Pinet et longe l'autoroute A9 qui la sépare du centre-ville situé plus au sud, à environ 400 m. Elle couvre essentiellement des terres agricoles et boisées et quelques habitations éparses, dont le hameau « le Petit Roubié ». On note également la présence de la RD161E2 et la RD161.

La zone d'étude couvre 2,9 km<sup>2</sup>, soit 32,9 % du territoire.

#### Le relief et la géologie

La zone d'étude s'inscrit sur les massifs calcaires karstifiés et gypseux du bassin de Villeveyrac (avec présence potentielle de cavités liées au gypse) à une altitude moyenne de 50 mètres environ.

Les zones gypseuses et 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 des argiles sont aussi possibles dans les marnes du bassin de Villeveyrac.

#### Les eaux souterraines

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

- Les Calcaires jurassiques pli ouest de Montpellier, unité Plaisan-Villeveyrac (FRDG159) ;
- Les Sables astiens de Valras-Agde (FRDG224) ;
- Les Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers-Pézenas (FRDG510).

La zone d'étude traverse les périmètres de protection rapprochée (PPR) et éloignée (PPE) du captage AEP « forage d'Ornezon F1 et F2 ». Ce captage est à environ 20 m en aval de la zone d'étude.

La zone d'enjeux se situe en amont du captage AEP « Ornezon », ainsi que de ses périmètres de protection rapprochée et immédiate.

Dans ce secteur, la nappe astienne est également vulnérable, car elle possède un faible recouvrement imperméable à Pinet mais n'est pas exploitée.

#### Eaux superficielles

La commune de Pinet est traversée par le ruisseau de Soupié. La zone d'étude est concernée par ce cours d'eau

Des enjeux modérés sont liés aux zones inondables du ruisseau de Soupié.

#### Risques naturels

La commune de Pinet 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 est concernée par les zonages « RP » du PPRi.

La commune est également exposée au risque feux de forêts et présente des secteurs à aléa modéré à fort au droit des milieux boisés du nord de Pinet. Aucune piste de Défense de la Forêt Contre les Incendies (DFCI) n'est présente sur la zone d'étude.

### 5.9.3.2. LE PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

Les périmètres d'inventaires et de protection suivant sont identifiés au nord et à l'ouest de la commune, sur les communes voisines, au sein de la zone d'étude :

- 1 ZNIEFF de type II : « Collines marneuses de Castelnaud-de-Guers » (n°3417-0000) ;
- Des PNA : Odonates et Pie-grièche. Le PNA Léopard ocellé est intercepté par la zone d'étude sur la commune de Pinet.

Les principaux sites à enjeux recensés au niveau de la zone d'étude concernent le ruisseau de Soupié (zone humide), des milieux favorables aux reptiles, aux insectes, aux oiseaux et une station floristique.

### 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 et des coteaux du Languedoc. De nombreuses parcelles à enjeux très forts sont recensées sur la zone d'étude.

On note la présence de deux sièges d'exploitation sur la zone d'étude (Petit Roubié et en limite sud du secteur, à proximité du ruisseau de Soupié).

Les enjeux sylvicoles de la zone d'étude correspondent à une forêt privée, le secteur des crêtes boisées du terroir de Picpoul et un espace boisé classé (EBC).

### 5.9.3.4. L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

La zone d'étude traverse la partie nord du territoire communal. Elle est composée de zones agricoles et boisées. Plusieurs bâtis sont situés dans la zone d'étude. On note également la future zone d'activités économique (PAEHM le Roubié).

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

L'activité touristique se caractérise essentiellement par la présence du sentier de petite randonnée à cheval entre les communes de Pinet et de Pomérols et potentiellement de la Via Domitia.

Pour ce qui est de l'aspect urbanistique, la commune est dotée d'un PLU et la zone d'étude comprend 3 servitudes. Elle est concernée par les zonages relatifs aux zones d'activités futures et agricoles

Enfin, la commune est soumise au risque de transport de matières dangereuses (par la présence de l'A9 notamment).

### 5.9.3.5. PATRIMOINE ET PAYSAGE

La zone d'étude est concernée par le monument historique inscrit de la Via Domitia.

Plusieurs sites archéologiques sensibles sont également recensés dans cette zone.

Enfin, la commune de Pinet est située dans le site sensible n°14 « la Via Domitia et collines du bassin de Thau et de Loupian » dont le principal enjeu, sur le territoire communal, est la proximité avec la Via Domitia.

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

La mise en compatibilité porte sur le zonage A.

Le tableau ci-après rappelle la répartition en hectares.

**Tableau 6: Surfaces concernées par l'emplacement réservé par zonage du PLU**

Nom de la zone concernée par la mise en compatibilité	Surface concernée par l'ER (ha)	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la superficie de la commune
Zone A		
dont secteur A0	48,11	5,47 %

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

##### La géographie

La mise en compatibilité n'a aucun effet.

##### Le relief et la géologie

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

Au droit de Pinet, la section courante du projet alternera entre déblais et remblais. Une zone de déblais importante, pouvant atteindre une dizaine de mètres de profondeur sera réalisée du PK117,2 jusqu'à la limite communale de Pomérols, représentant un volume de près de 600 000 m<sup>3</sup>.

Un autre déblai pouvant dépasser 8 m de profondeur sera réalisé au niveau du pont route de la RD161 en limite communale avec Florensac.

Un remblai pouvant dépasser une quinzaine de mètres de hauteur est prévu au niveau du ruisseau de Soupié ainsi qu'un remblai perpendiculaire à la Ligne Nouvelle pour le rétablissement de la RD161E2.

Dans les zones karstiques du bassin de Villeveyrac, associées au gypse à Pinet, 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 insensibles à l'eau.

La réalisation de déblais en sol meuble à rocheux sur la commune de Pinet 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.

##### 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 Pinet, il n'y a pas de déblais suffisamment profonds pour être susceptibles d'intercepter des nappes souterraines.

La zone d'enjeu située en amont du captage AEP « Ornezon », ainsi que ses périmètres de protection rapprochée et éloignée sont potentiellement exposés aux risques de pollutions accidentelles et chroniques en phase travaux et exploitation. De plus, le projet traverse les Sables Astiens qui sont vulnérables à toute pollution.

Les installations de chantier principales seront situées à l'extérieur de ce secteur à enjeux hydrogéologiques.

Dans la traversée du PPR d'Ornezon les principales mesures de réduction spécifique consistent à :

- Interdire l'usage de produits phytosanitaires ;
- Mettre en place un 3ème rail (dit de sécurité) ;
- Mettre en place un suivi qualitatif et quantitatif des eaux souterraines avant, pendant et après les travaux ;
- Mettre en place des dispositifs de collecte des eaux pluviales : deux bassins de rétention sont prévus le long de la ligne dans ce secteur.

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

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

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

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

Agriculture : 54 exploitations sont concernées par le projet, 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 concerne des parcelles de forêt privées sur la commune. Aucun EBC n'est à déclasser dans le cadre du projet.



#### 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 réalisation du projet nécessite l'acquisition de terrains. Le hameau du petit Roubié étant en dehors de l'ER, aucun bâti ne sera impacté par le projet.

Plusieurs servitudes sont concernées par le projet. Elles seront respectées.

Les infrastructures de transports seront toutes rétablies.

Des protections acoustiques de type merlons seront mises en place sur environ 300 m linéaire.

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

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

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

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

Les principaux objectifs du projet en matière d'insertion paysagère sont :

- D'inscrire le projet le long de la Via Domitia ;
- D'insérer le projet dans les collines boisées et le vignoble dominant l'étang de Thau.

#### 5.9.5. L'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-8A « Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – Première phase Montpellier - Béziers » pour avoir une vision de l'ensemble des incidences qui ne relèvent pas de l'échelle communale.

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

Les adaptations au PLU de la commune de Pinet, en vigueur depuis le 25/04/2013, proposées visent à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet LNMP.

La justification du choix du projet retenu figure dans la pièce F-4 « Justification du projet ».

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

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

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

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

Après représentation des secteurs modifiés par le projet sur le plan de zonage, un calcul des emprises pourra être de nouveau réalisé par zone. La comparaison des tableaux des impacts par zonages ante projet et post projet permettra alors de réaliser ce suivi des effets.

Tableau 7 : Exemple de tableau de suivi

Analyse par zone	Au stade de mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone A, secteur A0	48,11 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis



## 6. ANNEXES

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

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

##### 1) GENERALITES

Servitudes relatives aux chemins de fer.

Servitudes de grande voirie :

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

Servitudes spéciales :

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

Servitudes de débroussaillage.

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

Code minier : articles 84 modifié et 107.

Code forestier : articles L 322.3 et L 322.4.

Loi du 29 décembre 1892 : occupation temporaire.

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

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

Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.

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

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

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

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

##### 2) Procédure d'institution

###### 2.1) Procédure

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

Sont applicables aux chemins de fer :

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

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

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

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

Alignement

L'obligation d'alignement s'impose :

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

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

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

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

Mines et carrières

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

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

###### 2.2) Indemnisation

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

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

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

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

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

### 2.3) Publicité

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

### 3) Effets de la servitude

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3

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

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

#### 3.2.1) Obligations passives.

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

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

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

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

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

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

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

#### 3.2.2) Droits résiduels du propriétaire

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

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

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

4

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

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

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

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



En partenariat avec :

