

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

Pièce H-13 : Commune de Lattes



INFORMATIONS RELATIVES AU DOCUMENT

INFORMATIONS GÉNÉRALES

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN	
Auteur(s) / Société	Damien PARISOT
Fonction	Chargé d'études
Version	C0
Référence du document	EGIS-DT-0081-C0_H13_MECDU Lattes.docx

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Rédacteur(s)	Qualité du rédacteur(s)	Vérifié par / Approuvé par	Fonction du vérificateur / Approbateur	Modifications
A0	09/02/2021	Damien PARISOT	Chargé d'études	Delphine BELTRAMELLI	Chef de projet	Création du document
B1	10/05/2021	Laureline MONTEIGNIES	Chargée d'études	Delphine BELTRAMELLI	Chef de projet	Reprises
C0	22/06/2021	Laureline MONTEIGNIES	Chargée d'études	Fabienne BARRERE	Cheffe de projet	Reprises

PIÈCE H : MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

SOMMAIRE

1. GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME	9	3.8. Analyse de la compatibilité avec 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)	23
1.1. Mise en compatibilité	9	4. DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU	24
1.1.1. Définition	9	4.1. Modifications apportées au rapport de présentation : liste des EBC	24
1.1.2. Champ d'application	9	4.2. Modifications du règlement d'urbanisme	24
1.2. Mise en compatibilité d'un PLU	9	4.3. Modifications apportées aux emplacements réservés	29
1.3. Objet du présent dossier	10	4.4. Modifications apportées au plan de zonage	31
1.4. Réglementation de la mise en compatibilité du PLU et description de la procédure . 10		5. L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ	37
1.4.1. Procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme	10	5.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP	37
1.4.2. Rappel des textes réglementaires.....	11	5.1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale	37
1.4.3. Le cas particulier des communes « Littoral »	12	5.1.2. Objectifs de l'évaluation et démarche mise en œuvre pour le projet LNMP	37
1.4.4. Contenu du dossier de mise en compatibilité	12	5.2. Contenu de l'évaluation environnementale	37
2. LA PRÉSENTATION DU PROJET	15	5.3. Avis de l'Autorité environnementale	38
2.1. Les caractéristiques générales du projet	15	5.4. Analyse de l'état initial de l'environnement	38
2.1.1. Les enjeux et les apports du projet.....	15	5.4.1. L'environnement physique	38
2.1.2. Les objectifs du projet	16	5.4.2. Le patrimoine naturel et biologique.....	40
2.2. Les caractéristiques de la section du projet traversant la commune de Lattes	18	5.4.3. L'agriculture, la viticulture et la sylviculture.....	44
2.2.1. Le territoire communal	18	5.4.4. L'environnement humain.....	44
2.2.2. Le projet sur le territoire communal	18	5.4.5. Le patrimoine et le paysage	45
3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU DE LATTES	20	5.4.6. Synthèse	45
3.1. Caractéristiques du document d'urbanisme concerné par la mise en compatibilité . 20		5.5. Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement et mesures proposées	48
3.2. Analyse de la compatibilité du projet avec le rapport de présentation	20	5.5.1. Les incidences sur l'environnement physique	48
3.3. Analyse de la compatibilité du projet avec le projet d'Aménagement et de Développement Durable	20	5.5.2. Les incidences sur le patrimoine naturel et biologique.....	49
3.4. Analyse de la compatibilité du projet avec les orientations d'aménagement et de programmation	21	5.5.3. Les incidences sur l'agriculture, la viticulture et la sylviculture.....	50
3.5. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement	21	5.5.4. Les incidences sur l'environnement humain.....	51
3.5.1. Les zones traversées	21	5.5.5. Les incidences sur le patrimoine et le paysage	51
3.5.2. Analyse de la compatibilité du projet avec les dispositions applicables aux différentes zones	21	5.5.6. Conclusion	51
3.5.3. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement graphique (plan de zonage)	22	5.6. L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000	52
3.6. Analyse de la compatibilité du projet avec les emplacements réservés	23	5.7. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité	52
3.7. Analyse de la compatibilité du projet avec les Espaces Boisés Classés	23	5.8. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement	52
		5.9. Résumé non technique	53

5.9.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP	53
5.9.2. Contenu de l'évaluation environnementale	53
5.9.3. Analyse de l'état initial de l'environnement	53
5.9.4. Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du plu sur l'environnement et mesures proposées.....	54
5.9.5. L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau NATURA 2000 ...	56
5.9.6. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité.....	56
5.9.7. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement	56
6. ANNEXES	57
6.1. Annexe technique servitude T1 relative aux chemins de fer	57
6.2. Demande de levée des emplacements réservés du CNM	60
6.2.1. À la Direction Départementale des Territoires et de la Mer	60
6.2.2. À la mairie de Lattes.....	61

TABLE DES ILLUSTRATIONS

FIGURES

Figure 1: étapes de la procédure de mise en compatibilité	10
Figure 2 : L'arc Méditerranéen et l'axe Grand Sud	15
Figure 3 : Localisation de la commune de Lattes au regard du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. 17	
Figure 4 : Extrait de la présentation du projet global au droit de la commune de Lattes.....	19
Figure 5 : Planche 1 avant mise en compatibilité	32
Figure 6 : Planche 1 après mise en compatibilité	33
Figure 7 : Planche 2 avant mise en compatibilité	34
Figure 8 : Planche 2 après mise en compatibilité	35
Figure 9 : Réseau Natura 2000 au droit de la commune de Lattes	41
Figure 10 : Zonage d'inventaire, de protection et de gestion du milieu naturel au droit de la commune de Lattes	42
Figure 11 : Plans Nationaux d'Actions (PNA) au droit de la commune de Lattes	43
Figure 12 : Principaux enjeux environnementaux (1/2)	46
Figure 13 : Principaux enjeux environnementaux (2/2)	47

TABLEAUX

Tableau 1 : Historique du document d'urbanisme opposable.....	20
Tableau 2 : Proportion de l'emplacement réservé par zone	21
Tableau 3 : Réseaux Haute et Très Haute Tension dans la zone d'étude	45
Tableau 4 : Proportion de l'emplacement réservé par zonage du PLU	48
Tableau 5 : Exemple de tableau de suivi	52
Tableau 6 : Proportion de l'emplacement réservé par zonage du PLU	54
Tableau 7 : Exemple de tableau de suivi	56

1. GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

1.1. MISE EN COMPATIBILITÉ

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 est définie par la jurisprudence comme « la non-contrariété avec les options fondamentales » 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 2020¹, 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 Lattes s'inscrit dans le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole. Le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole 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 de Montpellier Méditerranée Métropole n'est donc pas nécessaire.**

1.2. MISE EN COMPATIBILITÉ D'UN PLU

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

Le PLU a principalement pour objet de :

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

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

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

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

¹ 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 PRÉSENT 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 Lattes, 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...).

La commune de Lattes est concernée par ces installations directement nécessaires à l'infrastructure (cf. chapitre 2.2.2 ci-après). À noter que, à ce stade des études, il est prévu de compléter les installations de la sous-station électrique existante de La Castelle (actuellement dédiée au projet de Contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier), sur le territoire communal.

1.4. RÉGLEMENTATION DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU ET DESCRIPTION DE LA PROCÉDURE

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 Lattes 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.



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

Figure 1: étapes de la procédure de mise en compatibilité

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.

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

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

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


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

- La région Occitanie ;
- Le département de l'Hérault ;
- Les autorités organisatrices des transports notamment la région compétente en matière de gestion des transports régionaux de voyageurs, notamment ferroviaires (réseau des trains express régionaux, TER) ;
- Les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de programme local de l'habitat ;
- des organismes de gestion des parcs naturels régionaux² et des parcs nationaux ;

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

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

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

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

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

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

③ Le rapport de la commission d'enquête :

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

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

④ Avis des communes / EPCI concernés :

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

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

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

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

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

1.4.2. Rappel des textes réglementaires

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[...]

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

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

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

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

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

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

[...]

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

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

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

[...]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[...]

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

[...] »

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

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

Il est en outre publié :

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

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

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

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

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

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

1.4.3. Le cas particulier des communes « Littoral »

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

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

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

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

La loi « Littoral » s'applique notamment aux communes riveraines des mers et océans, des étangs salés, des plans d'eau intérieurs d'une superficie supérieure à 1 000 hectares. La liste des communes dites « Littoral » est fixée par décret³.

La commune de Lattes, 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, est une commune littorale.

1.4.4. Contenu du dossier de mise en compatibilité

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

Il comprend les pièces suivantes :

- Une **présentation du projet soumis à enquête** (présentation générale et caractéristiques du projet sur la commune) ;
- Une **analyse de la compatibilité du PLU** de la commune concernée, notamment au regard :
 - Des incidences du projet sur le rapport de présentation ;
 - Des incidences du projet sur le projet d'Aménagement et de Développement Durable ;
 - Des orientations d'aménagement et de programmation ;
 - Des dispositions applicables aux différentes zones ;
 - Des emplacements réservés ;
 - Des espaces boisés classés (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,

³ Décret n°2004-311 du 29 mars 2004 fixant la liste des communes riveraines des estuaires et des deltas considérées comme littorales en application de l'article

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

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

2. LA PRÉSENTATION DU PROJET

2.1. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET

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

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

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

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

Plus qu'une simple ligne ferroviaire supplémentaire, le projet crée avec la voie ferrée existante un doublet de lignes efficient pour satisfaire les besoins de capacité, de robustesse et de qualité de services ferroviaires sur l'arc méditerranéen :

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



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

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

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

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

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

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

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

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

2.1.1. Les enjeux et les apports du projet

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

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

La Ligne Nouvelle permettra à la fois de faire circuler :

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

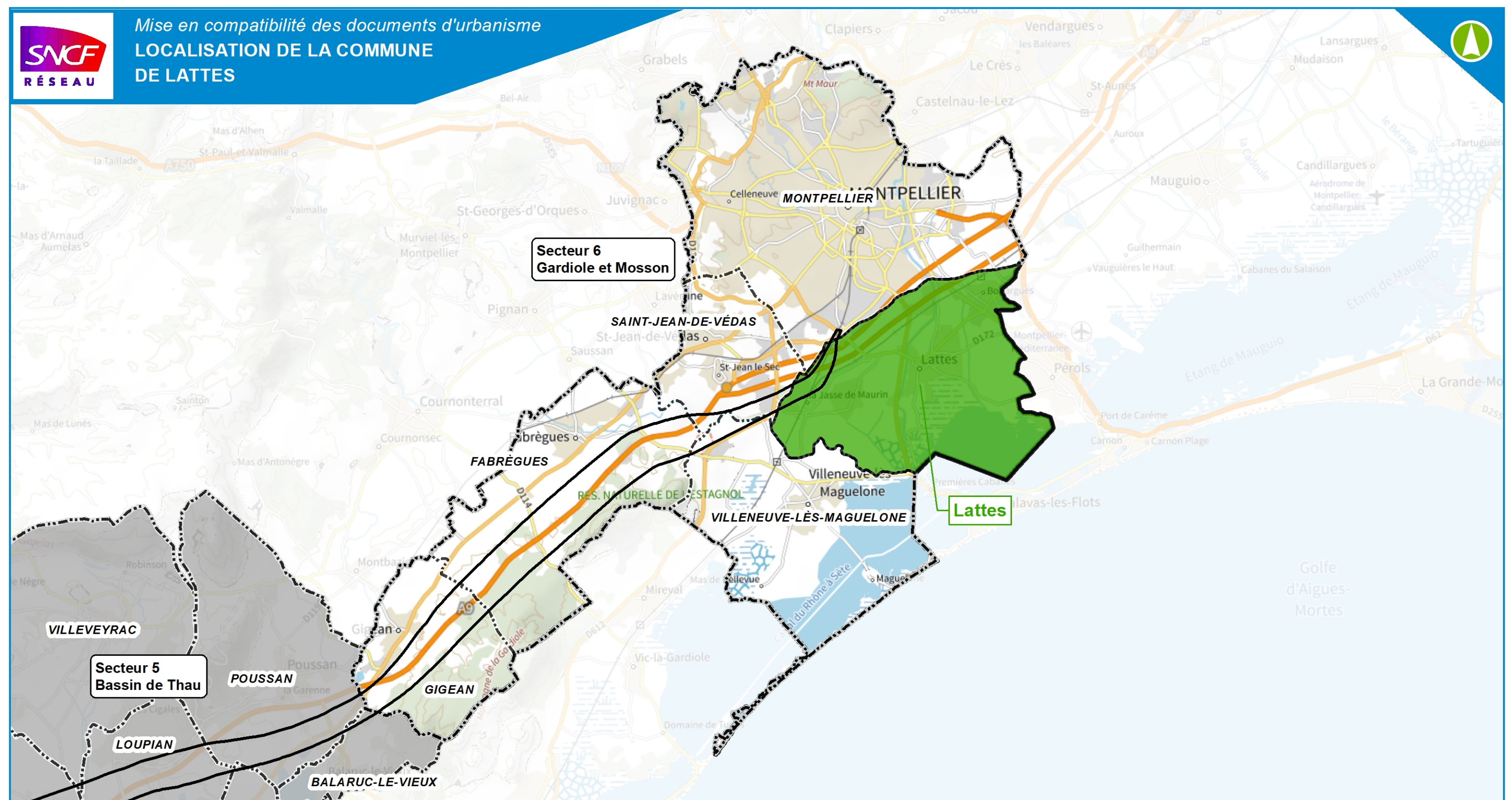
En complément de la voie ferrée existante modernisée, la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan permet de renforcer l'offre ferroviaire pour les voyageurs : plus de TGV, plus de TER sur la voie ferrée existante et de renforcer l'offre pour le transport de marchandises, créant ainsi les conditions d'un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

2.1.2. Les objectifs du projet

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

- Des objectifs de transport :
 - Pour les voyageurs grande distance : réduire les temps de parcours ;
 - Pour les voyageurs quotidiens : améliorer les services régionaux ferroviaires, et notamment les fréquences des TER ;
 - pour le fret, offrir des sillons⁴ 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.

⁴ Période durant laquelle une infrastructure donnée est affectée à la circulation d'un train entre deux points du réseau ferré.



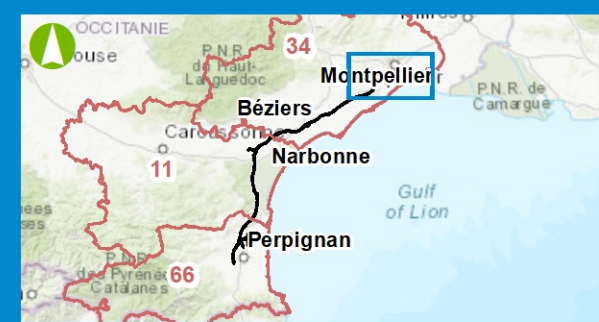
**Secteur 6
 Gardiole et Mosson**

Lattes

LÉGENDE

- Zone de Passage Préférentielle
- Commune concernée
- Limite communale

**LIGNE NOUVELLE
 MONTPELLIER PERPIGNAN**



0 1 2 Km
 Date : 02/02/2021
 Échelle : 1/110000

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


2.2. LES CARACTÉRISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE DE LATTES

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

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

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

La commune de Lattes est incluse dans le secteur 6 – Gardiole et Mosson (voir Figure 3 : Localisation de la commune de Lattes au regard du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ci-avant).

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

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

2.2.1. Le territoire communal

La commune de Lattes se situe dans le département de l'Hérault au sud de Montpellier dont elle est limitrophe.

Elle appartient à Montpellier Méditerranée Métropole qui regroupe 31 communes.

La superficie de Lattes est de 2 780 hectares et elle compte 16 564 habitants en 2017 (source INSEE 2017).

2.2.2. Le projet sur le territoire communal

Le projet de Ligne Nouvelle concerne le nord-ouest la commune de Lattes.

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

2.2.2.1. L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

La section courante de la Ligne Nouvelle traverse le territoire communal sur environ 900 m, exclusivement en remblai. Un raccordement traverse quant à lui la commune sur environ 1 400 m, alternant zones en remblai et en déblai.

La section courante et la plateforme de raccordement entrent sur la commune de Lattes (en limite avec Saint-Jean-de-Védas) en traversant le chemin de Montpellier à Villeneuve-lès-Maguelone sur une zone en remblai d'une hauteur de 15 m environ.

La section courante et le raccordement A s'écartent progressivement et franchissent le ruisseau du Rieucoulon sur 2 ouvrages distincts. Le raccordement s'embranchement vers le nord à la ligne Sète-Montpellier avant son passage sous l'autoroute A9 pour rejoindre la gare Montpellier Saint-Roch. La section courante rejoint le tracé du contournement de Nîmes et Montpellier.

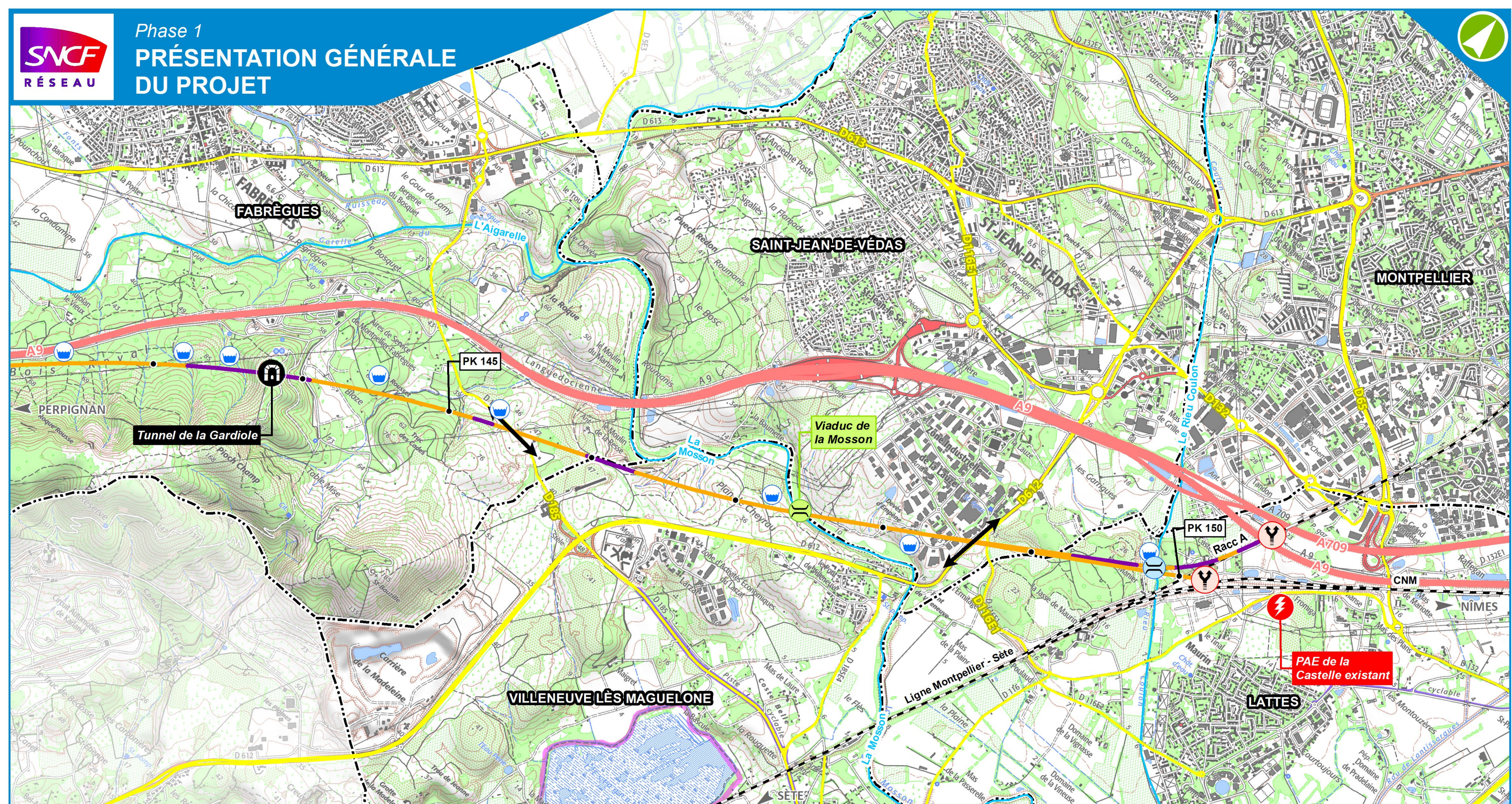
2.2.2.2. LES RÉTABLISSEMENTS DE VOIRIE

Aucune route départementale n'est interceptée par la ligne, mais 3 rétablissements de chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet.

Aucun chemin de randonnée n'est concerné.

2.2.2.3. LES INSTALLATIONS CONNEXES

A ce stade des études, il est prévu de compléter les installations de la sous-station électrique existante sur la commune.



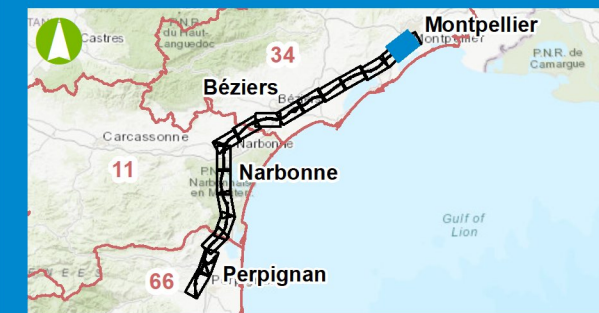
LÉGENDE

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

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

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

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



0 250 500
Mètres

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

Date: 22/06/2021
Échelle : 1/25000

3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU DE LATTES

3.1. CARACTÉRISTIQUES DU DOCUMENT D'URBANISME CONCERNÉ PAR LA MISE EN COMPATIBILITÉ

Le document d'urbanisme en vigueur de la commune de **Lattes** est son **PLU approuvé le 12 mars 2009** et dont la dernière modification en date est la modification n°3 approuvée le 24 novembre 2016.

Le tableau ci-dessous rappelle les principales évolutions du document en vigueur.

Tableau 1 : Historique du document d'urbanisme opposable

PLU de Lattes		
Approbation du document d'urbanisme	Approbation des révisions et révisions simplifiées	Approbation des modifications et modification simplifiées
PLU approuvé le 12/03/2009	Révision simplifiée n°1 le 03/05/2012 Révision simplifiée n°2 le 19/09/2013	Modification simplifiée n°1 le 28/06/2010 Modification n°1 le 14/04/2011 Modification n°2 le 03/05/2012 Modification simplifiée n°2 le 16/12/2015 Modification n°3 le 24/11/2016 Déclaration de projet valant mise en compatibilité (STEP Maéra) du 18/12/2019

À titre d'information, un PLU intercommunal à l'échelle de Montpellier Méditerranée Métropole a été prescrit le 12 novembre 2015. La phase de consultation a eu lieu en 2019. Son approbation n'est à ce jour pas effective.

De même, une procédure de mise à jour des annexes du PLU permettra de faire figurer une servitude T1 relative aux chemins de fer pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan dans le plan et la liste des servitudes d'utilité publique une fois le projet réalisé. L'annexe technique T1 est présentée en annexe 6.1 de ce dossier.

3.2. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LE RAPPORT DE PRÉSENTATION

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

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

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

Le rapport de présentation prend en compte le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, tant dans son volet diagnostic que dans son volet évaluation environnementale et dans les choix retenus pour établir le PADD et les mesures réglementaires du PLU.

Ainsi, le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne remet pas en cause le diagnostic ni les objectifs de développement de la commune et est compatible avec le rapport de présentation.

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

3.3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 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 Lattes s'articule autour de 4 axes :

- AXE I – Valoriser le paysage communal ;
- AXE II – Limiter le risque d'inondation ;
- AXE III – Améliorer les déplacements ;
- AXE IV – Structurer les zones urbaines et favoriser un développement urbain durable.

Ceux-ci sont déclinés sous forme de 16 orientations. Le projet de Ligne Nouvelle – comme le projet de contournement de Nîmes et Montpellier auquel il sera raccordé - est pris en compte dans le PADD, plus particulièrement dans le cadre de l'orientation 11 « Anticiper l'arrivée de grandes infrastructures routières et ferroviaires » qui consiste à :

- Réserver à l'urbanisation future, sans ouverture immédiate, le secteur situé en limite de la commune au nord de Boirargues, afin de ne pas grever la possibilité de réaliser un projet cohérent autour de la future gare TGV (projet à long terme), qui soit à la hauteur de cet équipement structurant d'intérêt communautaire ;
- Prendre en compte les nuisances induites par les infrastructures du couloir languedocien (LGV, A9, doublement de l'A9) et par l'aéroport de Montpellier Méditerranée, pour définir la vocation et les formes urbaines des espaces situés dans les zones de bruit de ces infrastructures.

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 COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

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

Le PLU de la commune de Lattes possède 4 orientations d'aménagement concernant :

- L'une au nord-est du centre-ville de Lattes, en bordure de la RD189 ;
- Une 2^{ème} située au nord du quartier de Boirargues et au sud de la gare TGV, entre l'avenue de la mer et la RD66 ;
- Une 3^{ème} au sud-ouest de la zone urbanisée du quartier de Maurin ;
- Une 4^{ème}, nommé « Hauts de Lattes », situé entre la Lironde et le marais de l'Estanel.

Les emprises du projet de Ligne Nouvelle n'interceptent pas les secteurs faisant l'objet de ces 4 orientations d'aménagement et ne compromettent pas leur réalisation. Le projet est donc compatible avec les orientations d'aménagement de la commune de Lattes.

Lattes est également concernée par une OAP du PLU de Montpellier concernant le secteur « Garosud Extension ». La voie ferrée existante borde les secteurs d'urbanisation de Garosud et son extension ainsi que des espaces verts et bassins de rétention. Le projet de Ligne Nouvelle n'est pas mentionné dans cette orientation d'aménagement.

L'emplacement réservé de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne remet pas en cause les orientations d'aménagement de ce secteur. **Le projet est donc compatible avec cette orientation d'aménagement du PLU de Montpellier du fait qu'il ne remet pas en cause cette dernière.**

3.5. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LE RÈGLEMENT

3.5.1. Les zones traversées

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

Tableau 2 : Proportion de l'emplacement réservé par zone

Zone concernée	Proportion de l'emplacement réservé par zone
Zone AUI (zone à urbaniser spécifique dédiée aux activités économiques)	10,6 %
<i>Dont</i>	
Secteur AUI1	5,6 %
Secteur AUI2	5 %
Zone A (zone agricole)	55,7 %
Zone N (zone naturelle)	33,7 %

À noter que l'emplacement réservé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est regroupé avec l'emplacement réservé pour CNM sous le numéro N1. Les valeurs présentées dans le tableau ci-dessus ne concernent que la partie LNMP de l'emplacement N1 et non pas sa globalité.

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

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

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

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

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

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

Le secteur de mise en compatibilité concerne trois zonages définis par le rapport de présentation et le règlement d'urbanisme du PLU communal :

- Zone AUI : il s'agit d'une zone à urbaniser spécifique dédiée aux activités économiques, pouvant faire l'objet d'une ouverture à l'urbanisation à court ou moyen terme, sous forme d'opération d'ensemble.

La zone AUI est fractionnée en divers secteurs, allant de AUI0 à AUI5.

Le projet de Ligne Nouvelle concerne les secteurs AUI1 et AUI2 :

- Secteur AUI1 : secteur qui est inclus dans le périmètre de la ZAC de Garosud Extension,
- Secteur AUI2 : secteur dont l'urbanisation sera soumise à l'avis favorable de Montpellier Méditerranée Métropole.

Selon l'article AUI-1, les occupations et utilisations du sol ne répondant pas aux conditions fixées à l'article AUI-2 sont interdites, de même que les affouillements ou exhaussements de sol qui ne sont pas nécessaires à la réalisation d'un projet admis sur la zone.

L'article AUI-2 définit des conditions d'occupations et d'utilisations du sol en précisant que celles-ci ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux infrastructures routières ou ferroviaires, ainsi qu'aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Néanmoins, il apparaît nécessaire d'explicitier les occupations et utilisations du sol admises à l'article AUI-2 pour la réalisation du projet de Ligne Nouvelle en zone AUI.

Le règlement de la zone AUI sera donc modifié afin de permettre la réalisation du projet.

- Zone A : la zone A correspond à la zone agricole de la commune. La zone A comprend des secteurs An et Ap concernés par la loi littoral, définis dans le schéma littoral du SCoT de l'agglomération de Montpellier. **Le projet ne concerne pas ces secteurs.**

D'après le plan de zonage au sein de la zone A, le projet est en partie concerné par le risque d'inondation (zone « R »). Cette zone R du plan de zonage correspond aux zonages Rn et Rp du PPRi en vigueur. La compatibilité du projet avec celui-ci est présentée dans la partie évaluation environnementale du présent dossier.

L'article A-1 établit que sont interdites dans la zone toutes les occupations et utilisations du sol autres que celles qui sont admises aux conditions fixées à l'article A-2, de même que celles ne répondant pas aux conditions du PPRi.

Selon l'article A-2, sont admis sous réserve du respect des prescriptions relatives aux zones inondables et du respect des éléments de paysage identifiés au titre de l'article L.123.1.7⁵ du code de l'urbanisme : « Les constructions et installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, y compris les constructions et installations nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation des infrastructures ferroviaires et autoroutières, ainsi que les affouillements qui y sont liés. Les ouvrages seront conçus et réalisés en respectant les dispositions réglementaires et particulièrement celles relatives à l'écoulement des eaux ». Le projet a été conçu en tenant compte des contraintes d'écoulement des eaux et est compatible avec le PPRi.

Néanmoins, l'article A-2 sera complété pour autoriser les exhaussements et dispenser le projet de Ligne Nouvelle des dispositions des articles 3 à 14.

Le règlement de la zone A sera donc modifié afin de permettre la réalisation du projet.

- Zone N : il s'agit des zones naturelles de la commune. La zone N comporte plusieurs secteurs et sous-secteurs, dont certains répondent notamment aux dispositions spécifiques découlant de la loi Littoral. Le projet ne concerne pas ces secteurs.

La zone N est en partie concernée par le risque d'inondation. Le projet n'est pas concerné par ce risque dans la zone.

L'article N-1 établit entre autres que sont interdites dans la zone toutes les occupations et utilisations du sol autres que celles qui sont admises aux conditions fixées à l'article N-2, de même que celles ne répondant pas aux conditions du PPRi et de même que les affouillements ou exhaussements de sol qui ne sont pas nécessaires à la réalisation d'un projet admis sur la zone ou aux ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Selon l'article N-2, sont admis sous réserve du respect des prescriptions relatives aux zones inondables et du respect des éléments de paysage identifiés au titre de l'article L.123-1-5 du code de l'urbanisme⁶ :

- « Les équipements publics d'infrastructures d'intérêt général dont la localisation répond à une nécessité technique impérative »
- « Les constructions et installations nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation des infrastructures ferroviaires et autoroutières, ainsi que les affouillements qui y sont liés. Les ouvrages seront conçus et réalisés en respectant les dispositions réglementaires et particulièrement celles relatives à l'écoulement des eaux ».

Néanmoins, l'article A-2 sera complété pour autoriser les exhaussements et dispenser le projet de Ligne Nouvelle des dispositions des articles 3 à 14.

Le règlement de la zone N sera donc modifié afin de permettre la réalisation du projet.

La mise en compatibilité porte donc sur le règlement des zonages AUI, A et N du document d'urbanisme décrit au chapitre « Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU ».

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

Au regard des éléments analysés dans cette section, le plan de zonage sera mis en compatibilité pour tenir compte :

- De la modification de l'emprise de l'emplacement réservé pour le projet,
- Du déclassement d'une partie de l'EBC du bois de Maurin.

⁵ Ancienne numérotation du code de l'urbanisme.

⁶ Ancienne numérotation du code de l'urbanisme.

3.6. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

36 emplacements réservés sont inscrits au PLU de Lattes. L'emplacement réservé N1 concerne la Ligne Nouvelle Languedoc Roussillon et le contournement de Nîmes et Montpellier dont le bénéficiaire est indiqué « RFF », pour une superficie totale de 871 590 m².

Le projet de Ligne Nouvelle ayant évolué depuis la création de cet emplacement réservé, il conviendra de faire évoluer cet emplacement réservé N1. La modification porte à la fois sur la liste des emplacements réservés et la représentation graphique de cet ER sur le plan de zonage.

À noter également que l'emplacement réservé pour le projet recoupe légèrement l'emplacement réservé N2 (emprise complémentaire pour raccordement du CNM).

3.7. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LES ESPACES BOISÉS CLASSÉS

La localisation de l'emplacement réservé implique le déclassement partiel d'un Espace Boisé Classé, le bois de Maurin.


Le déclassement partiel et limité de cet EBC est d'environ 1,08 ha (soit 4,4 % de la surface totale d'EBC de la commune) qui seront déclassés dans le cadre du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

3.8. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ AVEC 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)


La localisation de l'emplacement réservé proposé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan recoupe des éléments de paysage identifiés par le plan de zonage.

Un corridor vert autour du ruisseau du Rieu Coulon est intercepté. Le projet de Ligne Nouvelle prévoit des ouvrages permettant de maintenir la continuité écologique sur ce secteur. Le projet de Ligne Nouvelle est donc compatible avec cet élément de paysage.

Un second corridor vert est franchi plus au nord, en limite avec la zone AUI1. À ce niveau le projet de Ligne Nouvelle rejoint la ligne existante. L'emplacement réservé est inchangé par rapport à l'emplacement réservé actuel, qui conservait le corridor en l'état. Par ailleurs les mesures prévues dans le cadre de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan au titre de la prise en compte des incidences écologiques et paysagères permettent de considérer que le projet ne contrarie pas cet élément de paysage.

 Ces mesures sont rappelées dans les § 5.5.2.4 concernant les fonctionnalités écologiques et § 5.5.5 concernant le paysage du présent dossier de mise en compatibilité.

4. DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU

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

4.1. MODIFICATION APPORTÉES AU RAPPORT DE PRÉSENTATION : LISTE DES EBC

Le rapport de présentation du PLU fait état des espaces inscrits en espaces boisés classés et indique les surfaces. Pour l'EBC du bois de Maurin, il est indiqué ceci :

- « Bois de Maurin : 19,78 ha, scindé en deux parties, afin de prendre en compte l'emplacement réservé pour la future LGV ».

Cette rédaction est modifiée comme suit, après réduction d'environ 1,08 ha de cet EBC :

- « Bois de Maurin : **18,7 ha** scindé en deux parties, afin de prendre en compte l'emplacement réservé pour la future LGV ».

4.2. MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT D'URBANISME

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

Seuls les extraits nécessitant des modifications 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.

Zone AUI : Avant mise en compatibilité	Zone AUI : Après mise en compatibilité
<p><u>ARTICLE AUI-2 LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIÈRES</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les constructions et installations nouvelles doivent être réalisées sous forme d'opérations d'ensemble, dont la superficie minimale du terrain d'assiette est de 10 000 m², et à condition que l'opération soit cohérente avec un aménagement global de la zone. Toutefois, les exceptions ci-dessous peuvent être admises ; • Pour le secteur AUI1, la disposition précédente ne s'applique pas (le plan de composition définit une partition en lots) ; • Il peut être admis un terrain d'assiette inférieur à 10 000 m² pour les parcelles ayant une superficie inférieure à ce minimum et qui ne peuvent de manière manifeste être rattachées à des propriétés riveraines ; • Le changement d'affectation, l'aménagement et l'accroissement de la SHON, dans la limite de 60 m² ou 15% de SHON supplémentaire, peuvent être admis pour les bâtiments suivants : La Concorde, mas de Balme, mas de Mariotte, mas de La Pinède, domaine de la Castelle ; • L'extension des autres bâtiments existants peut être admis, à concurrence de 40 m² maximum ou 10% de la surface hors œuvre des planchers existants une seule fois, et à condition de ne créer de logement nouveau ; • Ces conditions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux infrastructures routières ou ferroviaires, ainsi qu'aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. • En zone AUI5, il est admis la création d'un centre technique municipal, avec la création de logements à condition qu'ils soient destinés aux personnes dont la présence est indispensable sur la zone. 	<p><u>ARTICLE AUI-2 LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIÈRES</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les constructions et installations nouvelles doivent être réalisées sous forme d'opérations d'ensemble, dont la superficie minimale du terrain d'assiette est de 10 000 m², et à condition que l'opération soit cohérente avec un aménagement global de la zone. Toutefois, les exceptions ci-dessous peuvent être admises ; • Pour le secteur AUI1, la disposition précédente ne s'applique pas (le plan de composition définit une partition en lots) ; • Il peut être admis un terrain d'assiette inférieur à 10 000 m² pour les parcelles ayant une superficie inférieure à ce minimum et qui ne peuvent de manière manifeste être rattachées à des propriétés riveraines ; • Le changement d'affectation, l'aménagement et l'accroissement de la SHON, dans la limite de 60 m² ou 15% de SHON supplémentaire, peuvent être admis pour les bâtiments suivants : La Concorde, mas de Balme, mas de Mariotte, mas de La Pinède, domaine de la Castelle ; • L'extension des autres bâtiments existants peut être admis, à concurrence de 40 m² maximum ou 10% de la surface hors œuvre des planchers existants une seule fois, et à condition de ne créer de logement nouveau ; • Ces conditions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux infrastructures routières ou ferroviaires, ainsi qu'aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. • Les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ainsi que les outillages, équipements et installations techniques sont autorisés, sans que leur soient applicables les dispositions des articles AUI-3 à AUI-14 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires. • En zone AUI5, il est admis la création d'un centre technique municipal, avec la création de logements à condition qu'ils soient destinés aux personnes dont la présence est indispensable sur la zone.

Zone A : Avant mise en compatibilité	Zone A : Après mise en compatibilité
<p><u>ARTICLE A-2 LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIÈRES</u></p> <p>Sont admis sous réserve du respect des prescriptions relatives aux zones inondables et du respect des éléments de paysage identifiés au titre de l'article L123.1.7 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les constructions et installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, y compris les constructions et installations nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation des infrastructures ferroviaires et autoroutières, ainsi que les affouillements qui y sont liés. Les ouvrages seront conçus et réalisés en respectant les dispositions réglementaires et particulièrement celles relatives à l'écoulement des eaux ; • sauf en An et Ap, les constructions, les installations et les équipements <u>nécessaires</u> à l'exploitation agricole (y compris les activités équestres), à condition d'être situés en continuité d'un bâtiment d'exploitation existant ou en continuité de lattes-centre, Maurin, Boirargues. La construction en discontinuité de ces trois zones ne peut être admise que si l'activité est incompatible avec les zones habitées, et après avis de la commission départementale de la nature et des sites et accord du préfet. • le changement d'affectation, l'aménagement et l'accroissement de la SHON des bâtiments existants sans extension au-delà des murs extérieurs existants, pour les bâtiments suivants : mas des Terres Noires, mas de Balme, mas de Bellevue, La Concorde, domaine de la Castelle, mas du Cheval, domaine de l'Estelle, mas d'en Valat, mas de Fangouse, mas de Gau, domaine de Maurin, mas de Mariotte, mas des Pins, mas de la Plaine, mas de la Passerelle, mas de Pradelaine, domaine de Rignac, château de la Tour, domaine de la Vignasse et Vineuse, mas de Portal ; • les exhaussements nécessaires à un projet admis dans la zone devront être réalisés avec des matériaux naturels (terre, végétaux...). <p>Les travaux ayant pour effet de modifier ou de supprimer un espace identifié au titre de l'article L123-1-7° sont soumis à déclaration préalable en application des articles R421-17- d et R421-23-h du code de l'urbanisme.</p> <p>Les clôtures sont soumises à l'article R421-12-c.</p>	<p><u>ARTICLE A-2 LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIÈRES</u></p> <p>Sont admis sous réserve du respect des prescriptions relatives aux zones inondables et du respect des éléments de paysage identifiés au titre de l'article L123.1.7 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les constructions et installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, y compris les constructions et installations nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation des infrastructures ferroviaires et autoroutières, ainsi que les affouillements/exhaussements qui y sont liés. Les ouvrages seront conçus et réalisés en respectant les dispositions réglementaires et particulièrement celles relatives à l'écoulement des eaux ; Les dispositions des articles A-3 à A-14 du règlement ne s'appliquent pas à la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ; • sauf en An et Ap, les constructions, les installations et les équipements <u>nécessaires</u> à l'exploitation agricole (y compris les activités équestres), à condition d'être situés en continuité d'un bâtiment d'exploitation existant ou en continuité de lattes-centre, Maurin, Boirargues. La construction en discontinuité de ces trois zones ne peut être admise que si l'activité est incompatible avec les zones habitées, et après avis de la commission départementale de la nature et des sites et accord du préfet ; • le changement d'affectation, l'aménagement et l'accroissement de la SHON des bâtiments existants sans extension au-delà des murs extérieurs existants, pour les bâtiments suivants : mas des Terres Noires, mas de Balme, mas de Bellevue, La Concorde, domaine de la Castelle, mas du Cheval, domaine de l'Estelle, mas d'en Valat, mas de Fangouse, mas de Gau, domaine de Maurin, mas de Mariotte, mas des Pins, mas de la Plaine, mas de la Passerelle, mas de Pradelaine, domaine de Rignac, château de la Tour, domaine de la Vignasse et Vineuse, mas de Portal ; <p>Les exhaussements nécessaires à un projet admis dans la zone devront être réalisés avec des matériaux naturels (terre, végétaux...).</p> <p>Les travaux ayant pour effet de modifier ou de supprimer un espace identifié au titre de l'article L.123-1-7° sont soumis à déclaration préalable en application des articles R.421-17- d et R.421-23-h du code de l'urbanisme.</p> <p>Les clôtures sont soumises à l'article R421-12-c.</p>

Zone N : Avant mise en compatibilité	Zone N : Après mise en compatibilité
<p><u>ARTICLE N-2 LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIÈRES</u></p> <p><u>Sont admis sous réserve</u> du respect des prescriptions relatives aux zones inondables et des éléments de paysage identifiés au titre de l'article L123.1.7 :</p> <ul style="list-style-type: none"> les équipements publics d'infrastructures d'intérêt général dont la localisation répond à une nécessité technique impérative ; les constructions et installations nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation des infrastructures ferroviaires et autoroutières, ainsi que les affouillements qui y sont liés. Les ouvrages seront conçus et réalisés en respectant les dispositions réglementaires et particulièrement celles relatives à l'écoulement des eaux ; sauf dans les secteurs Nm, Nn et Np : les constructions, extensions en une seule fois à compter de la date d'approbation de la 2eme modification, installations et équipements nécessaires aux activités équestres existantes, à la double condition : <ul style="list-style-type: none"> ne pas représenter plus de 20 % de surface plancher existante sans dépasser 100m² d'extension et sans permettre la création d'un logement supplémentaire, et d'être situés en contiguïté d'un bâtiment existant ou en continuité des trois zones de Lattes- Centre, Maurin et Boirargues. La construction en discontinuité de ces trois dernières zones ne peut être admise que si l'activité est incompatible avec les zones habitées, et après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et sites, et après accord du Préfet. ; le changement de destination, l'aménagement et l'accroissement de la SHON sans extension au-delà des murs extérieurs existants, des mas suivants et de leurs bâtiments de proximité : mas de la Céreirède, mas du Cheval, mas Desplans, domaine de l'Ermitage, mas de Fromiga, domaine de Gramenet, mas de La Lyonnaise, La Jasse de Maurin, mas Manier, mas de Manse, mas Neuf, mas Rouge, mas Saint Jean, mas Servent, mas St-Etienne, mas St-Sauveur, les constructions légères liées à l'accueil du public, à la découverte ou à la protection des espaces et milieux littoraux ; les aménagements liés au traitement des eaux usées et ceux liés à la réhabilitation des sites en espaces naturels, ainsi que les constructions ou installations nécessaires au fonctionnement et au gardiennage de ces zones (nouvelle station d'épuration, réhabilitation de l'ancienne décharge du Thot, réhabilitation de l'ancienne station d'épuration). les bassins de rétention sont admis à conditions qu'ils ne portent pas atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers, ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et des paysages. <p>Sur les secteurs suivants, sont uniquement admis :</p> <ul style="list-style-type: none"> en Na, les constructions destinées à la protection ou à la mise en valeur des vestiges, ainsi que les dépôts de matériaux nécessaires aux travaux de fouilles ; en Nc et Ncn, l'amélioration des installations et la réfection des bâtiments existants, sans augmentation du nombre d'emplacements et de la capacité d'accueil ; en Ne, les constructions et installations nécessaires aux équipements publics ou d'intérêt collectif existants ; en Ng, les constructions et installations nécessaires à l'aménagement d'une aire de grand passage pour les gens du voyage, ainsi que constructions et installations nécessaires aux services publics ; en NL et NLp, les aménagements à caractère ludique organisés de manière extensive, sans construction, ainsi que les constructions liées au musée archéologique, à condition de n'être pas destinées à l'habitation et d'être bien intégrée dans le site ; en NLn, les équipements légers sportifs et de loisirs, nécessaires à la valorisation du milieu naturel ; 	<p><u>ARTICLE N-2 LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIÈRES</u></p> <p><u>Sont admis sous réserve</u> du respect des prescriptions relatives aux zones inondables et des éléments de paysage identifiés au titre de l'article L123.1.7 :</p> <ul style="list-style-type: none"> les équipements publics d'infrastructures d'intérêt général dont la localisation répond à une nécessité technique impérative ; les constructions et installations nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation des infrastructures ferroviaires et autoroutières, ainsi que les affouillements/exhaussements qui y sont liés. Les ouvrages seront conçus et réalisés en respectant les dispositions réglementaires et particulièrement celles relatives à l'écoulement des eaux ; Les dispositions des articles A-3 à A-14 du règlement ne s'appliquent pas à la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ; sauf dans les secteurs Nm, Nn et Np : les constructions, extensions en une seule fois à compter de la date d'approbation de la 2eme modification, installations et équipements nécessaires aux activités équestres existantes, à la double condition : <ul style="list-style-type: none"> ne pas représenter plus de 20 % de surface plancher existante sans dépasser 100m² d'extension et sans permettre la création d'un logement supplémentaire, et d'être situés en contiguïté d'un bâtiment existant ou en continuité des trois zones de Lattes- Centre, Maurin et Boirargues. La construction en discontinuité de ces trois dernières zones ne peut être admise que si l'activité est incompatible avec les zones habitées, et après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et sites, et après accord du Préfet. ; le changement de destination, l'aménagement et l'accroissement de la SHON sans extension au-delà des murs extérieurs existants, des mas suivants et de leurs bâtiments de proximité : mas de la Céreirède, mas du Cheval, mas Desplans, domaine de l'Ermitage, mas de Fromiga, domaine de Gramenet, mas de La Lyonnaise, La Jasse de Maurin, mas Manier, mas de Manse, mas Neuf, mas Rouge, mas Saint Jean, mas Servent, mas St-Etienne, mas St-Sauveur, les constructions légères liées à l'accueil du public, à la découverte ou à la protection des espaces et milieux littoraux ; les aménagements liés au traitement des eaux usées et ceux liés à la réhabilitation des sites en espaces naturels, ainsi que les constructions ou installations nécessaires au fonctionnement et au gardiennage de ces zones (nouvelle station d'épuration, réhabilitation de l'ancienne décharge du Thot, réhabilitation de l'ancienne station d'épuration). les bassins de rétention sont admis à conditions qu'ils ne portent pas atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers, ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et des paysages. <p>Sur les secteurs suivants, sont uniquement admis :</p> <ul style="list-style-type: none"> en Na, les constructions destinées à la protection ou à la mise en valeur des vestiges, ainsi que les dépôts de matériaux nécessaires aux travaux de fouilles ; en Nc et Ncn, l'amélioration des installations et la réfection des bâtiments existants, sans augmentation du nombre d'emplacements et de la capacité d'accueil ; en Ne, les constructions et installations nécessaires aux équipements publics ou d'intérêt collectif existants ; en Ng, les constructions et installations nécessaires à l'aménagement d'une aire de grand passage pour les gens du voyage, ainsi que constructions et installations nécessaires aux services publics ;

- en Nm et Ncm, les services publics et activités exigeant la proximité immédiate de l'eau, sous réserve des dispositions de la loi littoral ;
- en Nn :
 - les aménagements légers visés à l'article L146-2 du code de l'urbanisme, sous réserve des conditions fixées à cet article ;
 - les travaux de confortation ou d'amélioration des constructions existantes, à condition de ne pas augmenter leur volume et leur emprise au sol, de ne pas changer de destination, ni créer de logements supplémentaires ;
- en Njs, les installations et aménagements légers nécessaires aux jardins familiaux, aux terrains de sport ou aux parcours sportifs. Les abris de jardins pourront être admis à conditions d'être implantés en fond de parcelle et d'avoir une superficie maximale de 6 m², et d'être réalisés en matériaux naturels démontables ;
- en Ns et Nsp, les installations et aménagements légers nécessaires aux parcours sportifs et aux terrains de sport.

Les travaux ayant pour effet de modifier ou de supprimer un espace identifié au titre de l'article L123-1-7° sont soumis à déclaration préalable en application des articles R421-17-d et R421-23-h du code de l'urbanisme ;

Les clôtures sont soumises à l'article R421-12-c.

- en NL et NLp, les aménagements à caractère ludique organisés de manière extensive, sans construction, ainsi que les constructions liées au musée archéologique, à condition de n'être pas destinées à l'habitation et d'être bien intégrée dans le site ;
- en NLn, les équipements légers sportifs et de loisirs, nécessaires à la valorisation du milieu naturel ;
- en Nm et Ncm, les services publics et activités exigeant la proximité immédiate de l'eau, sous réserve des dispositions de la loi littoral ;
- en Nn :
 - les aménagements légers visés à l'article L146-2 du code de l'urbanisme, sous réserve des conditions fixées à cet article ;
 - les travaux de confortation ou d'amélioration des constructions existantes, à condition de ne pas augmenter leur volume et leur emprise au sol, de ne pas changer de destination, ni créer de logements supplémentaires ;
- en Njs, les installations et aménagements légers nécessaires aux jardins familiaux, aux terrains de sport ou aux parcours sportifs. Les abris de jardins pourront être admis à conditions d'être implantés en fond de parcelle et d'avoir une superficie maximale de 6 m², et d'être réalisés en matériaux naturels démontables ;
- en Ns et Nsp, les installations et aménagements légers nécessaires aux parcours sportifs et aux terrains de sport.

Les travaux ayant pour effet de modifier ou de supprimer un espace identifié au titre de l'article L123-1-7° sont soumis à déclaration préalable en application des articles R421-17-d et R421-23-h du code de l'urbanisme ;

Les clôtures sont soumises à l'article R421-12-c.

4.3. MODIFICATIONS APPORTÉES AUX EMBLEMES RÉSERVÉS

Le tableau des emplacements réservés sera modifié à l'occasion de la mise en compatibilité (situé dans le rapport de présentation du PLU).

L'emplacement réservé N1 sera réintitulé « Ligne à Grande Vitesse Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan Contournement de Nîmes et Montpellier ». Le nom du bénéficiaire évoluera également, Réseau Ferré de France étant devenu SNCF Réseau au 1^{er} janvier 2015.

Les tableaux ci-après présentent les emplacements réservés avant et après mise en compatibilité. Il est disposé en vis-à-vis dans ses deux versions : en vigueur (avant mise en compatibilité) et après mise en compatibilité.

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

TABLEAU AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ

N°	Nature de l'opération	Superficie approximative	Bénéficiaire
N1	Ligne à Grande Vitesse Ligne nouvelle Languedoc Roussillon Contournement de Nîmes et Montpellier	871 590 m ²	RFF
N2	Emprise complémentaire pour raccordement du CNM	207 543 m ²	RFF
N3	Dédoulement de l'A9 au droit de Montpellier – Aménagement de capacité	1 128 000 m ²	État
D1	RD116 : élargissement à 16m entre la RD132 et la Mosson	58 110 m	Département
D2	RD116 E1 : élargissement à 16 m entre la RD116 et St-Jean-de-Védas	16 232 m ²	Département
D3	RD58 : Élargissement à 16 m entre la RD21 et le giratoire d'entrée de Lattes	21 700 m ²	Département
D4	RD 21 E6 : élargissement à 18 m entre la RD21 et Pérois	22 000 m ²	Département
D5	RD132 : élargissement et aménagement d'une piste cyclable entre le giratoire de Fangouse et Pérois – Emprise 18 m.	40 450 m ²	Département
D6	RD132 E1 : élargissement à 12 m entre la RD132 et le mas de Saporta	17 000 m ²	Département
A2	Réserve pour la création d'un parking à Pont Trinquat	21 150 m ²	Agglomération
A3	Réserve pour la création d'un mini-remisage à l'Estanel	4 050 m ²	Agglomération

N°	Nature de l'opération	Superficie approximative	Bénéficiaire
A4	Réserve pour l'aménagement du chenal de dérivation de la Lironde	887 586,68 m ²	Agglomération
A5	Réserve pour le renforcement des digues du Lez	583 086 m ²	Agglomération
C1	Quartier Mas de Jaumes Réserve pour réalisation d'une voie de desserte – Emprise 10 m et variable	6 145 m ²	Commune
C2	Réserve foncière pour équipements publics	2 000 m ²	Commune
C3	Réserve foncière pour l'aménagement d'un espace piétonnier paysager le long de la Roubine	8 000 m ²	Commune

TABLEAU APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ

N°	Nature de l'opération	Superficie approximative	Bénéficiaire
N1	Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan Contournement de Nîmes et Montpellier	401 175 m ²	SNCF Réseau
N2	Emprise complémentaire pour raccordement du CNM	135 798 m ²	RFF
N3	Dédoublage de l'A9 au droit de Montpellier – Aménagement de capacité	957 165 m ²	État
D1	RD116 : élargissement à 16m entre la RD132 et la Mosson	58 110 m	Département
D2	RD116 E1 : élargissement à 16 m entre la RD116 et St-Jean-de-Védas	16 232 m ²	Département
D3	RD58 : Élargissement à 16 m entre la RD21 et le giratoire d'entrée de Lattes	21 700 m ²	Département
D4	RD 21 E6 : élargissement à 18 m entre la RD21 et Pérols	22 000 m ²	Département
D5	RD132 : élargissement et aménagement d'une piste cyclable entre le giratoire de Fangouse et Pérols – Emprise 18 m.	40 450 m ²	Département
D6	RD132 E1 : élargissement à 12 m entre la RD132 et le mas de Saporta	17 000 m ²	Département
A2	Réserve pour la création d'un parking à Pont Trinquat	21 150 m ²	Agglomération
A3	Réserve pour la création d'un mini-remisage à l'Estanel	4 050 m ²	Agglomération
A4	Réserve pour l'aménagement du chenal de dérivation de la Lironde	887 586,68 m ²	Agglomération
A5	Réserve pour le renforcement des digues du Lez	583 086 m ²	Agglomération
C1	Quartier Mas de Jaumes Réserve pour réalisation d'une voie de desserte – Emprise 10 m et variable	6 145 m ²	Commune
C2	Réserve foncière pour équipements publics	2 000 m ²	Commune
C3	Réserve foncière pour l'aménagement d'un espace piétonnier paysager le long de la Roubine	8 000 m ²	Commune

N°	Nature de l'opération	Superficie approximative	Bénéficiaire
C4	L'Estagnol - Réserve foncière pour l'aménagement d'un espace public planté paysager et bassin de rétention	192 700 m ²	Commune
C7	Extension du cimetière	28 400 m ²	Commune
C8	Aménagement d'une liaison vers la ZAC de l'aéroport sur Pérols Emprise 16 m	961 m ²	Commune
C9	Aménagement d'une liaison vers la future zone à urbaniser Emprise 10 m	350 m ²	Commune
C10	Aménagement d'un bassin de rétention – secteur de Boirargues	65 570 m ²	Commune
C11	Création d'un équipement public-Secteur de Boirargues	3 800 m ²	Commune
C12	Aménagement d'une liaison de quartier – Lattes centre	1 860 m ²	Commune
C13	Aménagement d'une liaison entre la rue Wagner et l'avenue de l'Europe Emprise 9 m	350 m ²	Commune
C14	Aménagement d'un équipement public sportif en lien avec Pérols	25 800 m ²	Commune
C15	Élargissement du chemin communal n°11 du Mas de Causse - Réserve pour l'aménagement d'une liaison intervillageoise avec Pérols	12 400 m ²	Commune
C16	Réserve pour l'aménagement d'une liaison intervillageoise avec Pérols	4 065 m ²	Commune
C17	Réserve pour l'aménagement d'une voie de desserte du Mas de Gau-Emprise 10m	5 100 m ²	Commune
C19	Projet d'équipement public culturel et sportif	26 265 m ²	Commune
C20	Réserve pour la création d'une piste cyclable –Emprise 4m	4 850 m ²	Commune
C21	Réserve pour la création d'une piste cyclable –Emprise 4m	1 086 m ²	Commune
C22	Réserve pour équipement public scolaire et sportif	26 265 m ²	Commune Agglomération Conseil Général
C23	Réserve pour la réalisation d'un accès piéton et cyclable à Boirargues. Largeur 5 m environ.	2 991 m ²	Commune
C24	Réserve pour la création d'un parking pour le musée et Saint Sauveur Embouchac	8 927 m ²	Commune
C25	Réserve pour la création d'un parking tramway à Boirargues	25 295 m ²	Agglomération
C26	Réserve pour l'agrandissement de la rue du Mistral à Boirargues	607 m ²	Commune

N°	Nature de l'opération	Superficie approximative	Bénéficiaire
C4	L'Estagnol - Réserve foncière pour l'aménagement d'un espace public planté paysager et bassin de rétention	192 700 m ²	Commune
C7	Extension du cimetière	28 400 m ²	Commune
C8	Aménagement d'une liaison vers la ZAC de l'aéroport sur Pérols Emprise 16 m	961 m ²	Commune
C9	Aménagement d'une liaison vers la future zone à urbaniser Emprise 10 m	350 m ²	Commune
C10	Aménagement d'un bassin de rétention – secteur de Boirargues	65 570 m ²	Commune
C11	Création d'un équipement public-Secteur de Boirargues	3 800 m ²	Commune
C12	Aménagement d'une liaison de quartier – Lattes centre	1 860 m ²	Commune
C13	Aménagement d'une liaison entre la rue Wagner et l'avenue de l'Europe Emprise 9 m	350 m ²	Commune
C14	Aménagement d'un équipement public sportif en lien avec Pérols	25 800 m ²	Commune
C15	Élargissement du chemin communal n°11 du Mas de Causse - Réserve pour l'aménagement d'une liaison intervillageoise avec Pérols	12 400 m ²	Commune
C16	Réserve pour l'aménagement d'une liaison intervillageoise avec Pérols	4 065 m ²	Commune
C17	Réserve pour l'aménagement d'une voie de desserte du Mas de Gau-Emprise 10m	5 100 m ²	Commune
C19	Projet d'équipement public culturel et sportif	26 265 m ²	Commune
C20	Réserve pour la création d'une piste cyclable –Emprise 4m	4 850 m ²	Commune
C21	Réserve pour la création d'une piste cyclable –Emprise 4m	1 086 m ²	Commune
C22	Réserve pour équipement public scolaire et sportif	26 265 m ²	Commune Agglomération Conseil Général
C23	Réserve pour la réalisation d'un accès piéton et cyclable à Boirargues. Largeur 5 m environ.	2 991 m ²	Commune
C24	Réserve pour la création d'un parking pour le musée et Saint Sauveur Embouchac	8 927 m ²	Commune
C25	Réserve pour la création d'un parking tramway à Boirargues	25 295 m ²	Agglomération
C26	Réserve pour l'agrandissement de la rue du Mistral à Boirargues	607 m ²	Commune

4.4. MODIFICATIONS APPORTÉES 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 la modification de l'emplacement réservé du projet, de l'espace boisé classé du bois de Maurin et des éléments de paysage à préserver.

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

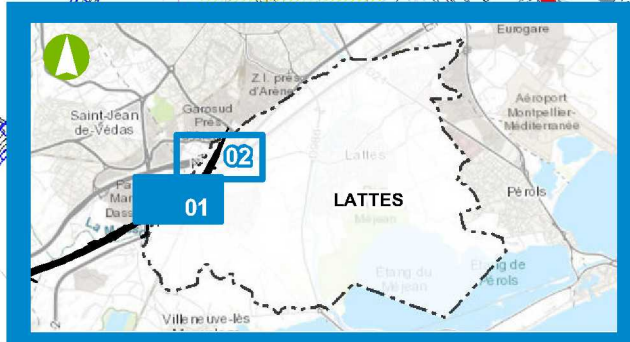
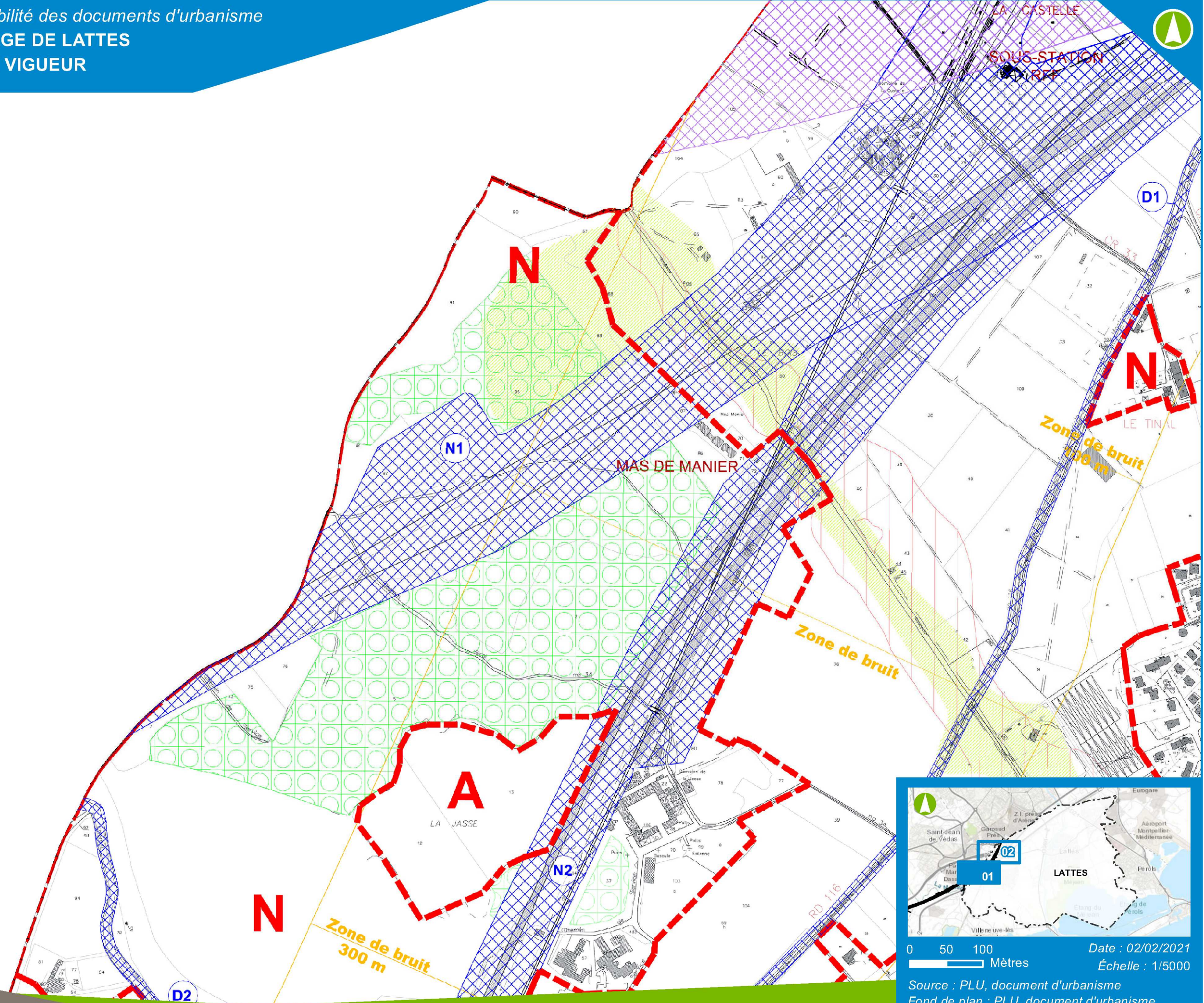
---	Limites de zones
U	Zones urbanisées
AU	Zones à urbaniser
A	Zones agricoles
N	Zones naturelles
	Emplacements réservés
	Espaces Boisés Classés
	300 m Zone de bruit des infrastructures de transport terrestre
	100 m Zone non aedificandi
Éléments du paysage identifiés L. 123.1.7 :	
	Corridors verts
	Ilôt à protéger et à mettre en valeur au titre de l'Art. 123.1 AL7
	Zones bleues "B" du PPRI : zones inondables d'aléa modéré
	Zones rouges "R" du PPRI : zones inondables naturelles, peu ou non urbanisées, d'aléa indifférencié
	Zones rouges "Ru" du PPRI : zones inondables densément urbanisées soumises à un aléa grave
	Zones rouges "Ru1" du PPRI : zones inondables densément urbanisées soumises à un aléa très grave

LÉGENDE – APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ

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



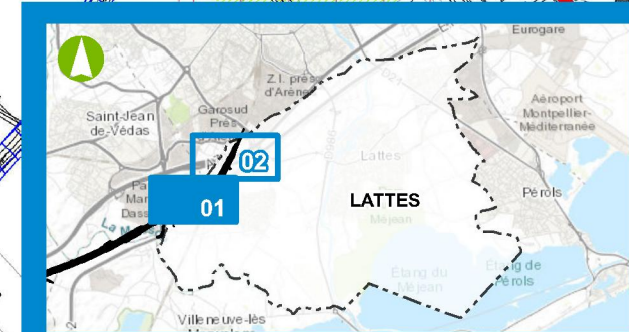
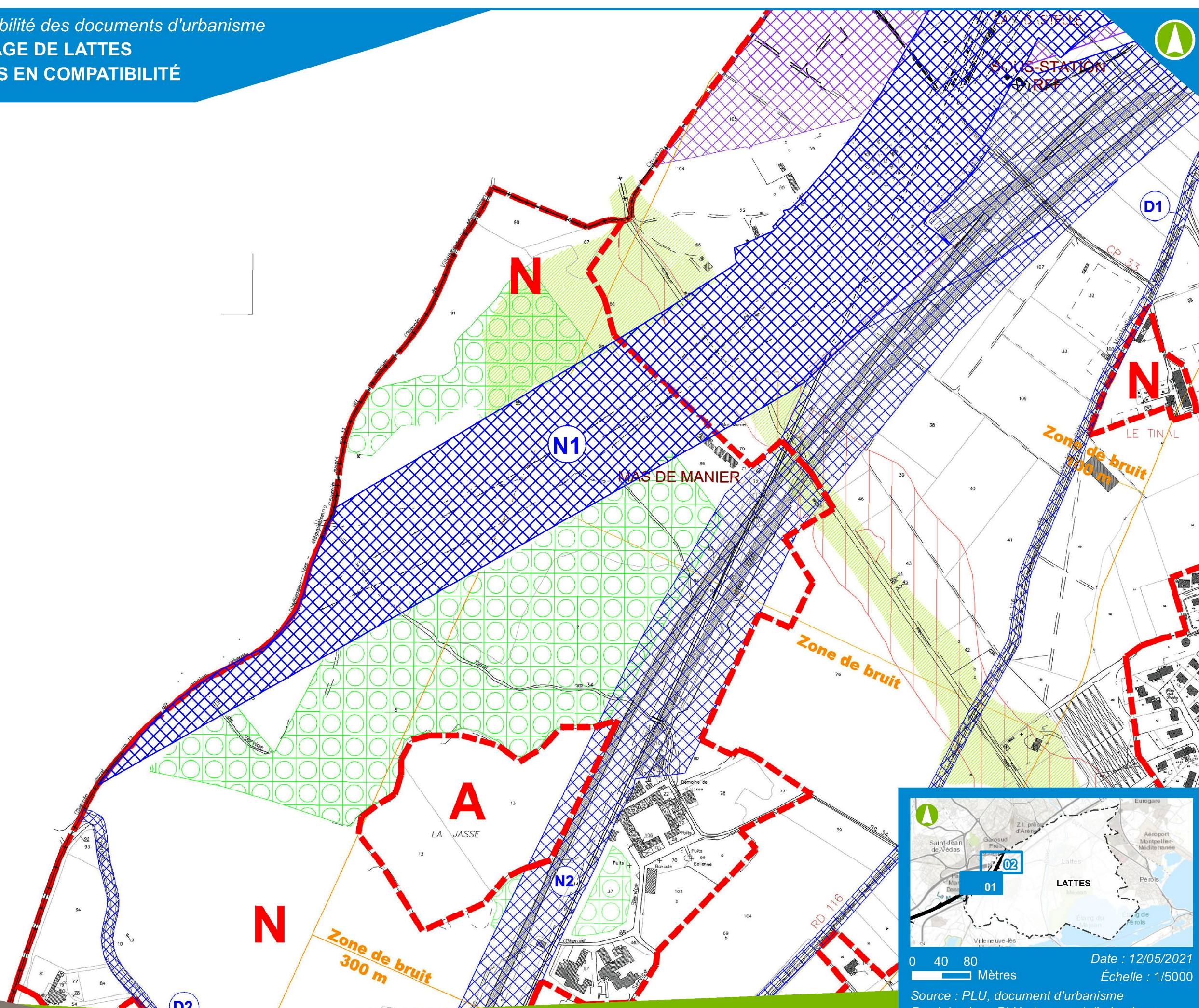
LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN



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



LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN



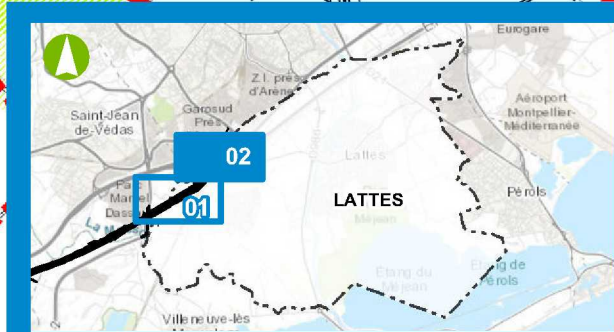
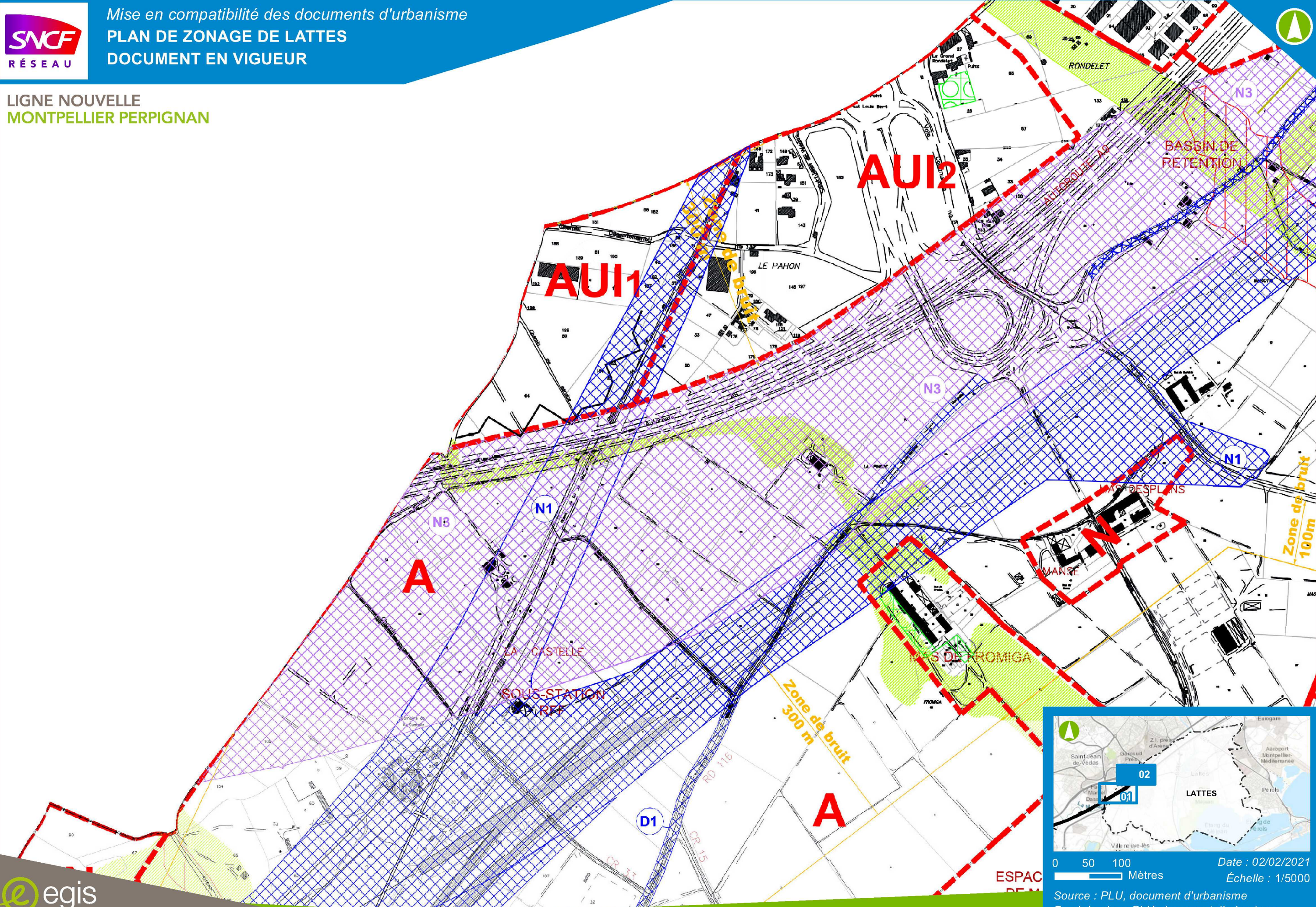
0 40 80
Mètres

Date : 12/05/2021
Échelle : 1/5000

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



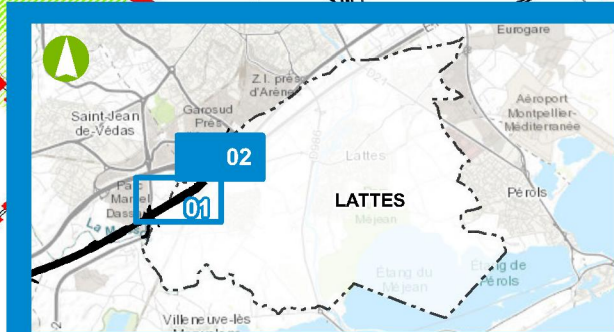
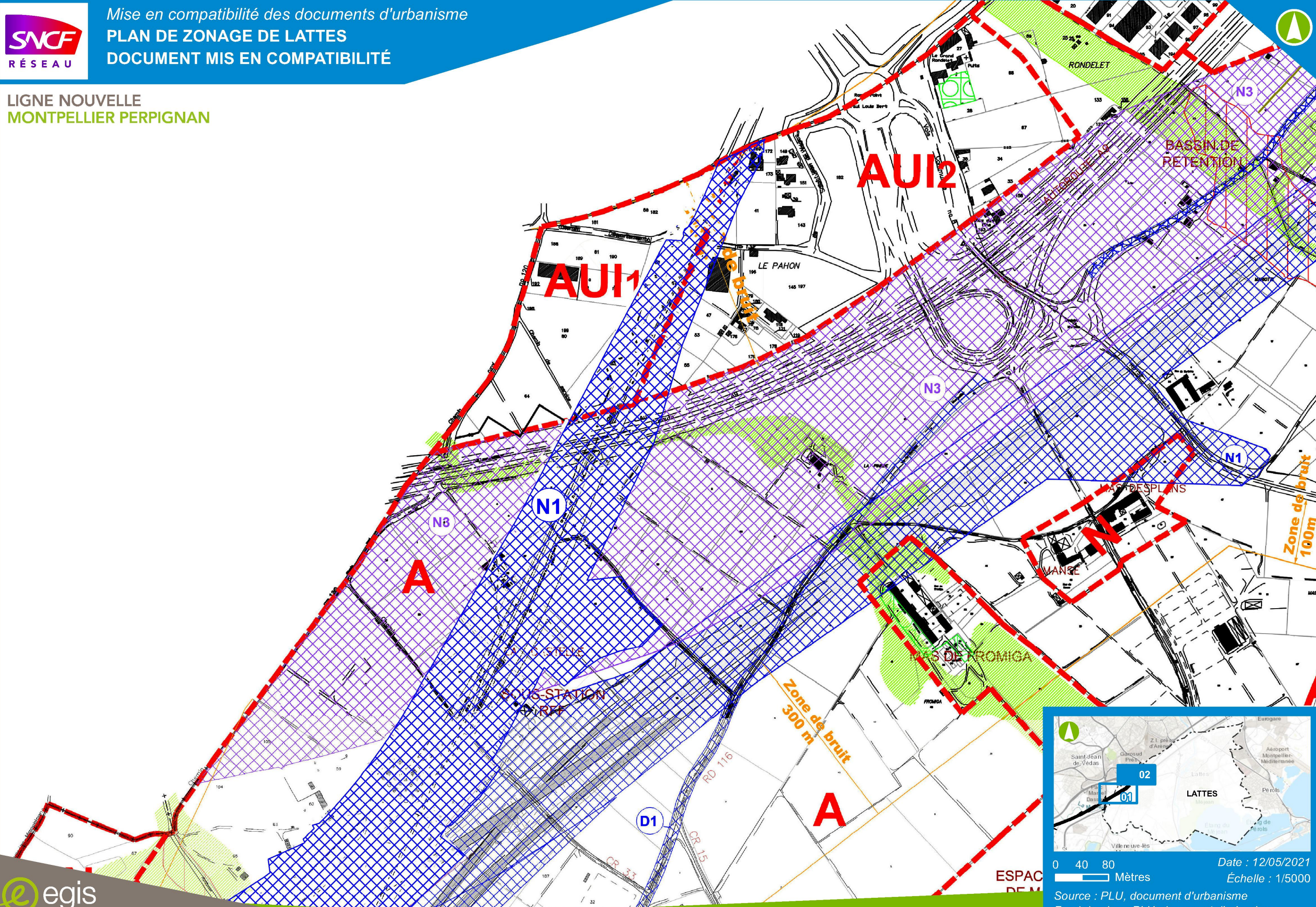
LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN



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



LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN



0 40 80
Mètres
Date : 12/05/2021
Échelle : 1/5000
Source : PLU, document d'urbanisme
Fond de plan : PLU, document d'urbanisme

5. L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

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

5.1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale

L'article L. 104-1 du code de l'urbanisme modifié par la loi n°2020-1525 du 7 décembre 2020⁷, 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'inscrit 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. »⁸

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

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

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

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

5.2. CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

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

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

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 ;

3° **Une analyse exposant :**

a) **Les incidences** notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;

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

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° 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 ;

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 ;

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

⁷ 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.


⁸ Source : Site internet du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie

5.3. 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 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 XX**, auquel le maître d'ouvrage a répondu dans le cadre d'un mémoire complémentaire.

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

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

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

- Le rapport de présentation de la modification n°3 incluant données du PLU approuvé et ces modifications successives.
- 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 du document d'urbanisme 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 (2011) que ceux figurant dans l'étude d'impact du projet (dernières données actualisées en 2021).

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

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

Il convient également de noter que la zone d'étude du projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan telle que présentée au stade de l'étude d'impact couvre 3,6% du territoire communal soit 1 km².

5.4.1. L'environnement physique

5.4.1.1. LA GÉOGRAPHIE

Lattes couvre une superficie de 27,8 km² et se situe dans le département de l'Hérault, au sud-est de Montpellier, commune limitrophe.

La commune de Lattes, enclavée entre les communes de Montpellier et Saint-Jean-de-Védas au nord, et les étangs au sud, reste encore fortement influencée par la présence de secteurs cultivés. L'autoroute A9 constitue la frontière entre le paysage des plaines littorales et le paysage des faubourgs sud de la ville de Montpellier.

La zone d'étude se localise au nord-ouest de la commune. Elle s'inscrit sur des espaces de transition entre ville et campagne, aux portes de la métropole montpelliéraine, avec de l'habitat diffus au droit du Mas Manier et des hameaux de La Castelle et de la Jasse de Maurin et de l'Ermitage. Cet habitat se densifie rapidement ensuite lorsque l'on passe sur les communes voisines (Montpellier et Saint-Jean-de-Védas).

La zone d'étude couvre 3,6 % du territoire communal soit 1 km².

5.4.1.2. LE RELIEF ET LA GÉOLOGIE

Située sur le littoral lagunaire languedocien, Lattes possède une amplitude altimétrique très faible. Les plus hauts reliefs se situent au bois de Maurin (25 m NGF) et sur la rive gauche de la Lironde (21 m NGF au domaine de Couran).

Le territoire lattois s'inscrit dans la plaine alluviale du Lez entre Montpellier et les étangs palavasiens.

Deux entités aux caractéristiques topographiques, géologiques et morphologiques se détachent :

- La plaine languedocienne constituée de la vallée de la Mosson au pied du massif jurassique de la Gardiole, de la vallée du Lez et de la plaine de Mauguio. Les formations géologiques sont composées de terrains sédimentaires : alluvions colluvions anciens et modernes, limons et loess. Les affleurements de cailloutis du villafranchien et du Pliocène inférieur sont nombreux ;
- La zone d'étang et de marais qui s'étend au sud du territoire communal, constitué par les apports sédimentaires t organiques du bassin versant amont.

La zone d'étude s'inscrit dans les sols karstiques de la Gardiole à une altitude moyenne d'une quinzaine de mètres.

Les formations carbonatées du massif de la Gardiole connaissent une altération karstique.

5.4.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

Le sous-sol de Lattes abrite 4 masses d'eaux souterraines :

- Les Alluvions anciennes entre Vidourle et Lez et littoral entre Montpellier et Sète (FRDG102) ;
- Les Calcaires jurassiques pli oriental de Montpellier et extension sous couverture (FRDG206) ;
- Les Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers-Pézenas (FRDG510) ;
- Les Calcaires et marnes éocènes et oligocènes de l'avant pli de Montpellier (FRDG239).

Usages

La commune de Lattes ne possède aucun captage AEP public.

Cependant, les périmètres de protection rapprochée des forages Flès Sud et Flès Nord classés prioritaires au SDAGE 2016-2021 afin d'engager des mesures pour les protéger des pollutions diffuses (situés sur la commune de Villeneuve-lès-Maguelone) et du forage de la Lauzette F01 et F02 (situés sur la commune de Saint-Jean-de-Védas) sont situés dans la zone d'étude.

Par ailleurs, l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse signale la présence de la zone de sauvegarde suivante : La zone de sauvegarde des captages du Flès, établie sur le périmètre de protection rapprochée du captage.

Aucun puits privé à usage agricole, industriel ou domestique n'est recensé dans la commune.

5.4.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

Le réseau hydrographique de la commune comporte de nombreux éléments : étangs, marais, fleuve côtier, petits cours d'eau... Le territoire communal est ainsi traversé par la Mosson, le Lez et la Lironde, mais aussi par le Lantissargues, le Rieucoulon, le Nègue Cats...

Au sud-est de la commune sont présents l'étang du Méjean, les Marais de Lattes et les près humides de Gramenet.

Seul le Rieucoulon est directement concerné par la zone d'étude.

Usages et document de planification

La commune et la zone d'étude sont concernées par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée (2016-2021), ainsi que par le SAGE Lez-Mosson-Étangs Palavasiens.

5.4.1.5. LES RISQUES NATURELS

5.4.1.5.1. RISQUE INONDATION

La commune de Lattes est soumise au risque inondation et dispose de deux Plans de Prévention des Risques inondation (PPRi) par une crue (débordement de cours d'eau), sur les bassins de risque « Lez » (approuvé le 30/05/2007) et « Lattes » (approuvé le 06/06/2013).

La zone d'étude s'inscrit ponctuellement dans le zonage réglementaire de ces PPRi, en particulier au niveau du Rieucoulon (zone rouge RP et RN) :

- Zone rouge « RP », zone inondable d'aléa modéré et à enjeux modérés (secteurs 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.

- Zone Rouge « RN », secteur inondable où les enjeux sont modérés (zone naturelle)

L'objectif du zonage RN est de ne pas accroître la population, le bâti et les risques dans ces zones de danger, en permettant seulement une évolution minimale du bâti en zone urbaine pour favoriser la continuité de vie et le renouvellement urbain. Les zones rouges en secteur naturel RN ont pour principe l'interdiction de toute construction nouvelle, y compris l'interdiction d'établir de nouveaux campings et parcs résidentiels de loisirs (PRL), ou d'augmenter la capacité d'accueil de campings ou PRL existants et l'interdiction de tous remblais, dépôts ou exhaussements.

La commune est également concernée par un PPR inondation par submersion marine sur le bassin de risques « Lattes », approuvé le 06/06/2013. L'aléa de référence pour le risque de submersion marine en Languedoc-Roussillon correspond à une inondation centennale dont la cote est estimée à 2,00 m NGF. Sur la zone d'étude, le territoire communal de Lattes n'est pas concerné par cet aléa.

5.4.1.5.2. RISQUE FEU DE FORÊT

La commune est exposée au risque de feu de forêt. La zone d'étude présente un aléa globalement faible, avec quelques secteurs à aléa modérés et forts, en particulier au niveau du Bois de Maurin. Aucune piste de Défense de la Forêt Contre les Incendies (DFCI) n'est présente sur la zone d'étude.

5.4.1.5.3. RISQUE SISMIQUE ET MOUVEMENT DE TERRAIN

La commune de Lattes est soumise à une sismicité de zone 1 (très faible).

Par ailleurs, la commune est concernée par le risque de mouvement de terrain (présence de cavités souterraines) et par l'aléa retrait et gonflement des argiles (aléa faible à moyen).

5.4.1.6. LES ENJEUX LIÉS À L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

5.4.1.6.1. ENJEUX LIÉS AU RELIEF ET À LA GÉOLOGIE

Le risque géotechnique est lié au phénomène de remontée de fontis et d'effondrement des cavités.

5.4.1.6.2. ENJEUX DE LA RESSOURCE EN EAUX SOUTERRAINES

La présence de zones karstique ainsi que des périmètres de protection rapprochée des captages font de ce secteur, un enjeu hydrogéologique fort.

5.4.1.6.3. ENJEUX DE LA RESSOURCE EN EAUX SUPERFICIELLES

Les enjeux sur la zone d'étude portent sur le Rieucoulon (masse d'eau DCE FRDR11779), affluent rive gauche de la Mosson. L'enjeu hydraulique lié au franchissement de ce cours d'eau est évalué comme modéré à l'échelle de la zone d'étude.

5.4.1.6.4. ENJEUX LIÉS AUX RISQUES NATURELS

La commune de Lattes est soumise au risque inondation et dispose de deux Plans de Prévention des Risques inondation (PPRi) par une crue (débordement de cours d'eau), sur les bassins de risque « Lez » (approuvé le 30/05/2007) et « Lattes » (approuvé le 06/06/2013).

La zone d'étude s'inscrit ponctuellement dans le zonage réglementaire de ces PPRi, en particulier au niveau du Rieucoulon (zone rouge RP et RN).

5.4.2. Le patrimoine naturel et biologique


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

5.4.2.1.1. RÉSEAU NATURA 2000 :

Le territoire communal s'inscrit dans le périmètre de plusieurs sites Natura 2000 :

- La zone spéciale de conservation (ZSC) « Étangs Palavasiens » (FR9101410),
- La zone de protection spéciale (ZPS) « Étangs palavasiens et étang de l'Estagnol » (FR9110042).

La zone d'étude ne concerne directement aucun de ces sites.

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

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

La commune s'inscrit dans le périmètre de :

- Deux ZNIEFF de type I : « Marais de Lattes » (n°3432-3014) et « Étang du Méjean-Pérois » (n°3432-3013)
- Et deux ZNIEFF de type II : « Complexe paludo-laguno-dunaire des étangs montpelliérains » (n°3432-0000) et « Montagne de la Gardiole » (n°3429-0000).

Seule cette dernière est concernée par la zone d'étude.

La ZNIEFF de la Montagne de la Gardiole occupe une superficie de 5 288 hectares et constitue l'un des plus grands ensembles du littoral et des étangs du Languedoc Roussillon. Elle est majoritairement composée de maquis et garrigues et de forêts de conifères. Des habitats naturels déterminants sont également présents, telles que les prairies humides méditerranéennes hautes. Concernant la faune, on rencontre de nombreuses espèces remarquables (amphibiens, chiroptères, coléoptères ténébrionidés, odonates, oiseaux et reptiles). Ce grand ensemble du littoral constitue également un refuge pour différentes espèces végétales remarquables, notamment parmi les végétaux vasculaires.

5.4.2.1.3. AUTRES SITES

Sur la commune, la zone d'étude s'inscrit également dans le périmètre de l'Espace Naturel Sensible (ENS) « Bois de Maurin ».

Par ailleurs la commune est concernée par deux PNA : Butor étoilé et Emyde lépreuse. La zone d'étude n'est pas située dans les périmètres de ces PNA.

5.4.2.2. LES TRAMES VERTES ET BLEUES

La commune de Lattes s'inscrit au sein du secteur « Cœur de métropole » du SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole. L'un des enjeux de ce secteur est le maintien d'espaces agricoles en frange de la ville centre (Montpellier). La trame verte et bleue de ce secteur présente des enjeux au sein même de la trame bâtie.

Sur la commune, la zone d'étude concerne des corridors écologiques et des réservoirs de biodiversités liés à des cours d'eau, à des milieux boisés, à des milieux ouverts/semi-ouverts et à des zones humides. On note en particulier le secteur de la Jasse de Maurin, avec le Bois de Maurin qui constitue un réservoir de biodiversité et est associé à des corridors de déplacement de la petite et grande faune.

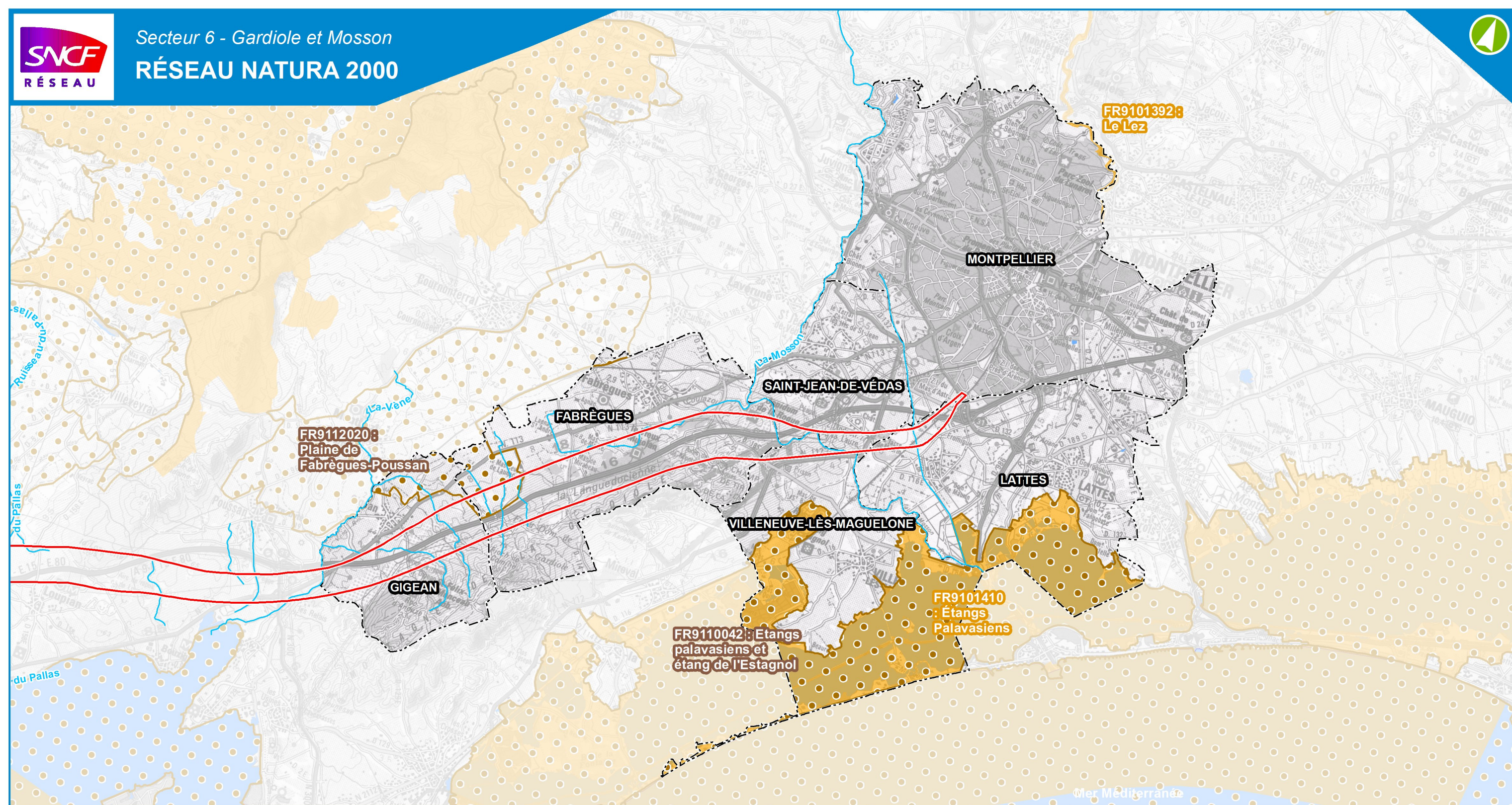
Par ailleurs, le Rieucoulon est identifié comme trame bleue par le SRCE Languedoc-Roussillon et le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole.

5.4.2.3. LES ZONES HUMIDES

Les études menées dans le cadre du projet ont identifié en particulier une zone humide sur la zone d'étude, au niveau de la ripisylve du Rieucoulon (enjeu modéré).

5.4.2.4. LES ENJEUX DU PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

Les principaux secteurs à enjeux identifiés sur la zone d'étude au droit de la commune correspondent à la ripisylve du Rieucoulon (enjeux très forts) et à la zone localisée entre les lieux-dits de la Jasse de Maurin et de l'Ermitage (enjeux faibles à modérés associés aux milieux ouverts, stations floristique et habitats d'espèces végétales), pourtant largement anthropisé (agriculture, habitat diffus, activité sportive et de loisirs...).



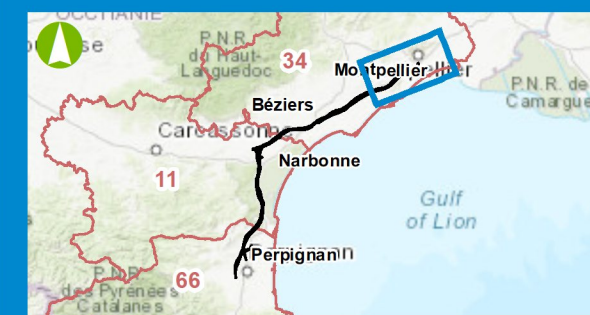
LÉGENDE

- Zone de Passage Préférentielle phase 1
- Limite départementale
- Limite communale
- Réseau hydrographique principal

Natura 2000

- Directive Habitat (ZSC/SIC)
- Directive Oiseaux (ZPS)

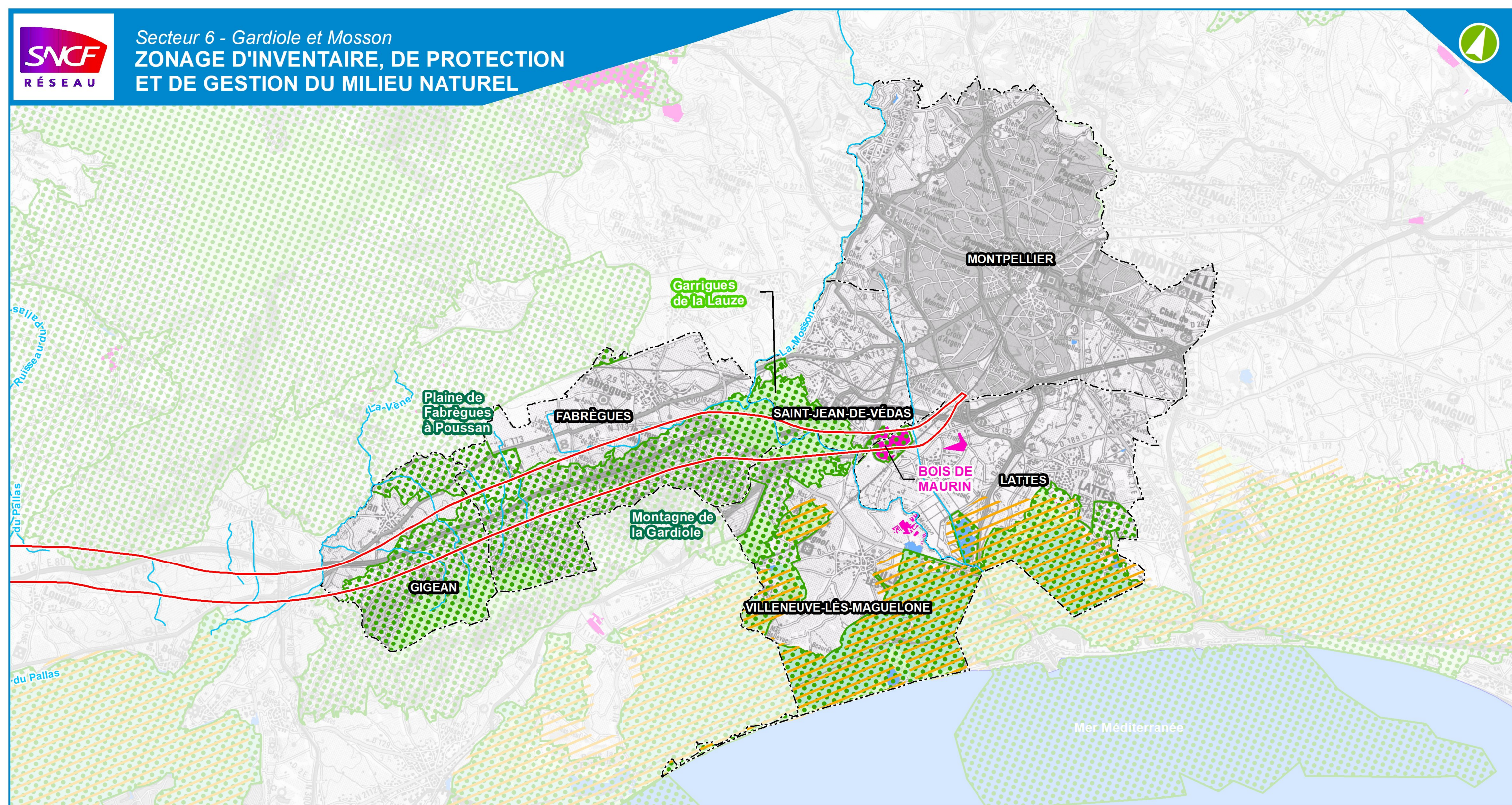
LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN



0 1 2
 Km

Date : 10/06/2021
 Échelle : 1/100000

Sources : DREAL Occitanie
 Fond de plan : Scan 100 © IGN

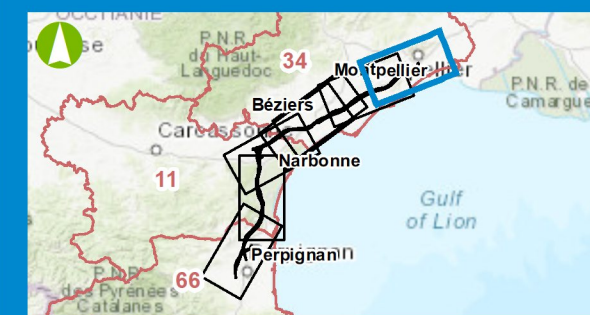


LÉGENDE

- Zone de Passage Préférentielle phase 1
- Limite départementale
- Limite communale
- Réseau hydrographique principal

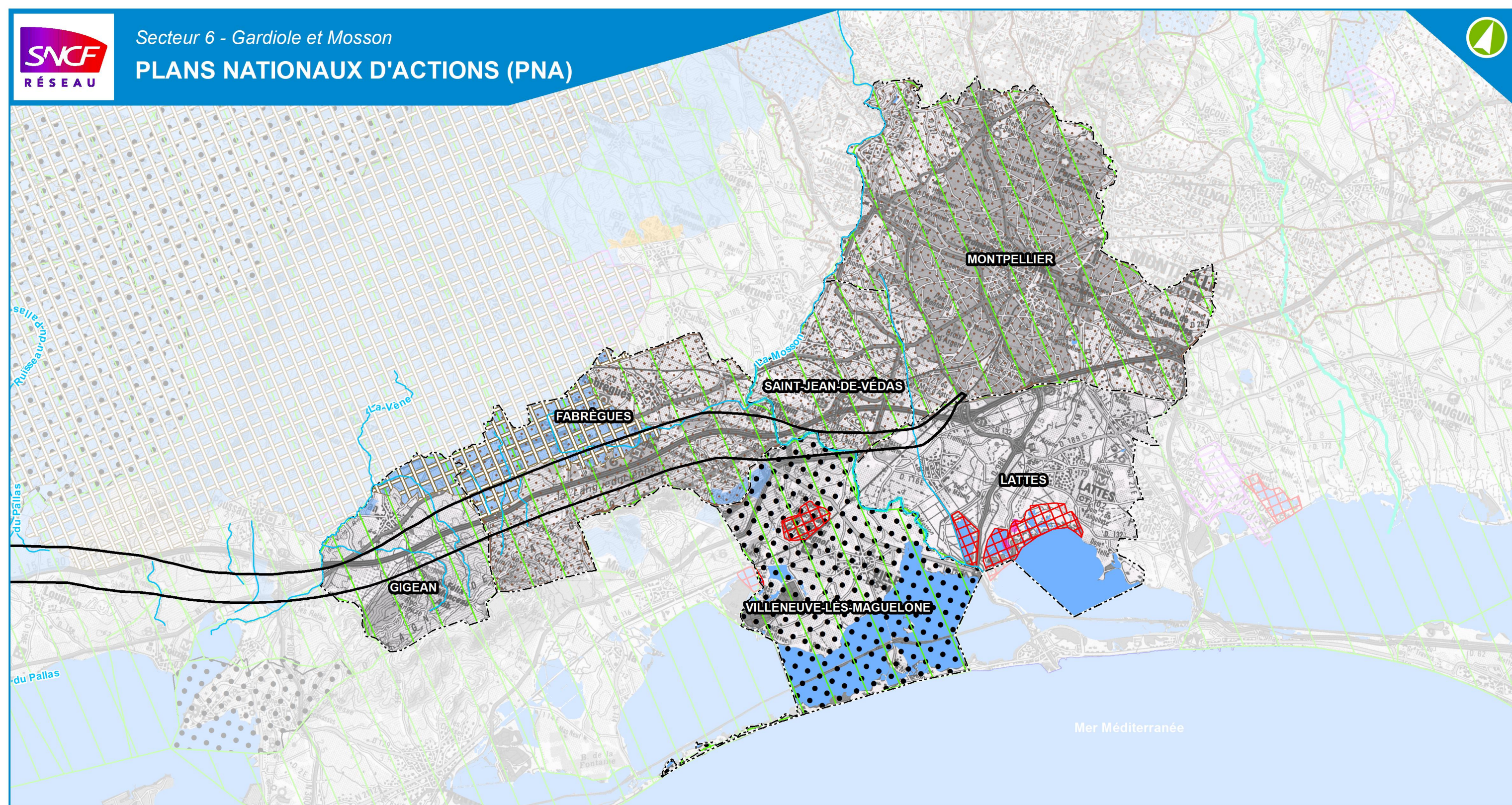
- Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)
- Espace Naturel Sensible (ENS)
- Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique**
- ZNIEFF de type 2
- ZNIEFF de type 1

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN



0 1 2 Km
 Date : 10/06/2021
 Échelle : 1/100000

Sources : DREAL Occitanie , CD
 Fond de plan : Scan 100 © IGN



LÉGENDE

- Zone de Passage Préférentielle
- Limite départementale
- Limite communale
- Réseau hydrographique principal

Plan National d'Action

Amphibien

Emyde lépreuse

Mammifère

Chiroptère

Loutre d'Europe

Reptile

Lézard Ocellé

Oiseau

Butor étoilé

Faucon Crécerellette

Outarde canepetière

Pie grièche

Vautour percnoptère

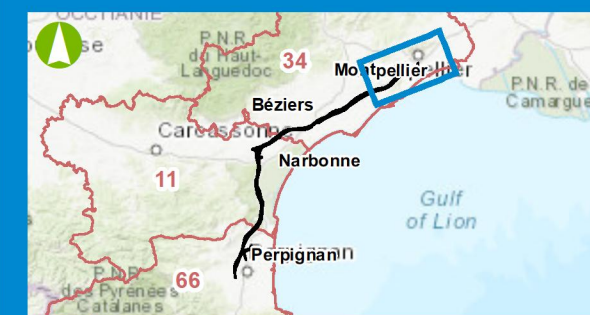
Aigle de Bonelli

Insecte

Odonate

Autres

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN



0 1 2 Km

Date : 22/06/2021

Échelle : 1/100000

Sources : DREAL Occitanie

Fond de plan : Scan 100 © IGN

5.4.3. L'agriculture, la viticulture et la sylviculture

5.4.3.1. L'AGRICULTURE ET LA VITICULTURE

De la plaine agricole de Mauguio à l'est, à la plaine de Maurin à l'ouest, en passant par les coteaux viticoles de la Méjanelle et la zone maraîchère de la Céreirède, l'agriculture est fortement présente et diversifiée sur la commune de Lattes. D'après le rapport de présentation du PLU, elle participe autant au dynamisme de l'économie locale qu'à l'image de Lattes et de l'agglomération en général. Son maintien et sa valorisation constituent un enjeu territorial majeur.

L'intensification et l'uniformisation des pratiques agricoles confèrent au paysage une homogénéité et un aspect très structuré. La présence de nombreux mas et châteaux, entourés de leur jardin ou abrités par un parc boisé, caractérisent également le paysage lattois. Le vignoble n'est aujourd'hui plus majoritaire et laisse peu à peu place au maraîchage qui s'est largement développé et est devenu une composante prépondérante de l'agriculture locale.

Sur la commune, la zone d'étude concerne principalement des parcelles agricoles correspondant à des systèmes culturaux et parcellaires complexes et présentant des enjeux modérés. Quelques parcelles à enjeux forts à très forts sont également présentes (au droit de la Jasse de Maurin et du Mas Manier en particulier).

On note la présence d'un bâtiment d'exploitation sur la zone d'étude, au niveau du Mas Manier.

5.4.3.2. LA FORÊT ET LA SYLVICULTURE

Sur la commune de Lattes, les secteurs forestiers à enjeux sont concentrés au niveau du Bois de Maurin (enjeux moyens à forts). Cet espace boisé est par ailleurs en partie classé en EBC. Le Bois de Maurin s'inscrit au centre de plusieurs zones urbanisées ou cultivées (situées au sud du bois, à l'est au-delà la ligne Montpellier-Sète ainsi qu'au nord-est).

Plusieurs entités forestières sans document de gestion sont présentes au droit de la zone d'étude (forêts privées à enjeux faibles à moyens).

5.4.4. L'environnement humain

5.4.4.1. CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

La commune de Lattes fait partie de Montpellier Méditerranée Métropole.

En 2017, la commune comptait 16 564 habitants (dont 29,7% de moins de 30 ans et 30,2% de plus de 60 ans). La densité de population était faible (595 hab/km²).

La commune a connu une hausse de population, entre 2012 et 2017, de 5,4%.

Au sein des actifs, le taux de chômage est modéré et avoisine les 12,5% en 2017.

5.4.4.1.1. CADRE BÂTI ET ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

L'habitat de la commune est caractérisé en 2017 par une grande part de résidences principales (92,6%) et un nombre de résidences secondaires faible (3,4%). Plusieurs bâtis sont présents dans la zone d'étude (La Castelle, La Jasse de Maurin, et le Mas Manier).

Concernant les structures économiques, la commune de Lattes, et plus généralement l'extrémité est de la zone d'étude, est encadrée par un grand nombre de zones économiques entre le territoire communal et Montpellier.

Parmi celles-ci se trouvent les : « ZI Près d'Arènes » et « Garosud ».

La zone d'étude accueille seulement l'extension de la zone d'activités « Garosud », la zone d'activités de La Lauze à l'ouest de la RD612 (route de Sète), un site d'activités avec dépôts de matériaux en limite nord du bois de Maurin.

5.4.4.1.2. TOURISME ET LOISIRS

Plus généralement, Lattes propose un très grand nombre de structures et d'activités de loisirs (campings, restaurants, sites naturels aménagés, marchés, activités ludiques...). Ce secteur apparaît très développé sur le territoire communal.

Au droit de la zone d'étude, très peu de structures ou sites touristiques sont recensés. Le bois de Maurin à Lattes est traversé de plusieurs sentiers et chemins reliant les différents mas présents et les zones résidentielles.

5.4.4.2. URBANISME ET SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

La commune de Lattes, commune littorale, identifie dans son PLU les secteurs sur lesquels la loi Littoral s'applique. La zone d'étude n'impacte pas ces secteurs, ainsi que cela a déjà été présenté au §3.5.2 précédent.

La zone d'étude s'inscrit dans les zonages suivants :

- Zones d'activités futures (AUI)
- Zones naturelles (N) ;
- Zones agricoles (A).

Une partie du Bois de Maurin (partiellement classé en EBC) est traversée par la zone d'étude.

La commune de Lattes possède 10 servitudes d'utilité publique. Les servitudes traversées par la zone d'étude sont indiquées en gras souligné dans la liste ci-dessous :

- A2 : canalisations souterraines d'irrigation ;
- AC1 : monuments historiques classés ou inscrits ;
- **AS1 : captages des eaux destinés à la consommation humaine ;**
- **I3 : canalisations de transport et de distribution de gaz ;**
- **I4 : conducteurs aériens d'électricité, canalisations souterraines et supports de conducteurs aériens ;**
- INT1 : voisinage des cimetières ;
- PT1 : centres de réception radioélectrique ;
- **T1 : Chemins de fer ;**
- T4 : servitudes aéronautiques de balisage ;
- T5 : Servitudes aéronautiques de dégagement.

5.4.4.3. LES DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX ET ÉQUIPEMENTS

Sur le territoire communal, les principales infrastructures de transport interceptées par la zone d'étude sont l'A9 et la ligne ferroviaire Tarascon-Sète. La RD116E1 est également concernée par la zone d'étude.

Concernant les réseaux de transport d'énergie, la zone d'étude est traversée par plusieurs lignes Haute Tension et Très Haute Tension gérées par RTE (Réseau de Transport d'Électricité), présentées dans le tableau ci-après.

Tableau 3 : Réseaux Haute et Très Haute Tension dans la zone d'étude

Ligne concernée	Tension
Montpellier-PP Point Trinquat Saumade – Tamareau 1	225 kV
Frejorges- Montpellier	63 kV
Montpellier- Frejor / Mtpel Zpast 1	63 kV

Deux gazoducs sont également situés dans la zone d'étude (un premier le long de l'A9 et un second le long de la ligne ferroviaire Montpellier-Sète)

À proximité de la zone d'étude, plusieurs équipements sont recensés :

- Un château d'eau ;
- Un Centre de formation des apprentis de l'industrie et de la métallurgie et de l'électronique.

5.4.4.4. LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

Lattes est concernée par le risque Transport de Matières Dangereuses (TMD), lié notamment à la présence de l'A9 et de la ligne ferroviaire.

5.4.4.5. LES ENJEUX LIÉS À L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

Les principaux enjeux liés à l'environnement humain dans la zone d'étude sont :

- La présence de plusieurs bâtis ;
- La présence d'infrastructures de transport telles que l'A9 et la ligne ferroviaire.

5.4.5. Le patrimoine et le paysage

5.4.5.1. PATRIMOINE HISTORIQUE ET CULTUREL

La commune de Lattes possède un monument historique inscrit : le site archéologique de Lattara (en dehors de la zone d'étude). Par ailleurs, une partie du périmètre de protection du monument historique inscrit du Pont sur la Mosson (sur le territoire communal de Villeneuve-lès-Maguelone) est également située à Lattes et dans la zone d'étude.

Citons également 2 bâtis remarquables non protégés :

- L'Ermitage (à proximité de la zone d'étude) ;
- Le Mas Manier (dans la zone d'étude).

5.4.5.2. PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE

Sur la commune de Lattes, l'Antiquité est représentée sur le secteur de La Castelle (dans la zone d'étude) et du Pahon (à proximité de la zone d'étude).

Pour le Moyen Âge, l'agglomération de Saint-Jean-de-Cocon a été reconnue sur les lieux-dits de Mas des Plans, Mas de Mariotte, Mas de Manse et Mas de Fromiga (à proximité de la zone d'étude).

La commune de Lattes est également concernée par une Zone de Présomption de Prescription Archéologique (ZPPA), dans la zone d'étude. Le site archéologique de Lattara, mentionné plus haut, est en dehors de la zone d'étude.

5.4.5.3. LE PAYSAGE

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

Lattes est concernée par le site sensible n°18 « La Mosson ».

Les enjeux sont liés au franchissement de la vallée de la Mosson (enjeu d'insertion du projet dans les reliefs des coteaux), du passage à proximité du Pont-de-Villeneuve, des hameaux de La Castelle, de la Jasse de Maurin et du Mas Manier (enjeu covisibilité et préservation du cadre de vie) et dans les buttes boisées de Maurin (enjeu de préservation des boisements et des cheminements).

5.4.5.4. LES ENJEUX LIÉS AU PATRIMOINE ET AU PAYSAGE

Le principal enjeu lié au patrimoine et au paysage dans la zone d'étude est la présence du site sensible du point de vue paysager de la Mosson.

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 :

- La zone karstique et le risque géotechnique associé ;
- La présence de 3 périmètres de protection rapprochée ;
- La présence de plusieurs bâtis ;
- La présence d'infrastructures de transport telles que l'A9 et la ligne ferroviaire ;
- Le site sensible du point de vue paysager de la Mosson ;
- Les enjeux hydrauliques et écologiques liés au franchissement du Rieucoulon et de la zone inondable associée ;
- Les enjeux agricoles et forestiers.

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

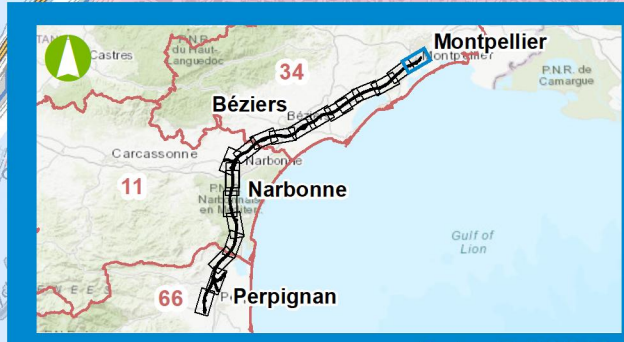
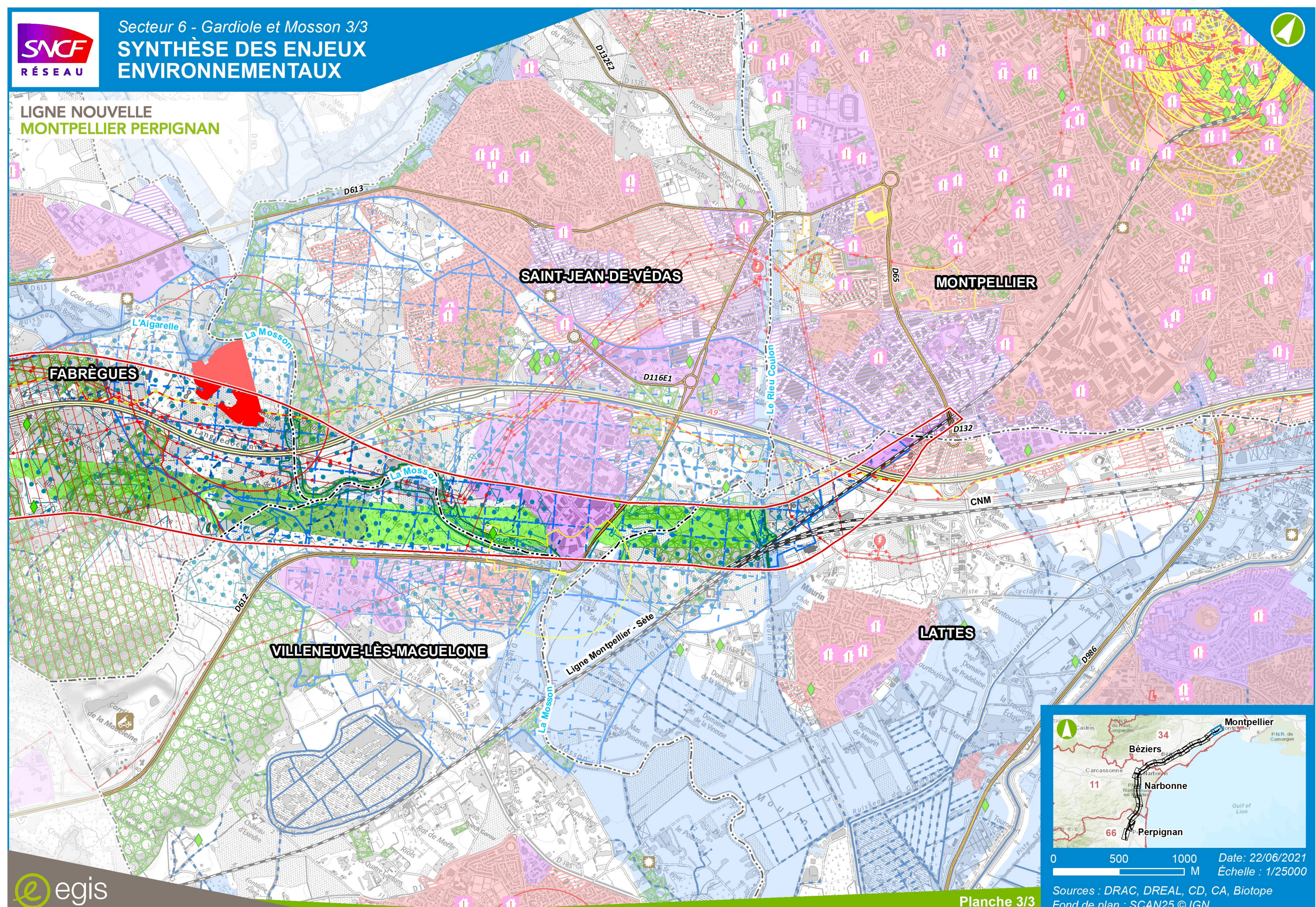
- Patrimoine UNESCO
- Site classé
- Site inscrit
- Site Patrimonial Remarquable
- Voie Domitienne

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 COMPATIBILITÉ DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PROPOSÉES

Les modifications proposées au PLU de Lattes se limitent strictement à permettre 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, avec :

- Modification de l'emplacement réservé existant ;
- Mise en compatibilité des règlements de zonage par des éléments de rédaction spécifiques au projet de la Ligne Nouvelle.
- Modification de l'EBC du Bois de Maurin.

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

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

Le périmètre de la mise en compatibilité est concerné par les zones suivantes du document d'urbanisme :

- À urbaniser : AUI (secteurs AUI1 et AUI2) ;
- Agricoles : A ;
- Naturelles : N.

Le tableau ci-après rappelle la proportion de l'emplacement réservé par zone.

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

Zone concernée	Proportion de l'emplacement réservé sur la zone	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la surface de la commune
Zone AUI (zone à urbaniser spécifique dédiée aux activités économiques)	10,6 %	0,12 %
<i>Dont</i>		
<i>Secteur AUI1</i>	5,6 %	0,068 %
<i>Secteur AUI2</i>	5 %	0,059 %
Zone A (zone agricole)	55,7 %	0,62 %

Zone concernée	Proportion de l'emplacement réservé sur la zone	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la surface de la commune
Zone N (zone naturelle)	33,7 %	0,41 %

À noter que l'emplacement réservé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est regroupé avec l'emplacement réservé pour CNM sous le numéro N1. Les valeurs présentées dans le tableau ci-dessus ne concernent que la partie LNMP de l'emplacement N1 et non pas sa globalité.

5.5.1. Les incidences sur l'environnement physique

5.5.1.1. LES INCIDENCES SUR LE RELIEF ET LA GÉOLOGIE

5.5.1.1.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

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, le projet s'insérera dans le territoire en déblais ou en remblais (au-delà de l'ouvrage d'art franchissant le Rieucoulon) ce qui impliquera des modifications locales de relief.

Au droit de Lattes, la section courante du projet est en remblai, pouvant dépasser une quinzaine de mètres de hauteur, au niveau des abords du franchissement du Rieucoulon.

Le raccordement est, quant à lui, principalement en déblai pouvant dépasser 6 mètres de profondeur au niveau de La Castelle.

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

Une zone de dépôts est envisagée sur la commune de Lattes. Cette zone modifie le relief local, ponctuellement dans l'espace et de façon permanente dans le temps.

5.5.1.1.2. LES MESURES ENVISAGÉES

Les aménagements paysagers et architecturaux accompagnant le projet permettront de réduire les effets sur la topographie communale.

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

Les formations géologiques des massifs calcaires karstifiés de la Gardiole peuvent présenter, en phase exploitation, des risques (effondrement de cavités) pour le projet et notamment pour ses ouvrages d'art.

Les aléas géotechniques seront circonscrits par purge 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, de même que celles des pièges à cailloux (contre les chutes de blocs).

5.5.1.2. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SOUTERRAINES

5.5.1.2.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

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

5.5.1.2.2. LES EFFETS QUANTITATIFS ET MESURES ENVISAGÉES

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

Les effets quantitatifs seront nuls en phase travaux et en phase d'exploitation dans la mesure où les déblais et les fondations profondes des ouvrages du secteur ne traversent pas d'aquifère.

5.5.1.2.3. LES EFFETS QUALITATIFS ET MESURES ENVISAGÉES

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.

Le projet traverse des zones correspondant à des massifs calcaires karstifiés. Toutefois, aucune masse d'eau n'étant proche de la surface et aucune nappe souterraine n'étant traversée par un passage en déblai, les effets sur les eaux souterraines devraient être inexistantes.

Par ailleurs, des périmètres de protection de captages d'AEP sont traversés par le projet sur la commune de Lattes :

- Les forages de Flès, Flès Sud et Flès Nord, situés sur la commune de Villeneuve-lès-Maguelone ;
- Le forage de la Lauzette F01 et F02.

En phase exploitation, la traversée des périmètres de captages peut avoir une incidence qualitative sur les eaux souterraines et, en corollaire, sur l'utilisation de la ressource en eau.

L'aménagement comprendra l'ensemble des dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires. Des bassins de rétention et de confinement sont prévus le long de la ligne sur la commune de Lattes.

Dans la traversée des PPR, les principales mesures de réduction spécifique consistent à :

- Proscrire les Installations de chantier ;
- Mettre en place une canalisation des eaux de ruissellement et rejet dans le réseau superficiel après décantation ;
- Mettre en place d'un réseau de suivi de la ressource ;
- Interdire le traitement chimique des voies ;
- Mettre en place d'un troisième rail anti-déraillement.

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

5.5.1.3. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SUPERFICIELLES

5.5.1.3.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

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

5.5.1.3.2. LES EFFETS QUANTITATIFS ET MESURES ENVISAGÉES

Le ruisseau du Rieucoulon est concerné par le projet au droit de la commune de Lattes. Les enjeux liés aux aspects quantitatifs du franchissement de ce cours d'eau sont modérés.

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

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

Les ouvrages hydrauliques (en particulier l'ouvrage de type portique au droit du franchissement du Rieucoulon) ont été dimensionnés afin de permettre une transparence hydraulique et écologique, tout en assurant la pérennité des ouvrages.

5.5.1.3.3. LES EFFETS QUALITATIFS ET MESURES ENVISAGÉES

Concernant les aspects qualitatifs, les enjeux associés au Rieucoulon 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.

5.5.1.4. LES INCIDENCES SUR LES RISQUES NATURELS

5.5.1.4.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

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.

5.5.1.4.2. LES EFFETS ET LES MESURES ENVISAGÉES

Risque inondation :

Le projet est concerné par le zonage réglementaire du PPRi de Lattes sur le bassin de risque du Rieucoulon :

- Zone rouge « RP », zone inondable d'aléa modéré et à enjeux modérés (secteurs non urbanisés) ;
- Zone Rouge « RN », secteur inondable où les enjeux sont modérés (zone naturelle).

Sur ces zones, le règlement précise que : sont admis les équipements d'intérêt général : 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 en règle générale, 1500 m³/s pour le Lez).

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 de Lattes.

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 (Bois de Maurin en particulier).

5.5.2. Les incidences sur le patrimoine naturel et biologique

5.5.2.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

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, localisé en continuité d'espaces construits et aménagés, et en interface avec la ligne ferroviaire existante.

5.5.2.2. LES EFFETS SUR LES ESPACES NATURELS PROTÉGÉS

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

- La ZNIEFF de type II « Montagne de la Gardiole » (n°3429-0000) ;
- L'ENS « Bois de Maurin ».

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

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

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

5.5.2.4. LES EFFETS SUR LES FONCTIONNALITÉS ÉCOLOGIQUES

Les principaux effets du projet sur les continuités écologiques concernent l'interruption de corridors écologiques, et en particulier :

- Au droit du Rieucoulon (enjeux liés à la trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon et du SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole, aux zones humides associées à la ripisylve du cours d'eau, à la petite et grande faune, aux déplacements des chiroptères et à la chasse) ;
- Au niveau du Bois de Maurin (corridors de déplacement de la petite et grande faune et enjeu cynégétique).

5.5.2.5. LES MESURES ENVISAGÉES

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

Ainsi, la fragmentation sera atténuée par les ouvrages ou aménagements de rétablissement des continuités au droit des principaux corridors écologiques.

À l'échelle de la commune, pour rétablir la transparence écologique, le projet prévoit en particulier la mise en œuvre d'un ouvrage mixte de type portique au droit du franchissement du Rieucoulon et d'un ouvrage mixte de type pont cadre au droit d'un corridor de déplacement de la faune au niveau du Bois de Maurin.

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

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

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

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

5.5.3.1. LES INCIDENCES SUR LES ACTIVITÉS AGRICOLES

5.5.3.1.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

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.

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...). 2 exploitations sont concernées sur la commune de Lattes ;
- Les effets indirects sur les structures collectives (Cave coopérative de l'Ormarine sur Pinet), dont les zones d'apport sont localisées sur des parcelles potentiellement impactées (effet sur le potentiel de production notamment).

5.5.3.1.2. LES MESURES ENVISAGÉES

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 que les terrains gardent leur potentialité agronomique.

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

Les mesures proposées face aux effets directs sont :

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

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

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

5.5.3.2. LES INCIDENCES SUR LES FORÊTS ET LES ACTIVITÉS SYLVICOLES

5.5.3.2.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

Le projet concerne le déclassement d'une partie de l'espace boisé classé (EBC) du Bois de Maurin. Ce secteur déclassé, traversé par des cheminements, a été limité au minimum nécessaire au projet et représente 1,08 ha, soit moins de 6 % de la surface totale de l'EBC du bois de Maurin et moins de 5 % de la surface totale d'EBC de la commune.

5.5.3.2.2. LES EFFETS SUR LES FORÊTS ET L'ACTIVITÉ SYLVICOLE

Le projet traverse plusieurs entités forestières privées sur la commune.

5.5.3.2.3. LES MESURES ENVISAGÉES

Les lisières des boisements affectés seront reconstituées et stabilisées. Les cheminements interceptés dans le Bois de Maurin seront rétablis afin d'assurer une liaison vers les zones construites à proximité.

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.

Par ailleurs, les compensations prévues pour les EBC déclassés seront incluses dans les mesures compensatoires de défrichement qui seront définies précisément à l'occasion de la procédure d'autorisation environnementale.

5.5.4. Les incidences sur l'environnement humain

Le projet s'inscrit au sein de la zone à urbaniser AUI (secteur AUI1 et AUI2). Selon le règlement, la zone AUI est une zone à urbaniser spécifique dédiée aux activités économiques, pouvant faire l'objet d'une ouverture à l'urbanisation à court ou moyen terme, sous forme d'opération d'ensemble dont le projet est défini à l'échelle de chaque secteur, et après réalisation des équipements nécessaires à leur desserte. On distingue divers secteurs, allant de AUI0 à AUI5.

Le secteur AUI1 est inclus dans le périmètre de la ZAC de Garosud extension.

Le secteur AUI2 est un secteur dont l'urbanisation sera soumise à l'avis favorable de Montpellier Méditerranée Métropole.

5.5.4.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

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 s'insère dans une zone déjà impactée par la ligne ferroviaire existante et l'A9. Son incidence sur l'organisation du territoire restera donc limitée.

La réalisation des affouillements et exhaussements liés au projet nécessite l'acquisition de terrains et de bâtis. Sur la commune, plusieurs bâtis sont impactés par le projet.

Le projet traverse 4 servitudes :

- AS1 ;
- I3 ;
- I4 ;
- T1.

Le projet impactera peu d'infrastructures de transport ; plusieurs chemins ruraux et d'exploitations nécessiteront cependant des aménagements spécifiques pour leur rétablissement (le chemin rural de la Castelle sera décalé vers le nord de sa position actuelle). De plus, le projet sera relié avec le CNM et un raccordement à la ligne ferroviaire existante « Tarascon – Sète » sera effectué (fret) pouvant entraîner des perturbations.

Deux lignes électriques seront impactées par le projet (MONTPELLIER - PP PONT TRINQUAT (225 kV) et FREJORGUES – MONTPELLIER (63 kV). Aucun gazoduc n'est impacté.

Le projet sera mixte. Il accueillera sur cette section à la fois des trains de voyageurs et des trains de fret. Lattes, sera ainsi exposée au risque de Transport de Matières Dangereuses (TMD), du fait des circulations fret. Cependant ce risque est déjà présent sur le territoire communal

Durant les travaux, le chantier entrainera 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 ENVISAGÉES

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

Toutes les voiries et tous les réseaux traversés seront rétablis. Les servitudes seront respectées. L'ensemble des travaux sera réalisé afin de maintenir au maximum la circulation des trains. Les interruptions de circulation seront adaptées au juste besoin et une information sur les modifications de trafic sera effectuée auprès des usagers pendant toute la durée des travaux.

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.

Environ 900 mètres linéaires de protections acoustiques type écrans absorbants seront par ailleurs mises en place.

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

5.5.5. Les incidences sur le patrimoine et le paysage

5.5.5.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ


Le projet évite le périmètre de protection du monument historique inscrit du Pont de la Mosson.

Sur Lattes, le projet traverse une zone de présomption de prescription archéologique (ZPPA).

Pour rejoindre le contournement Nîmes-Montpellier et la voie ferrée Tarascon - Sète, le projet traverse le bois de Maurin, détruisant une partie de ses boisements et enclavant ce massif forestier et les mas alentours.

5.5.5.2. LES MESURES ENVISAGÉES

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.

 Sur la mise en œuvre de la procédure d'archéologie préventive, voir également pièce B du dossier d'enquête publique.

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

Les impacts (effet de coupure) du passage du projet dans le Bois de Maurin seront limités par des emprises chantiers réduites et un reboisement important (compenser le massif forestier par une replantation) : restauration de la lisière du Bois de Maurin, plantations de bandes boisées entre les habitations présentes et le projet avec intégration (végétalisation) des protections acoustiques. Les cheminements seront également rétablis.

5.5.6. Conclusion

Au regard des incidences du projet LNMP, 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 Lattes.

5.6. L'ANALYSE DES INCIDENCES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR LE RÉSEAU NATURA 2000

Les informations détaillées des effets du projet sur les sites Natura 2000, et les mesures associées, sont également consultables dans la pièce F-8A « Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – Première phase Montpellier - Béziers ».

Le territoire communal s'inscrit dans le périmètre de deux sites Natura 2000 :

- La ZSC « Étangs Palavasiens » (FR9101410) : Les systèmes lagunaires sont l'une des originalités de la côte méditerranéenne languedocienne. Parmi eux, l'ensemble des étangs palavasiens regroupe un remarquable chapelet de grandes lagunes communiquant encore entre elles. Leur ouverture sur la mer grâce à des graus permet la migration des poissons. Seul l'étang du Grec est actuellement protégé par un arrêté préfectoral de protection du biotope comprenant les zones humides situées entre la route départementale Carnon-Palavas et les zones urbanisées du littoral. Le périmètre du site proposé intègre ces zones humides en suivant précisément la limite de la zone couverte par l'arrêté de biotope. Ces étangs sont séparés de la mer par un lido encore vierge de toute urbanisation sur un grand linéaire côtier, ce qui permet la coexistence de différents habitats naturels littoraux : systèmes dunaires, laisses de mer et sansouïres ;
- La ZPS « Étangs palavasiens et étang de l'Estagnol » (FR9110042) : L'ensemble des étangs palavasiens est composé d'un remarquable chapelet de grandes lagunes communiquant encore entre elles (Étang de l'Ingril, Étang de Vic, Étang de Pierre-Blanche, Étang de l'Arnel, Étang du Prevost, Étang du Grec, Étang du Méjean, Étang de Pérols). Le paysage se caractérise par une topographie plane et par l'imbrication les étangs, de la terre et de la mer qui lui confèrent un caractère très spécifique. Cet ensemble est marqué entre autres par la présence d'anciens marais salants non exploités qui constituent une mosaïque de milieux à forte valeur patrimoniale. Les lagunes attirent une avifaune à la fois abondante et variée qu'elle soit nicheuse, hivernante ou migratrice. Elles constituent notamment des zones de repos pour le Flamant rose et des espèces rares (Sterne naine, le Gravelot à collier interrompu et la Talève sultane).

Ces sites ne sont pas directement concernés par le projet.

Selon les conclusions de l'Évaluation appropriée des incidences pour les sites Natura 2000 interceptés par le projet de Ligne Nouvelle, celui-ci présente une incidence non notable dommageable sur les sites « Étangs Palavasiens » et « Étangs palavasiens et étang de l'Estagnol ». Les mesures associées aux effets du projet sur cette zones Natura 2000 sont développés dans la pièce F-8A, toutefois, il est à noter que ce site ne fait pas l'objet d'actions compensatoires.

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).

5.7. EXPOSÉ DES MOTIFS DES CHANGEMENTS APPORTÉS PAR LA MISE EN COMPATIBILITÉ

Les adaptations proposées au PLU de la commune de Lattes, en vigueur depuis le 12/03/2009, 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. CRITÈRES, INDICATEURS ET MODALITÉS RETENUS POUR SUIVRE LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT

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

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

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

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

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

Tableau 5 : Exemple de tableau de suivi

Analyse par zone	Au stade de mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone AUI	10,6 % inclus dans l'ER	Y % acquis
<i>Dont</i>		
<i>Secteur AUI1</i>	15,6 % inclus dans l'ER	Y % acquis
<i>Secteur AUI2</i>	5 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone A	55,7 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone N	33,7 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Espaces boisés classés (EBC) ⁹	1,08 ha déclassés	Y ha défrichés

À noter que l'emplacement réservé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est regroupé avec l'emplacement réservé pour CNM sous le numéro N1. Les valeurs présentées dans le tableau ci-dessus ne concernent que la partie LNMP de l'emplacement N1 et non pas sa globalité.

⁹ Les espaces boisés classés sont inclus dans la zone N.

5.9. RÉSUMÉ 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 RÉGLEMENTAIRE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

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

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'ÉVALUATION ET DÉMARCHÉ 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'inscrit 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. »¹⁰

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. PRÉSENTATION DE L'AIRE D'ÉTUDE DANS LA COMMUNE

La commune de Lattes, enclavée entre les communes de Montpellier et Saint-Jean-de-Védas au nord, et les étangs au sud, reste encore fortement influencée par la présence de secteurs cultivés. L'autoroute A9 constitue la frontière entre le paysage des plaines littorales et le paysage des faubourgs sud de la ville de Montpellier.

La zone d'étude se localise au nord-ouest de la commune. Elle s'inscrit sur des espaces de transition entre ville et campagne, aux portes de la métropole montpelliéraine, avec de l'habitat diffus au droit du Mas Manier et des hameaux de La Castelle et de la Jasse de Maurin et de l'Ermitage. Cet habitat se densifie rapidement ensuite lorsque l'on passe sur les communes voisines (Montpellier et Saint-Jean-de-Védas).

5.9.3.2. L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

5.9.3.2.1. LE RELIEF ET LA GÉOLOGIE

La zone d'étude s'inscrit dans les sols karstiques de la Gardiole à une altitude moyenne d'une quinzaine de mètres.

Les formations carbonatées du massif de la Gardiole connaissent une altération karstique. Le risque géotechnique est lié au phénomène de remontée de fontis et d'effondrement des cavités.

5.9.3.2.2. LES EAUX SOUTERRAINES

4 masses d'eaux souterraines sont présentes :

- Les Alluvions anciennes entre Vidourle et Lez et littoral entre Montpellier et Sète (FRDG102) ;
- Les Calcaires jurassiques pli oriental de Montpellier et extension sous couverture (FRDG206),
- Les Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers-Pézenas (FRDG510).
- Les Calcaires et marnes éocènes et oligocènes de l'avant pli de Montpellier (FRDG239).

Trois périmètres de protection rapprochée de captage d'eau potable sont présents dans la zone d'étude :

- Les forages Flès Sud et Flès Nord, situés sur la commune de Villeneuve-lès-Maguelone ;
- Le forage de la Lauzette F01 et F02, situé sur la commune de Saint-Jean-de-Védas.

Par ailleurs, l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse signale la présence de la zone de sauvegarde suivante :

- La zone de sauvegarde des captages du Flès, établie sur le périmètre de protection rapprochée du captage.

5.9.3.2.3. LES EAUX SUPERFICIELLES

Sur la commune de Lattes, la zone d'étude traverse le ruisseau du Rieucoulon. L'enjeu lié au franchissement du cours d'eau est modéré.

5.9.3.2.4. LES RISQUES NATURELS

La commune de Lattes est soumise au risque inondation par débordement de cours d'eau et par submersion marine. Elle dispose de Plans de Prévention des Risques inondation sur les bassins de risque « Lez » et « Lattes ». La zone d'étude est concernée par les zonages rouges « RP » et « RN » du PPRi.

La commune est exposée au risque feux de forêts. Elle présente un aléa globalement faible, avec des secteurs à aléa modérés et forts au niveau du Bois de Maurin.

¹⁰ Source : Site internet du ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie

5.9.3.2.5. LES ENJEUX LIÉS À L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

Les enjeux liés à l'environnement physique sont présentés ci-après :

- Le risque géotechnique est lié au phénomène de remontée de fontis et d'effondrement des cavités ;
- La présence de zones karstiques ainsi que des périmètres de protection rapprochée des captages font de ce secteur, un enjeu hydrogéologique fort ;
- Les enjeux sur la zone d'étude portent sur le Rieucoulon (masse d'eau DCE FRDR11779), affluent rive gauche de la Mosson. L'enjeu hydraulique lié au franchissement de ce cours d'eau est évalué comme modéré à l'échelle de la zone d'étude ;
- La commune de Lattes est soumise au risque inondation par débordement de cours d'eau et par submersion marine. Le second ne concerne pas la zone d'étude.

5.9.3.3. LE PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

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

- La ZNIEFF « Montagne de la Gardiole » ;
- L'ENS « Bois de Maurin ».

Les principaux sites à enjeux écologiques correspondent à la ripisylve du Rieucoulon (zone humide, corridor écologique) et à des zones propices à la flore, à proximité des lieux-dits Jasse de Maurin et l'Ermitage pourtant largement anthropisé (agriculture, habitat diffus, activité sportive et de loisirs...).

5.9.3.4. L'AGRICULTURE, LA VITICULTURE ET LA SYLVICULTURE

Agriculture : la zone d'étude concerne des parcelles agricoles présentant des enjeux globalement modérés et ponctuellement forts à très forts (au niveau de la Jasse de Maurin et de la Castelle notamment).

Forêts/sylviculture : les secteurs forestiers à enjeux sont concentrés au niveau du Bois de Maurin, en partie classé en EBC. Le Bois de Maurin s'inscrit au centre de plusieurs zones urbanisées ou cultivées.

5.9.3.5. L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

La zone d'étude concerne la partie nord-ouest du territoire communal. Elle est composée de zones agricoles, de quelques habitations individuelles et d'espaces boisés.

Plusieurs infrastructures de transport (A9, RD et voie ferrée) et réseaux de transport d'énergie (2 lignes électriques et deux gazoducs) y sont également présents.

L'activité touristique dispose de nombreuses possibilités sur le territoire communal. En revanche sur la zone concernée par le projet, seuls quelques sentiers sont présents au niveau du Bois de Maurin. Ils relient les différents Mas présents et les zones résidentielles.

La commune de Lattes, commune littorale, identifie dans son PLU les secteurs sur lesquels la loi « Littoral » s'applique. La zone d'étude n'impacte pas ces secteurs, ainsi que cela a déjà été présenté au §3.5.5 précédent.

La zone d'étude comprend 4 servitudes et une zone d'EBC (Bois de Maurin).

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

5.9.3.6. PATRIMOINE ET PAYSAGE

La zone d'étude traverse le périmètre de protection du monument historique inscrit du Pont sur la Mosson (situé sur la commune de Villeneuve-lès-Maguelone).

Des enjeux archéologiques sont suspectés vu la présence d'un ZPPA dans la zone d'étude.

Enfin, au droit de Lattes, la zone d'étude est concernée par le site sensible paysager n°18 « La Mosson ». Le bois de Maurin représente l'enjeu principal de l'intégration paysagère.

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

Le périmètre de la mise en compatibilité est concerné par les zones suivantes du document d'urbanisme :

- À urbaniser : AUI (secteurs AUI1 et AUI2) ;
- Agricoles : A ;
- Naturelles : N.

Le tableau ci-après rappelle la proportion de l'ER par zone.

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

Zone concernée	Proportion de l'emplacement réservé sur la zone	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la surface de la commune
Zone AUI (zone à urbaniser spécifique dédiée aux activités économiques)	10,6 %	0,12 %
<i>Dont</i>		
<i>Secteur AUI1</i>	5,06 %	0,068 %
<i>Secteur AUI2</i>	5 %	0,059 %
Zone A (zone agricole)	55,7 %	0,62 %
Zone N (zone naturelle)	33,7 %	0,41 %

À noter que l'emplacement réservé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est regroupé avec l'emplacement réservé pour CNM sous le numéro N1. Les valeurs présentées dans le tableau ci-dessus ne concernent que la partie LNMP de l'emplacement N1 et non pas sa globalité.

5.9.4.1. INCIDENCES ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

5.9.4.1.1. 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 liés au projet engendreront une évolution de la topographie. En effet, le projet s'insérera dans le territoire en déblais ou en remblais, ce qui impliquera des modifications locales de relief.

Au droit de Lattes, la section courante du projet est en remblais, pouvant dépasser une quinzaine de mètres de hauteur au niveau des abords du franchissement du Rieucoulon.

La section du raccordement A est quant à elle principalement en déblais, pouvant dépasser 6 mètres de profondeur au niveau de La Castelle.

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

Les formations géologiques des massifs calcaires karstifiés de la Gardiole peuvent présenter, en phase exploitation, des risques (effondrement de cavités) pour le projet et notamment pour ses ouvrages d'art.

Les aléas géotechniques seront circonscrits par purge 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, de même que celles des pièges à cailloux (contre les chutes de blocs).

5.9.4.1.2. 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.

Dans la traversée des PPR 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.

5.9.4.1.3. 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 traverse le ruisseau du Rieucoulon. Les ouvrages hydrauliques de franchissement ont été dimensionnés afin de permettre une transparence hydraulique et écologique, tout en assurant la pérennité des ouvrages.

De manière générale, les cours d'eau traversés par l'aménagement sont protégés des pollutions accidentelles par des bassins de confinement.

5.9.4.1.4. LES RISQUES NATURELS

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

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

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

5.9.4.2. INCIDENCES ET MESURES SUR LE PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

La réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet LNMP ainsi que les outillages, équipements, installations techniques, affouillements et exhaussements de sols liés au projet sont autorisés dans le périmètre de la mise en compatibilité, localisé en continuité d'espaces construits et aménagés, et en interface avec la ligne ferroviaire existante.

Le projet s'inscrit dans le périmètre :

- De la ZNIEFF « Montagne de la Gardiole » ;
- De l'ENS « Bois de Maurin ».

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

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

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

La réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet LNMP ainsi que les outillages, équipements, installations techniques, affouillements et exhaussements de sols liés au projet sont autorisés dans le périmètre de la mise en compatibilité, localisé en continuité d'espaces construits et aménagés, et en interface avec la ligne ferroviaire existante.

Agriculture : 2 exploitations sont concernées par le projet, avec des effets indirects sur la Cave coopérative de l'Ormarine, sur Pinet. Les mesures proposées résident dans la compensation des surfaces perdues, la possibilité d'un aménagement foncier, le rétablissement des pistes d'exploitation.

Forêt/sylviculture : le projet traverse plusieurs entités forestières privées sur la commune

Le projet concerne le déclassement d'une partie de l'espace boisé classé (EBC) du Bois de Maurin. Ce secteur déclassé, traversé par des cheminements, a été limité au minimum nécessaire au projet et représente 1,08 ha, soit 5,5 % de la surface totale de l'EBC du bois de Maurin et 4,4 % de la surface totale d'EBC de la commune

Les zones de forêts impactées feront l'objet des compensations suivantes : travaux de boisement ou reboisement, travaux d'amélioration, indemnisation. Par ailleurs, les compensations prévues pour les EBC déclassés seront incluses dans les mesures compensatoires de défrichement.

Les cheminements interceptés dans le Bois de Maurin seront rétablis afin d'assurer une liaison vers les zones construites à proximité.

5.9.4.4. INCIDENCES ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

Le projet s'inscrit au sein de la zone à urbaniser AUI (secteur AUI1 et AUI2). Selon le règlement, la zone AUI est une zone à urbaniser spécifique dédiée aux activités économiques, pouvant faire l'objet d'une ouverture à l'urbanisation à court ou moyen terme, sous forme d'opération d'ensemble dont le projet est défini à l'échelle de chaque secteur, et après réalisation des équipements nécessaires à leur desserte. On distingue divers secteurs, allant de AUI0 à AUI5.

Le secteur AUI1 est inclus dans le périmètre de la ZAC de Garosud extension.

Le secteur AUI2 est un secteur dont l'urbanisation sera soumise à l'avis favorable de la Communauté d'Agglomération de Montpellier.

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 bâtis et terrains impactés par le projet seront acquis conformément au code de l'expropriation, dans la mesure du possible par voie amiable.

Toutes les voiries et tous les réseaux traversés seront rétablis. Les servitudes seront respectées.

Des protections acoustiques seront mises en place le long des espaces les plus exposés pour respecter les seuils acoustiques réglementaires.

5.9.4.5. INCIDENCES ET MESURES SUR LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE

Pour rejoindre le contournement Nîmes-Montpellier et la voie ferrée Tarascon - Sète, le projet traverse le bois de Maurin, détruisant une partie de ses boisements et enclavant ce massif forestier et les mas alentours.

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.

Le principal objectif du projet en matière d'insertion paysagère au droit de la Mosson est d'inscrire le projet dans le bois de Maurin (effet de coupure).

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

Le territoire communal s'inscrit dans le périmètre des sites Natura 2000 « Étangs Palavasiens » (ZSC FR9101410), et « Étangs palavasiens et étang de l'Estagnol » (ZPS FR9110042).

Ces sites ne sont pas directement concernés par le projet.

Selon les conclusions de l'Évaluation appropriée des incidences pour les sites Natura 2000 interceptés par le projet de Ligne Nouvelle, celui-ci présente une incidence non notable dommageable sur ces sites.

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).

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

Les adaptations proposées au PLU de la commune de Lattes, en vigueur depuis le 12/03/2009, 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 AUI <i>Dont</i>	10,6 % inclus dans l'ER	Y % acquis
<i>Secteur AUI1</i>	15,6 % inclus dans l'ER	Y % acquis
<i>Secteur AUI2</i>	5 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone A	55,7 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone N	33,7 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Espaces boisés classés (EBC) ¹¹	1,08 ha déclassés	Y ha défrichés

À noter que l'emplacement réservé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est regroupé avec l'emplacement réservé pour CNM sous le numéro N1. Les valeurs présentées dans le tableau ci-dessus ne concernent que la partie LNMP de l'emplacement N1 et non pas sa globalité.

¹¹ Les espaces boisés classés sont inclus dans la zone N.

6. ANNEXES

6.1. ANNEXE TECHNIQUE SERVITUDE T1 RELATIVE AUX CHEMINS DE FER

SERVITUDES RELATIVES AU CHEMIN DE FER (T1)

1) GENERALITES

Servitudes relatives aux chemins de fer.

Servitudes de grande voirie :

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

Servitudes spéciales :

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

Servitudes de débroussaillage.

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

Code minier : articles 84 modifié et 107.

Code forestier : articles L 322.3 et L 322.4.

Loi du 29 décembre 1892 : occupation temporaire.

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

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

Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.

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

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

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

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

1

2) Procédure d'institution

2.1) Procédure

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

Sont applicables aux chemins de fer :

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

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

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

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

Alignement

L'obligation d'alignement s'impose :

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

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

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

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

Mines et carrières

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

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

2.2) Indemnisation

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

2

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

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

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

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

2.3) Publicité

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

3) Effets de la servitude

3.1) Prérogative de la puissance publique.

3.1.1.) Prérogatives exercées directement par la puissance publique.

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

3.1.2) Obligations de faire imposée au propriétaire.

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

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

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

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

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

3

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

3.2) Limitation au droit d'utiliser le sol.

3.2.1) Obligations passives.

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

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

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

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

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

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

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

3.2.2) Droits résiduels du propriétaire

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

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

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

4

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

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

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

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



6.2. DEMANDE DE LEVÉE DES EMBLEMES RÉSERVÉS DU CNM

6.2.1. À la Direction Départementale des Territoires et de la Mer

DIRECTION TERRITORIALE OCCITANIE
101, allée de Délos - BP 91 242
34011 MONTPELLIER CEDEX 1
TEL: 04 48 18 57 50



Montpellier, le 5 mars 2021

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES
TERRITOIRES ET DE LA MER
DE L'HERAULT
Monsieur Matthieu GREGORY
Directeur
181 Place Ernest Granier
34064 MONTPELLIER

Motif : Demande de levée des emplacements réservés du CNM

Monsieur le Directeur,

La Déclaration d'Utilité Publique du 16 mai 2005 du projet ferroviaire de Contournement de Nîmes et Montpellier a emporté mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le tracé.

A ce titre, des emplacements réservés ont été pris en compte dans les documents d'urbanisme des communes concernées. Le Contournement de Nîmes et Montpellier a été mis en service et ces réservations sont devenues inutiles.

Nous vous informons par la présente que, par courriers envoyés ce jour, nous avons demandé à toutes les communes de bien vouloir lever ces emplacements réservés au bénéfice de SNCF Réseau.

Pour toute question relative à cette demande, je vous remercie de prendre attache auprès de Madame Sylvie MARTIN, responsable foncier à la Direction Territoriale d'Occitanie de SNCF Réseau : sylvie.martin.lr@reseau.sncf.fr.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour SNCF Réseau,


Provost
Bertrand
Provost@reseau.sncf.fr
11-24-FR
2021.03.04.15
01:23 +0100

6.2.2. À la mairie de Lattes

DIRECTION TERRITORIALE OCCITANIE
101, allée de Délos – BP 91 242
34011 MONTPELLIER CEDEX 1
TEL: 04 48 18 57 50



Montpellier, le 5 mars 2021

MAIRIE DE LATTES
Monsieur Cyril MEUNIER
Maire
1 Avenue de Montpellier
34970 LATTES

Motif : Demande de levée des emplacements réservés du CNM

Monsieur le Maire,

La Déclaration d'Utilité Publique du 16 mai 2005 du projet ferroviaire de Contournement de Nîmes et Montpellier a emporté mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le tracé.

A ce titre, des emplacements réservés ont été pris en compte dans votre document d'urbanisme. Le Contournement de Nîmes et Montpellier a été mis en service et ces réservations sont devenues inutiles.

Nous vous demandons par la présente de bien vouloir lever ces emplacements réservés au bénéfice de SNCF Réseau.

Pour toute question relative à cette demande, je vous remercie de prendre attache auprès de Madame Sylvie MARTIN, responsable foncier à la Direction Territoriale d'Occitanie de SNCF Réseau : sylvie.martin.lr@reseau.sncf.fr.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour SNCF Réseau,

Provo
Bertrand
Signé numériquement
par : Bertrand
Nom CN : CN+
Prénoms Bertrand email
Bertrand
provo@reseau.sncf.fr
CN+ FR
Date : 2021.03.04 15:
07:23 +0100

