

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

Pièce H-12 : Commune de Saint-Jean-de-Védas



INFORMATIONS RELATIVES AU DOCUMENT

INFORMATIONS GÉNÉRALES

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN	
Auteur(s) / Société	Laureline MONTEIGNIES
Fonction	Chargée d'études
Version	C0
Référence du document	EGIS-DT-0080-C0_H12_MECDU Saint_Jean_de_Vedas.docx

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Rédacteur(s)	Qualité du rédacteur(s)	Vérifié par / Approuvé par	Fonction du vérificateur / Approbateur	Modifications
A0	06/01/2021	Laureline MONTEIGNIES	Chargée d'études	Fabienne BARRERE	Cheffe de projet	Création du document
B1	03/05/2021	Laureline MONTEIGNIES	Chargée d'études	Fabienne BARRERE	Cheffe 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	3.7. Analyse de la compatibilité du projet avec les Espaces Boisés Classés	23
1.1. Mise en compatibilité	9	3.8. Les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme (ancien article L.123-1-5 alinéa III - 2)	23
1.1.1. Définition	9		
1.1.2. Champ d'application	9		
1.2. Mise en compatibilité d'un PLU	9	4. LES DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU	24
1.3. Objet du présent dossier	10	4.1. Modifications du règlement d'urbanisme	24
1.4. Réglementation de la mise en compatibilité du PLU et description de la procédure. 10		4.2. Modifications apportées aux emplacements réservés	31
1.4.1. Procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme	10	4.3. Modifications apportées au plan de zonage	35
1.4.2. Rappel des textes réglementaires.....	11	4.4. Modifications apportées au plan des périmètres	39
1.4.3. Le cas particulier des communes « Littoral »	12	5. L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ	42
1.4.4. Contenu du dossier de mise en compatibilité	12	5.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP	42
2. PRÉSENTATION DU PROJET	15	5.1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale	42
2.1. Caractéristiques générales du projet	15	5.1.2. Objectifs de l'évaluation et démarche mise en œuvre pour le projet LNMP	42
2.1.1. Les enjeux et les apports du projet.....	15	5.2. Contenu de l'évaluation environnementale	42
2.1.2. Les objectifs du projet	16	5.3. Avis de l'Autorité environnementale	43
2.2. Les caractéristiques de la section du projet traversant la commune de Saint Jean de Vedas 18		5.4. Analyse de l'état initial de l'environnement	43
2.2.1. Le territoire communal	18	5.4.1. L'environnement physique	43
2.2.2. Le projet sur le territoire communal	18	5.4.2. Le patrimoine naturel et biologique.....	45
3. L'ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU DE SAINT-JEAN-DE-VÉDAS	20	5.4.3. L'agriculture, la viticulture et la sylviculture.....	49
3.1. Caractéristiques du document d'urbanisme concerné par la mise en compatibilité .	20	5.4.4. L'environnement humain.....	49
3.2. Analyse de la compatibilité du projet avec le rapport de présentation	20	5.4.5. Le patrimoine et le paysage	51
3.3. Analyse de la compatibilité du projet avec le projet d'Aménagement et de Développement Durable	20	5.4.6. Synthèse	51
3.4. Analyse de la compatibilité du projet avec les orientations d'aménagement et de programmation	21	5.5. Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement et mesures proposées	54
3.5. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement	21	5.5.1. Les incidences sur l'environnement physique.....	54
3.5.1. Les zones traversées	21	5.5.2. Les incidences sur le patrimoine naturel et biologique.....	56
3.5.2. Les dispositions générales du règlement	21	5.5.3. Les incidences sur l'agriculture, la viticulture et la sylviculture.....	56
3.5.3. Analyse de la compatibilité du projet avec les dispositions applicables aux différentes zones traversées.....	21	5.5.4. Les incidences sur l'environnement humain.....	57
3.5.4. Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement graphique (plan de zonage)	23	5.5.5. Les incidences sur le patrimoine et le paysage	57
3.6. Analyse de la compatibilité du projet avec les emplacements réservés	23	5.5.6. Conclusion	58
		5.6. L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000	58
		5.7. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité	58
		5.8. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement	58
		5.9. Résumé non technique	58
		5.9.1. Cadre réglementaire, objectif de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre dans le cadre du projet LNMP	58
		5.9.2. Contenu de l'évaluation environnementale	59
		5.9.3. Analyse de l'état initial de l'environnement	59

5.9.4. Les incidences notables probables de la mise en compatibilité du plu sur l'environnement et mesures proposées.....	60
5.9.5. L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau NATURA 2000 ...	61
5.9.6. Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité.....	61
5.9.7. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement	61
6. ANNEXES	63
6.1. Annexe technique servitude T1 relative aux chemins de fer	63

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 Saint-Jean-de-Védas 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 Saint-Jean-de-Védas	19
Figure 5 : Le PADD à l'échelle du territoire communal	21
Figure 6 : Extrait du règlement graphique du PLU au droit de la future extension de la ZAC Marcel Dassault....	21
Figure 7 : Détail de la modification apportée à l'ER D6	35
Figure 8 : Planche du plan de zonage avant mise en compatibilité	36
Figure 9 : Planche du plan de zonage après mise en compatibilité	37
Figure 10 : Planche du plan des périmètres avant mise en compatibilité	40
Figure 11 : Planche du plan des périmètres après mise en compatibilité	41
Figure 12 : Réseau Natura 2000 au droit de la commune de Saint-Jean-de-Védas	46
Figure 13 : Zonage d'inventaire, de protection et de gestion du milieu naturel au droit de la commune de Saint-Jean-de-Védas	47
Figure 14 : Plans Nationaux d'Actions (PNA) au droit de la commune de Saint-Jean-de-Védas	48
Figure 15 : Principaux enjeux environnementaux (1/2)	52
Figure 16 : Principaux enjeux environnementaux (2/2)	53

TABLEAUX

Tableau 1 : Historique du document d'urbanisme opposable	20
Tableau 2 : Proportion de l'emplacement réservé par zone	21
Tableau 3 : Les principales structures routières à proximité de la zone d'étude	49
Tableau 4 : Les lignes haute tension au sein de la zone d'étude	51
Tableau 5 : Proportion de l'emplacement réservé par zonage du PLU	54
Tableau 6 : Exemple de tableau de suivi	58
Tableau 7 : Surfaces concernées par l'emplacement réservé (ER) par zonage du PLU	60
Tableau 8 : Exemple de tableau de suivi	61

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 Saint-Jean-de-Védas 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 Saint-Jean-de-Védas, dans le département de l'Hérault, dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de la phase 1 du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

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

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

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 Saint-Jean-de-Védas s'organise en même temps que la procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

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


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



Figure 1: étapes de la procédure de mise en compatibilité

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


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

① Avis de l'autorité environnementale :

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

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

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

 *Cet avis de l'autorité environnementale, rendu dans un délai de 3 mois à compter de la réception d'un dossier complet, figure, pour le présent dossier de mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Jean-de-Védas en pièce I, relative aux avis obligatoires avant 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 ;
- 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 ;

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.

- 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 Saint-Jean-de-Vedas.

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

1.4.4. Contenu du dossier de mise en compatibilité

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

Il comprend les pièces suivantes :

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

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.

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

2. PRÉSENTATION DU PROJET

2.1. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET

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

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

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

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

Plus qu'une simple ligne ferroviaire supplémentaire, le projet crée avec la voie ferrée existante un doublé 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 arrêt) ;
- De nouveaux trains à desserte omnibus sur la voie ferrée existante grâce au report de certains trains sur la Ligne Nouvelle.

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

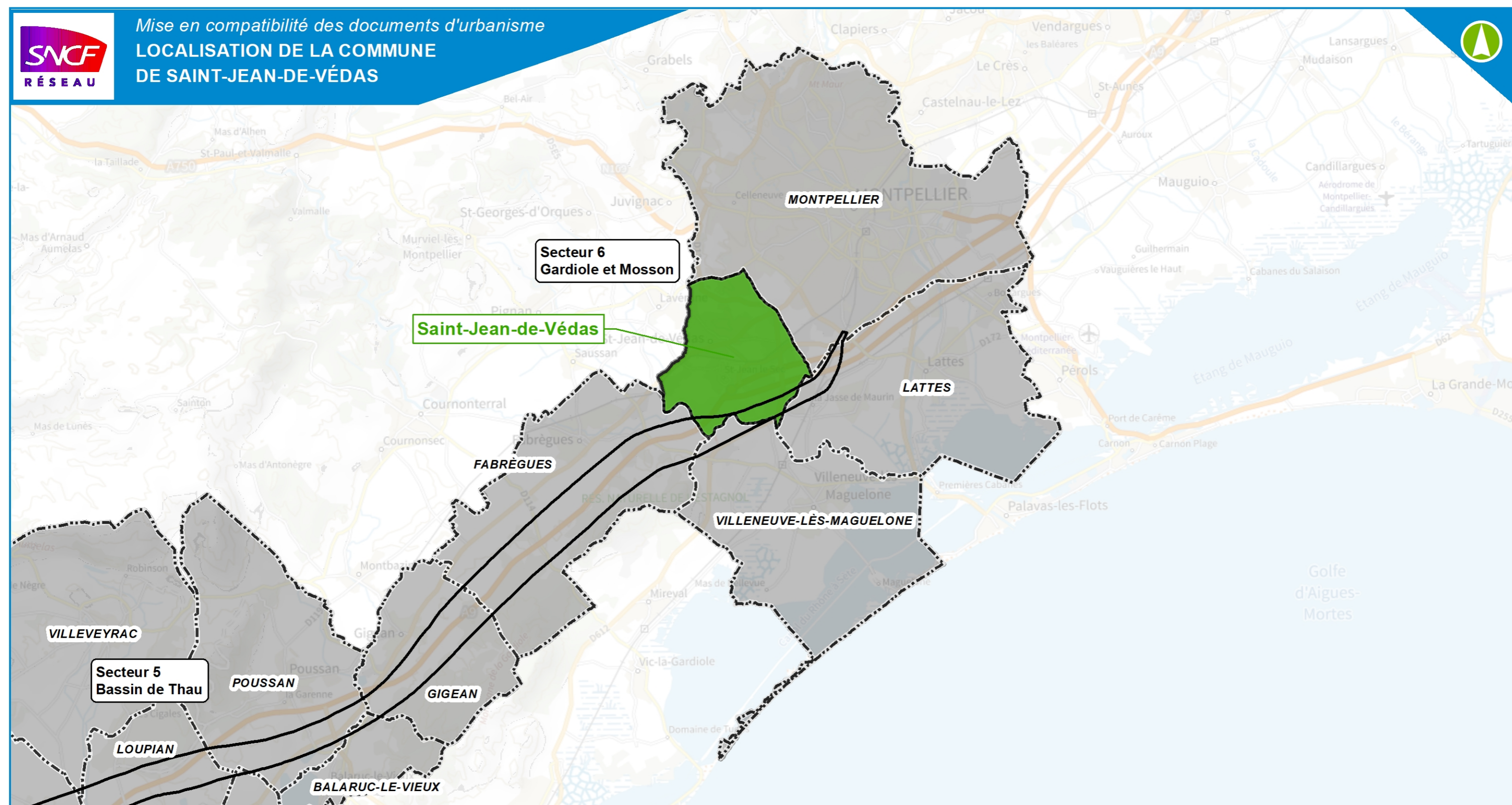
2.1.2. Les objectifs du projet

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

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



LÉGENDE

- Zone de Passage Préférentielle
- Commune concernée
- Limite communale

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN



0 1 2
 Km
 Date : 21/01/2021
 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 SAINT JEAN DE VEDAS

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

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

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

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

 Pour l'analyse territoriale à l'échelle du secteur géographique dans son ensemble, le lecteur est invité à se référer à l'étude d'impact du projet LNMP (pièces F3 et F5 notamment) et le détail de la phase 1 (pièces F7A1 et F7A2).

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

2.2.1. Le territoire communal

La commune de Saint-Jean-de-Védas se situe dans le département de l'Hérault.

Elle appartient à Montpellier Méditerranée Métropole qui regroupe 31 communes.

La superficie de Saint-Jean-de-Védas est de 1 316 hectares et elle compte 10 008 habitants en 2017 (source INSEE, RP2017, 01/01/2020).

2.2.2. Le projet sur le territoire communal

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan concerne essentiellement le sud de la commune de Saint-Jean-de-Védas.

La carte ci-après, situe le projet sur le territoire communal.

2.2.2.1. L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Le projet traverse le territoire communal sur environ 2 000 m, exclusivement en remblai dans ce secteur.

Cette section de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan entre sur la commune de Saint-Jean-de-Védas (en limite avec Villeneuve-lès-Maguelone) par l'intermédiaire d'un viaduc enjambant la Mosson. Elle traverse le sud-est de la commune, puis intercepte la RD612 au point kilométrique 148+600.

Elle atteint la limite communale avec Lattes dans une section en remblai.

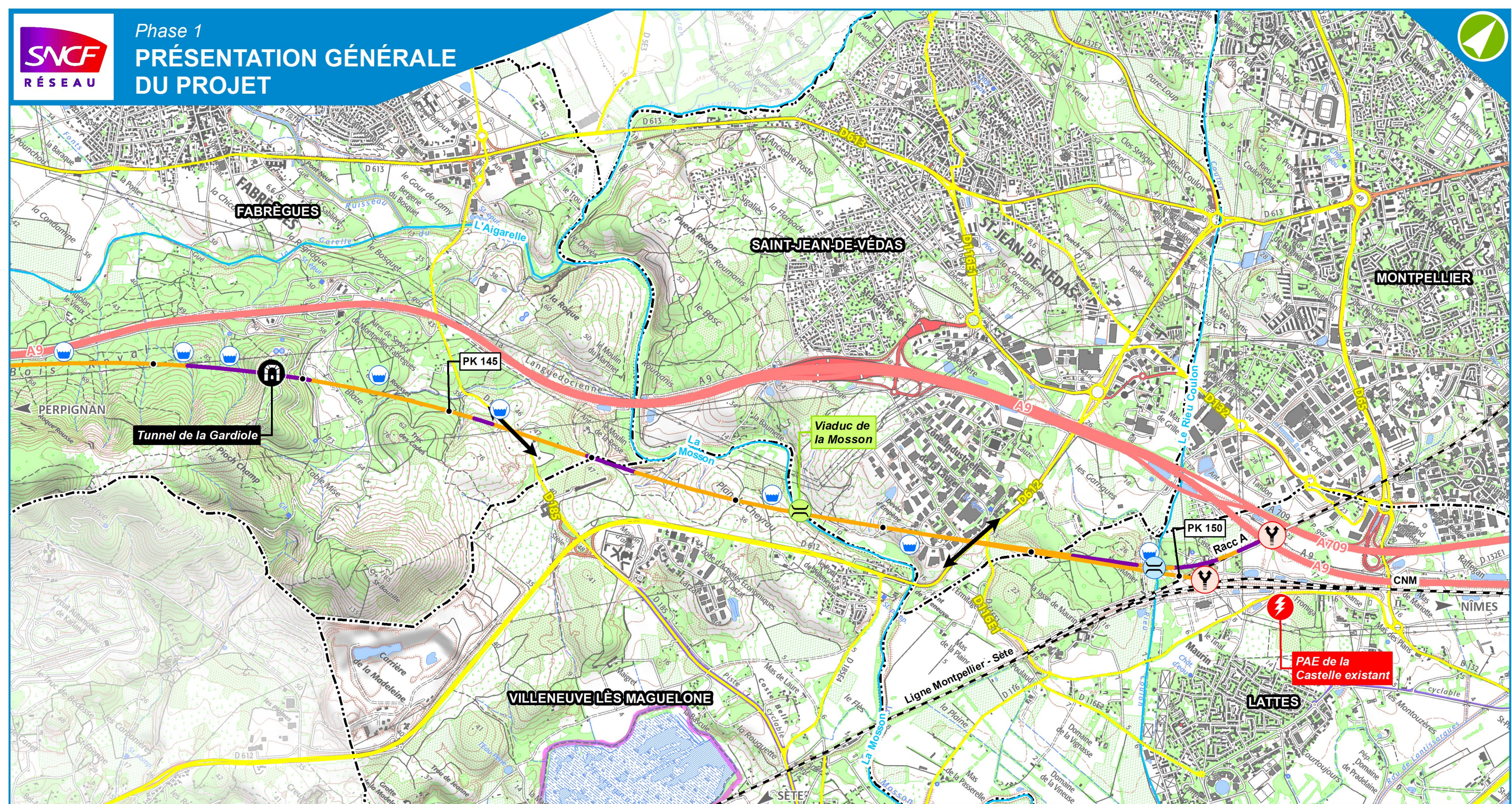
2.2.2.2. LES RÉTABLISSEMENTS DE VOIRIE

Sur le territoire communal, une route départementale (la RD612) est interceptée par la ligne et rétablie en place.

Aucun chemin de randonnée n'est concerné.

2.2.2.3. LES INSTALLATIONS CONNEXES

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



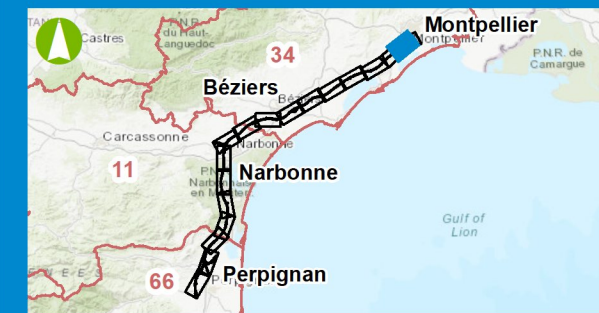
LÉGENDE

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

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

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

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



0 250 500
Mètres

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

Date: 22/06/2021
Échelle : 1/25000

3. L'ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU DE SAINT-JEAN-DE-VÉDAS

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

Le document d'urbanisme en vigueur de la commune de Saint-Jean-de-Védas est son **PLU approuvé le 21 janvier 2008** et dont la dernière modification en date est la Modification n°4 du 27 septembre 2017.

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

Tableau 1 : Historique du document d'urbanisme opposable

PLU de Saint-Jean-de-Védas		
Approbation du document d'urbanisme	Approbation des révisions et révisions simplifiées	Approbation des modifications et des modifications simplifiées
PLU approuvé le 21/01/2008 (3 ^e révision)		Modification n°1 30/06/2009
		Modification n°2 13/07/2010
		Modification n°3 06/09/2011
		Modification simplifiée n°1 16/12/2015
		Mise en compatibilité 21/10/2016
		Mise à jour 25/01/2017
		Modification n°4 27/09/2017

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.

Le projet LNMP fait l'objet d'une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Les dispositions du plan local d'urbanisme approuvé de la commune de Montpellier qui ne permettent pas sa réalisation en l'état, doivent être mises en compatibilité avec le projet, conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme.

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

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

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

Le rapport de présentation de 2008 de la commune de Saint-Jean-de-Védas prend en compte le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. En effet, ce dernier est cité dans le chapitre « les contraintes liées aux infrastructures » mais également dans le chapitre « l'impact des dispositions du PLU sur le paysage et l'environnement ».

Néanmoins, le rapport de présentation présente un projet d'aire d'accueil des gens du voyage dans le chapitre dédié aux périmètres spécifiques (2.13.5). L'emplacement réservé de la LNMP impacte la zone Nb destinée à accueillir ce projet d'aire d'accueil, sans toutefois remettre en cause le diagnostic et les objectifs de développement de la commune. Le projet est donc compatible avec le rapport de présentation.

La notice explicative de la modification n°4 du 27/09/2017 présente les motifs et conséquences des modifications apportées au PLU. Celles-ci ne remettent pas en cause le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

Le projet est donc compatible avec le rapport de présentation de la modification n°4.

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

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. L'annexe technique T1 est présentée en annexe 6.1 de ce 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 Saint-Jean-de-Védas s'articule autour de 4 objectifs :

- 1 : Promouvoir un développement urbain raisonné en maîtrisant l'étalement urbain et en diversifiant l'offre de logements ;
- 2 : Réaffirmer la qualité du cadre de vie des habitants : conforter un centre élargi, améliorer les déplacements notamment les circulations douces, compléter l'offre en équipements ;
- 3 : Protéger et valoriser les territoires naturels et agricoles, mettre en valeur et relier les espaces naturels, prendre en compte les risques ;
- 4 : Compléter et améliorer l'offre d'activités économiques sur le territoire communal.

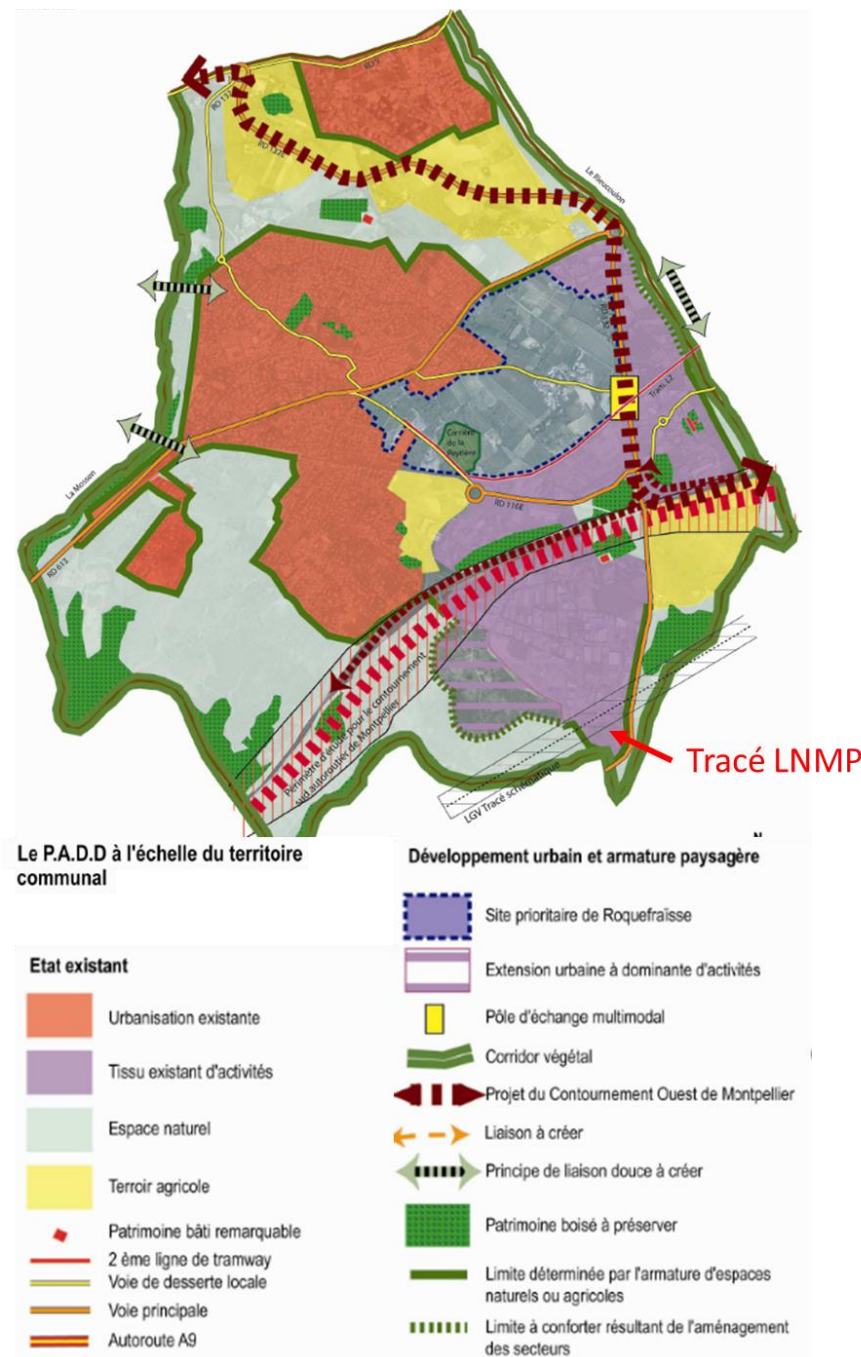


Figure 5 : Le PADD à l'échelle du territoire communal

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne remet pas en cause les objectifs du PADD et est par ailleurs pris en compte dans sa représentation graphique. **Il 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 possède deux orientations d'aménagement concernant la ZAC Roque Fraise et la ZAC Marcel Dassault.

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne concerne pas le secteur Roque Fraise faisant l'objet de la première orientation.

Concernant la ZAC Marcel Dassault, l'emplacement réservé de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan n'impacte qu'à la marge la zone 5AU dédiée à l'extension de la ZAC comme le montre la figure ci-dessous. Ainsi, il ne remet pas en cause cette orientation d'aménagement de la commune.

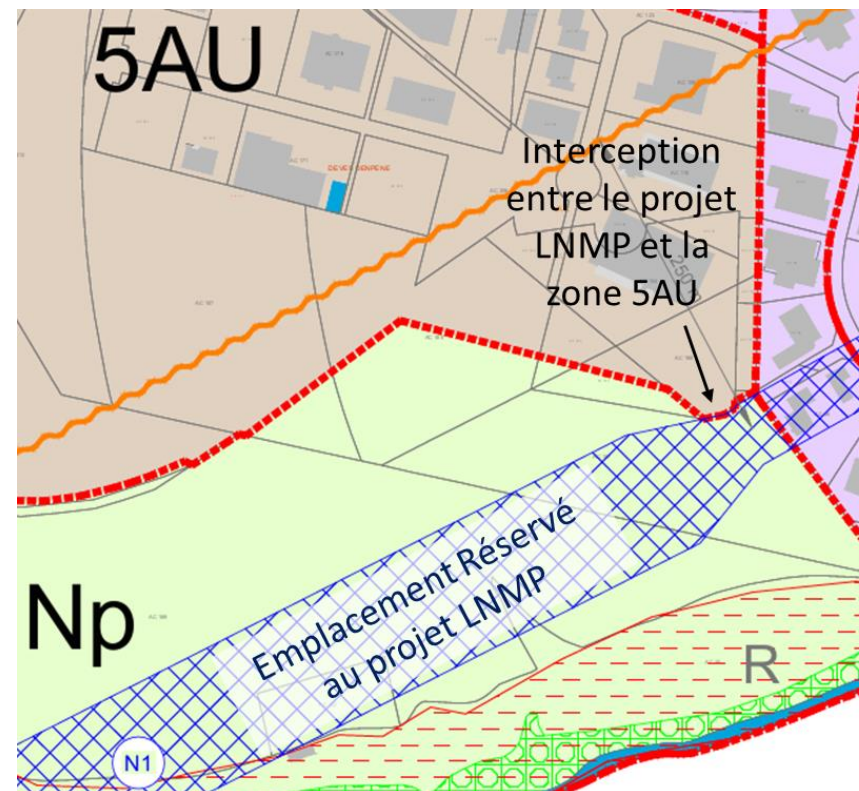


Figure 6 : Extrait du règlement graphique du PLU au droit de la future extension de la ZAC Marcel Dassault

Le projet est donc compatible avec ces orientations d'aménagement.

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 sur la zone
Zone 4U	20,57 %
Zone A Sous-secteur Ap	32,62 %
Zone 5AU	0,31 %
Zone N Dont secteur Nb	46,5 % 1 %
Dont secteur Np	44,5 %

3.5.2. Les dispositions générales du règlement

Les dispositions générales s'appliquent à l'ensemble du territoire de la commune de Saint-Jean-de-Védas. Ces dispositions générales sont compatibles avec le projet.

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

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

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

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

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

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

3.5.3.1. RÈGLEMENT DES ZONES 4U1 ET 4U2

La zone 4U est une zone réservée aux activités industrielles, artisanales, commerciales et de services correspondant à l'ex-ZAC des DEVES D'EMPENE devenue « Marcel DASSAULT 1 ». Cette zone est située dans le périmètre de protection du captage de Maurin et la vulnérabilité du site impose une attention toute particulière aux activités qui y seront autorisées. L'évaluation environnementale du présent dossier détaille la prise en compte du périmètre de protection de ce captage dans le cadre du projet.

La zone 4U se compose de deux secteurs : les secteurs 4U1 et 4U2 correspondant aux secteurs du plan d'aménagement de la ZAC et à son règlement.

À noter, que le préambule précise qu'une partie de la zone, repérée sur les plans de zonage du PLU, est située en zone inondable définie par le Plan de Prévention des Risques Naturels d'Inondations (PPRI) « Basse Vallée de la Mosson » approuvé le 18 février 2002. Dans cette partie de la zone s'appliquent des dispositions détaillées dans le PPRI. Comme précisé dans l'évaluation environnementale du présent dossier, la conception du projet prend en compte le PPRI et respecte donc cette disposition.

Les secteurs 4U1 et 4U2 sont concernés par le périmètre de mise en compatibilité.

L'article 4U1 précise que les affouillements et exhaussements de sol y sont interdits. Il ne fait pas mention des infrastructures ferroviaires ou de la LNMP.

L'article 4U2 autorise les affouillements et exhaussements de sol à condition qu'ils soient nécessaires à la réalisation de projets qui ne sont pas interdits à l'article 4U1. Sont par ailleurs autorisées les constructions, extensions et installations qui ne sont pas interdites à l'article 4U1, à condition de satisfaire aux prescriptions des arrêtés préfectoraux portant sur la protection rapprochée des captages Flès Nord et Sud.

Le règlement de la zone 4U sera modifié afin d'ajouter explicitement la mention du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

3.5.3.2. RÈGLEMENT DE LA ZONE 5AU

Cette zone, partiellement équipée, est destinée à l'implantation d'activités économiques, après réalisation des divers équipements. Elle correspond aux secteurs d'extension réalisés ou à réaliser de la Zone d'Activités Économiques Marcel DASSAULT.

Cette zone est située dans le périmètre de protection rapprochée de trois captages : Maurin (Lou Garrigou), Saint-Jean-de-Védas (La Lauzette) et Villeneuve-lès-Maguelone (Flès nord et Flès sud). La vulnérabilité du site impose une attention toute particulière aux activités qui y seront autorisées. L'évaluation environnementale du présent dossier détaille la prise en compte des périmètres de protection de ces captages dans le cadre du projet.

L'article 5AU1 ne fait pas mention des infrastructures ferroviaires et de la LNMP.

L'article 5AU2 autorise les affouillements et exhaussements de sol à condition qu'ils soient nécessaires à la réalisation d'un projet admis dans la zone. Les projets d'infrastructures ferroviaire ou la LNMP ne sont pas explicitement mentionnés.

Le règlement de la zone 5AU sera modifié afin d'ajouter explicitement la mention du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

3.5.3.3. RÈGLEMENT DE LA ZONE AP

La zone A correspond à la plaine cultivée. Elle est réservée au maintien et au développement d'activités agricoles et doit être protégée en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Seules sont autorisées dans cette zone, les constructions et installations nécessaires aux exploitations agricoles et aux services publics ou d'intérêt collectif.

La zone A comprend un secteur qui se différencie du reste de la zone :

- Ap, secteur concerné par le périmètre de protection rapprochée des captages de Villeneuve-lès-Maguelone

C'est ce secteur Ap qui est traversé par le projet. L'évaluation environnementale du présent dossier détaille la prise en compte des périmètres de protection des captages dans le cadre du projet.

Des parties de la zone sont soumises aux risques d'inondation. Elles sont délimitées dans le cadre du Plan de Prévention des Risques Naturels d'Inondations (PPRI) « Basse Vallée de la Mosson » approuvé le 18 février 2002. Comme précisé dans l'évaluation environnementale du présent dossier, la conception du projet prend en compte le PPRI et respecte donc cette disposition.

Par ailleurs, il est également précisé qu'une partie de la zone est concernée par l'aléa faible de retrait-gonflement des argiles et qu'une autre partie de la zone est concernée par l'aléa moyen de retrait-gonflement des argiles. Les secteurs concernés sont précisés dans le rapport de présentation du PLU. Des dispositions constructives particulières doivent être mises en œuvre. Comme précisé dans l'évaluation environnementale du présent dossier, ce risque a été pris en compte dans la conception du projet.

L'article A1 interdit toutes constructions ou installations qui ne sont pas nécessaires aux exploitations agricoles ou liées au service public et d'intérêt collectif, et notamment les constructions à usage d'habitation à l'exception de celles prévues à l'article A2.

L'article A2 autorise les constructions de toute nature, installations, dépôts et ouvrages à condition qu'ils soient nécessaires ou liés au fonctionnement ou à l'exploitation du service public ferroviaire. Il autorise également les affouillements et exhaussements des sols à condition qu'ils soient nécessaires à l'exploitation agricole ou liés au service public et d'intérêt collectif.

Le règlement de la zone A propose également une dispense aux articles 3 à 14 pour les constructions nécessaires fonctionnement du service ferroviaire.

Le règlement de la zone Ap est compatible avec le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

3.5.3.4. RÈGLEMENT DES ZONES Np ET Nb

La zone N concerne les espaces naturels qu'il convient de protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espace naturel.

La zone N comprend les secteurs suivants, qui sont concernés par le projet :

- Nb, correspondant à l'aire d'accueil des gens du voyage,
- Np, correspondant à un secteur concerné par le périmètre de protection rapproché des captages de Maurin et de Villeneuve-lès-Maguelone (Flès Nord et Flès Sud). L'évaluation environnementale du présent dossier détaille la prise en compte des périmètres de protection des captages dans le cadre du projet.

Par ailleurs, il est également précisé qu'une partie de la zone est concernée par l'aléa faible de retrait-gonflement des argiles et qu'une autre partie de la zone est concernée par l'aléa moyen de retrait-gonflement des argiles. Les secteurs concernés sont précisés dans le rapport de présentation du PLU. Des dispositions constructives particulières doivent être mises en œuvre. Comme précisé dans l'évaluation environnementale du présent dossier, ce risque a été pris en compte dans la conception du projet.

Une partie de la zone est concernée par le Plan de Prévention des Risques Naturels d'Inondations (PPRI) « Basse Vallée de la Mosson » approuvé le 18 février 2002. Dans cette partie de la zone s'appliquent des dispositions détaillées dans le PPRI. Comme précisé dans l'évaluation environnementale du présent dossier, la conception du projet prend en compte le PPRI et respecte donc cette disposition.

L'article N1 interdit toutes constructions, extension et aménagement, soumis ou non au régime des installations classées, non mentionnés à l'article N2. Par ailleurs les affouillements ou exhaussements des sols qui ne sont pas nécessités par l'aménagement ou l'extension d'un bâtiment ou la réalisation d'un aménagement autorisé à l'article N2 sont également interdits.

L'article N2 autorise les constructions de toute nature, installations, dépôts et ouvrages à condition qu'ils soient nécessaires ou liés au fonctionnement ou à l'exploitation du service public ferroviaire. En outre, les affouillements et exhaussements des sols autres que ceux nécessaires à l'exploitation agricole sont soumis à autorisation préalable et peuvent être éventuellement interdits.

Le zonage Np rajoute la condition de satisfaire aux prescriptions de l'arrêté préfectoral portant sur la protection rapprochée des captages de Villeneuve-lès-Maguelone (Flès Nord et Sud).

La zone N comprend des Espaces boisés classés (EBC). La compatibilité du projet avec ces espaces est traitée en 3.7.

Ainsi, afin d'autoriser le projet et les affouillements et exhaussement qui y sont liés, une mention spécifique sera ajoutée pour les secteurs Nb et Np.

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

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est incompatible le plan de zonage au regard de l'emplacement réservé dédié au projet, de l'emplacement réservé D6 et des EBC.

Les plan de zonage et plan des périmètres seront ainsi mis à jour dans le chapitre 4 au regard de l'emplacement réservé de la LNMP, de l'emplacement réservé D6 et des EBC impactés afin de permettre la compatibilité du projet avec cette pièce du PLU.

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

33 emplacements réservés sont inscrits au PLU de Saint-Jean-de-Védas. L'emplacement réservé N1 concerne la réalisation du train à grande vitesse dont le bénéficiaire est RFF.

Le projet ayant évolué depuis la création de cet emplacement réservé il conviendra de faire évoluer cet emplacement réservé N1 dans la liste des emplacements réservés et dans le plan de zonage mais également dans la pièce intitulée « plan des périmètres » qui fait figurer l'emplacement du projet.

Il faudra également faire évoluer la surface de l'emplacement réservé D6 (au bénéfice du Département de l'Hérault) qui concerne des aménagements de voiries car celui-ci est recoupé par l'emplacement réservé du projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. En accord avec le gestionnaire de cet emplacement réservé D6, la partie est de l'ER sera supprimée. Toutefois, une superposition demeure au droit de la partie ouest de l'ER D6 comme indiqué en partie 4.3. Néanmoins, la LNMP étant en viaduc au droit de la superposition, tandis que l'aménagement du giratoire est « au sol », les altitudes des deux ER sont différentes et il n'y a pas de superposition de projet à proprement parler.

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.

Au total, ce sont 1,8 ha d'EBC répartis entre le lieu-dit « le Bosc » (1,2 ha) et la « ripisylve de la Mosson » (0,7 ha), soit 2,1 % de la surface totale d'EBC de la commune qui seront déclassés dans le cadre du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

3.8. LES 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)

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

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

4.1. MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT D'URBANISME

Les règlements des zonages 4U (4U1 et 4U2), 5AU, A (Ap) et N (Nb et Np) sont concernés par la mise en compatibilité.

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



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

Zone 4U : Avant mise en compatibilité
SECTION 1 – NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

Préambule – En bordure de la RD612, classée infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 3 par arrêté préfectoral n°2007/01/1066, de la LGV, classée infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 2 par arrêté préfectoral n°2007/01/1064, les bâtiments à construire devront bénéficier d'un isolement acoustique conforme aux prescriptions déterminées en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31.12.92 relative à la lutte contre le bruit. De plus, tout projet de rénovation ou restauration compris dans la zone de bruit, devra prendre en compte toute disposition technique pour que l'ambiance acoustique soit acceptable en tout point du bâtiment. Les textes cités sont présentés en annexe du présent règlement.

Une partie de la zone, repérée sur les plans de zonage du PLU, est située en zone inondable définie par le Plan de Prévention des Risques Naturels d'Inondations (PPRI) « Basse Vallée de la Mosson » approuvé le 18 février 2002. Dans cette partie de la zone s'appliquent des dispositions détaillées dans le PPRI. Il est nécessaire de se référer systématiquement au Plan de Prévention des Risques « Basse Vallée de la Mosson », (document annexé dans le PLU).

Afin de préserver les champs naturels d'écoulement et d'expansion des crues en bordure des ruisseaux, toute opération d'aménagement ou de construction nouvelle, tout remblai, toute clôture en dur est interdite sur une distance de 7,5 mètres par rapport à l'axe du ruisseau dit « Capoulière de Peyre à Floc », délimité et repéré sur les plans de zonage du PLU.

(...)

ARTICLE 4U 2 : OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

Dans l'ensemble de la zone :

- les installations classées pour la protection de l'environnement et les activités économiques ne sont autorisées qu'à la condition d'être conformes avec la réglementation en vigueur et être compatibles avec la vie urbaine. Il en va de même pour les travaux d'extension ou de transformation d'une installation classée existante à la date de publication du présent règlement et à condition qu'ils n'en augmentent pas les nuisances ;
- Les ouvrages techniques liés au fonctionnement des services d'intérêt public de télécommunication à condition qu'il soit trouvé un accord préalable avec la commune compte-tenu du principe de précaution, de la localisation, des nuisances éventuelles et en vertu de la charte des bonnes pratiques signées avec la commune, (document annexé au présent règlement).
- les affouillements et exhaussements de sol sont autorisés dans l'ensemble de la zone à condition qu'ils soient nécessaires à la réalisation de projets qui ne soient pas interdits à l'article 4U 1.
- les constructions, extensions et installations qui ne sont pas interdites à l'article 4U1, sont autorisées à condition de satisfaire aux prescriptions des arrêtés préfectoraux portant sur la protection rapprochée des captages Flès Nord et Sud et Maurin. Notamment, le stockage des hydrocarbures est autorisé sous réserve que les stockages aériens soient équipés de cuvettes de rétraction d'un volume égal au volume stocké et sous réserve que les stockages souterrains soient réalisés en forme maçonnée étanche et visitable, soit en cuves à double paroi. Les canalisations de transport d'hydrocarbures liées à ces stockages seront placées dans des caniveaux étanches et visitables.

Zone 4U : Après mise en compatibilité
SECTION 1 – NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

Préambule – En bordure de la RD612, classée infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 3 par arrêté préfectoral n°2007/01/1066, de la LGV, classée infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 2 par arrêté préfectoral n°2007/01/1064, les bâtiments à construire devront bénéficier d'un isolement acoustique conforme aux prescriptions déterminées en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31.12.92 relative à la lutte contre le bruit. De plus, tout projet de rénovation ou restauration compris dans la zone de bruit, devra prendre en compte toute disposition technique pour que l'ambiance acoustique soit acceptable en tout point du bâtiment. Les textes cités sont présentés en annexe du présent règlement.

Une partie de la zone, repérée sur les plans de zonage du PLU, est située en zone inondable définie par le Plan de Prévention des Risques Naturels d'Inondations (PPRI) « Basse Vallée de la Mosson » approuvé le 18 février 2002. Dans cette partie de la zone s'appliquent des dispositions détaillées dans le PPRI. Il est nécessaire de se référer systématiquement au Plan de Prévention des Risques « Basse Vallée de la Mosson », (document annexé dans le PLU).

Afin de préserver les champs naturels d'écoulement et d'expansion des crues en bordure des ruisseaux, toute opération d'aménagement ou de construction nouvelle, tout remblai, toute clôture en dur est interdite sur une distance de 7,5 mètres par rapport à l'axe du ruisseau dit « Capoulière de Peyre à Floc », délimité et repéré sur les plans de zonage du PLU.

(...)

ARTICLE 4U 2 : OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

Dans l'ensemble de la zone :

- les installations classées pour la protection de l'environnement et les activités économiques ne sont autorisées qu'à la condition d'être conformes avec la réglementation en vigueur et être compatibles avec la vie urbaine. Il en va de même pour les travaux d'extension ou de transformation d'une installation classée existante à la date de publication du présent règlement et à condition qu'ils n'en augmentent pas les nuisances ;
- Les ouvrages techniques liés au fonctionnement des services d'intérêt public de télécommunication à condition qu'il soit trouvé un accord préalable avec la commune compte-tenu du principe de précaution, de la localisation, des nuisances éventuelles et en vertu de la charte des bonnes pratiques signées avec la commune, (document annexé au présent règlement).
- les affouillements et exhaussements de sol sont autorisés dans l'ensemble de la zone à condition qu'ils soient nécessaires à la réalisation de projets qui ne soient pas interdits à l'article 4U 1.
- les constructions, extensions et installations qui ne sont pas interdites à l'article 4U1, sont autorisées à condition de satisfaire aux prescriptions des arrêtés préfectoraux portant sur la protection rapprochée des captages Flès Nord et Sud et Maurin. Notamment, le stockage des hydrocarbures est autorisé sous réserve que les stockages aériens soient équipés de cuvettes de rétraction d'un volume égal au volume stocké et sous réserve que les stockages souterrains soient réalisés en forme maçonnée étanche et visitable, soit en cuves à double paroi. Les canalisations de transport d'hydrocarbures liées à ces stockages seront placées dans des caniveaux étanches et visitables.
- les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 14 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires.

Zone 5AU : Avant mise en compatibilité
SECTION 1 – NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

Préambule – En bordure de l'A9, classée infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 1, de la bretelle de l'échangeur de l'A9, classées infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 2, par arrêté préfectoral n°2007/01/1065, et de la LGV, classée infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 2 par arrêté préfectoral n°2007/01/1064, les bâtiments à construire devront bénéficier d'un isolement acoustique conforme aux prescriptions déterminées en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31.12.92 relative à la lutte contre le bruit. De plus, tout projet de rénovation ou restauration compris dans la zone de bruit, devra prendre en compte toute disposition technique pour que l'ambiance acoustique soit acceptable en tout point du bâtiment. Les textes cités sont présentés en annexe du présent règlement.

(...)

ARTICLE 5AU 2 : OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

Les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après :

- les affouillements et les exhaussements des sols sous réserve que ces travaux soient nécessaires à la réalisation d'un projet admis dans la zone ;
- les constructions réalisées individuellement à condition que le terrain d'assiette soit desservi par les équipements nécessaires ;
- les ouvrages techniques liés au fonctionnement des services d'intérêt public de télécommunication à condition qu'il soit trouvé un accord préalable avec la commune compte-tenu du principe de précaution, de la localisation, des nuisances éventuelles et en vertu de la charte des bonnes pratiques signées avec la commune, (document annexé au présent règlement) ;
- les installations classées pour la protection de l'environnement à condition :
 - o qu'elles satisfassent aux prescriptions des arrêtés préfectoraux portant sur la protection rapprochée du captage de Saint-Jean-de-Védas (la Lauzette) et de Villeneuve-lès-Maguelone (Flès nord et Flès sud) ;
 - o que leur implantation ne présente pas de risques pour la sécurité des voisins (incendies, explosions),
 - o qu'elles n'entraînent pas pour leur voisinage des nuisances inacceptables, soit que l'établissement est lui-même peu nuisant, soit que les mesures nécessaires à l'élimination des nuisances sont prises,
 - o que leur volume ou leur aspect extérieur soit compatible avec le milieu environnant.
- les stockages d'hydrocarbure qui ne sont pas interdits à l'article 5AU 1, sous réserve que :
 - o les stockages aériens soient équipés de cuvettes de rétention d'un volume égal à celui stocké ;
 - o les stockages souterrains soient réalisés soit en fosse maçonnée étanche et visitable, soit en cuves à double paroi.
- les canalisations de transport d'hydrocarbure liées à ces stockages seront placées dans les caniveaux étanches et visitables.
- les forages dont le prélèvement est inférieur à 8 mètres cube heure devront respecter strictement les prescriptions de l'article 10 du règlement sanitaire départemental.

Zone 5AU : Après mise en compatibilité
SECTION 1 – NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

Préambule – En bordure de l'A9, classée infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 1, de la bretelle de l'échangeur de l'A9, classées infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 2, par arrêté préfectoral n°2007/01/1065, et de la LGV, classée infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 2 par arrêté préfectoral n°2007/01/1064, les bâtiments à construire devront bénéficier d'un isolement acoustique conforme aux prescriptions déterminées en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31.12.92 relative à la lutte contre le bruit. De plus, tout projet de rénovation ou restauration compris dans la zone de bruit, devra prendre en compte toute disposition technique pour que l'ambiance acoustique soit acceptable en tout point du bâtiment. Les textes cités sont présentés en annexe du présent règlement.

(...)

ARTICLE 5AU 2 : OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

Les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après :

- les affouillements et les exhaussements des sols sous réserve que ces travaux soient nécessaires à la réalisation d'un projet admis dans la zone ;
- les constructions réalisées individuellement à condition que le terrain d'assiette soit desservi par les équipements nécessaires ;
- les ouvrages techniques liés au fonctionnement des services d'intérêt public de télécommunication à condition qu'il soit trouvé un accord préalable avec la commune compte-tenu du principe de précaution, de la localisation, des nuisances éventuelles et en vertu de la charte des bonnes pratiques signées avec la commune, (document annexé au présent règlement) ;
- les installations classées pour la protection de l'environnement à condition :
 - o qu'elles satisfassent aux prescriptions des arrêtés préfectoraux portant sur la protection rapprochée du captage de Saint-Jean-de-Védas (la Lauzette) et de Villeneuve-lès-Maguelone (Flès nord et Flès sud) ;
 - o que leur implantation ne présente pas de risques pour la sécurité des voisins (incendies, explosions),
 - o qu'elles n'entraînent pas pour leur voisinage des nuisances inacceptables, soit que l'établissement est lui-même peu nuisant, soit que les mesures nécessaires à l'élimination des nuisances sont prises,
 - o que leur volume ou leur aspect extérieur soit compatible avec le milieu environnant.
- les stockages d'hydrocarbure qui ne sont pas interdits à l'article 5AU 1, sous réserve que :
 - o les stockages aériens soient équipés de cuvettes de rétention d'un volume égal à celui stocké ;
 - o les stockages souterrains soient réalisés soit en fosse maçonnée étanche et visitable, soit en cuves à double paroi.
- les canalisations de transport d'hydrocarbure liées à ces stockages seront placées dans les caniveaux étanches et visitables.
- les forages dont le prélèvement est inférieur à 8 mètres cube heure devront respecter strictement les prescriptions de l'article 10 du règlement sanitaire départemental.
- les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 14 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires.

Zone A : Avant mise en compatibilité
SECTION I - NATURE DE L'UTILISATION ET DE L'OCCUPATION DES SOLS

Préambule – En bordure des RD612, RD613 et RD5, classées infrastructures de transport terrestre bruyante de catégorie 3, de la RD116E, classée infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 4, par arrêté préfectoral n°2007/01/1066, de l'A9, classée infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 1 et de la bretelle de l'échangeur de l'A9, classée infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 2, par arrêté préfectoral n°2007/01/1065, en bordure de la ligne de tramway et de la de la LGV classées infrastructures de transport terrestre bruyante de catégorie 4 et 2, par arrêté préfectoral n°2007/01/1064, les bâtiments à construire devront bénéficier d'un isolement acoustique conforme aux prescriptions déterminées en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31.12.92 relative à la lutte contre le bruit. De plus, tout projet de rénovation ou restauration compris dans la zone de bruit, devra prendre en compte toute disposition technique pour que l'ambiance acoustique soit acceptable en tout point du bâtiment. Les textes cités sont présentés en annexe du présent règlement.

Une partie de la zone, repérée sur les plans de zonage du PLU, est située en zone inondable définie par le Plan de Prévention des Risques Naturels d'Inondations (PPRI) « Basse Vallée de la Mosson » approuvé le 18 février 2002. Dans cette partie de la zone s'appliquent des dispositions détaillées dans le PPRI. Il est nécessaire de se référer systématiquement au Plan de Prévention des Risques « Basse Vallée de la Mosson », (document annexé dans le PLU).

Afin de préserver les champs naturels d'écoulement et d'expansion des crues en bordure des ruisseaux, toute opération d'aménagement ou de construction nouvelle, tout remblai, toute clôture en dur est interdite sur une distance de 7,5 mètres par rapport à l'axe du ruisseau la « Signourie », délimité et repéré sur les plans de zonage du PLU.

Une partie de la zone est concernée par l'aléa faible de retrait-gonflement des argiles. Une partie de la zone est concernée par l'aléa moyen de retrait-gonflement des argiles. Les secteurs concernés sont précisés dans le rapport de présentation. Des dispositions constructives particulières (présentées en annexe du présent règlement) doivent être mises en œuvre.

La zone A comprend des Espaces boisés classés (EBC) repérés aux documents graphiques, soumis au régime forestier et administrés conformément aux dispositions du code forestier. Les EBC à conserver, à protéger ou à créer sont soumis aux dispositions de l'article L 113-1 et suivants et R 113-1 et suivants du code de l'urbanisme.

La loi n°95.101 du 2 février 1995 (renforcement de la protection de l'environnement) s'applique de part et d'autre de l'A9 et des RD 613 et RD612. Elle stipule qu'en dehors des espaces urbanisés de la commune, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75 mètres de part et d'autres des RD 613 et RD612 et dans une bande de 100 mètres de part et d'autres de l'A9, tel que reporté sur les plans de zonages du PLU. Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières,
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières,
- aux bâtiments d'exploitation agricole,
- aux réseaux d'intérêt public,
- à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension des constructions existantes.

Ces dispositions peuvent être supprimées si des règles concernant ces espaces, contenues dans le Plan Local d'Urbanisme, été justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Une partie de la zone est concernée par le périmètre d'étude du Contournement Ouest de Montpellier (COM). Toute demande d'autorisation concernant des travaux, constructions ou installations, dans ces bandes d'études, pourra faire l'objet d'un sursis à statuer, en vertu des dispositions de l'article L 424-1 3° du code de l'urbanisme.

Zone A : Après mise en compatibilité
SECTION I - NATURE DE L'UTILISATION ET DE L'OCCUPATION DES SOLS

Préambule – En bordure des RD612, RD613 et RD5, classées infrastructures de transport terrestre bruyante de catégorie 3, de la RD116E, classée infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 4, par arrêté préfectoral n°2007/01/1066, de l'A9, classée infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 1 et de la bretelle de l'échangeur de l'A9, classée infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 2, par arrêté préfectoral n°2007/01/1065, en bordure de la ligne de tramway et de la de la LGV classées infrastructures de transport terrestre bruyante de catégorie 4 et 2, par arrêté préfectoral n°2007/01/1064, les bâtiments à construire devront bénéficier d'un isolement acoustique conforme aux prescriptions déterminées en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31.12.92 relative à la lutte contre le bruit. De plus, tout projet de rénovation ou restauration compris dans la zone de bruit, devra prendre en compte toute disposition technique pour que l'ambiance acoustique soit acceptable en tout point du bâtiment. Les textes cités sont présentés en annexe du présent règlement.

Une partie de la zone, repérée sur les plans de zonage du PLU, est située en zone inondable définie par le Plan de Prévention des Risques Naturels d'Inondations (PPRI) « Basse Vallée de la Mosson » approuvé le 18 février 2002. Dans cette partie de la zone s'appliquent des dispositions détaillées dans le PPRI. Il est nécessaire de se référer systématiquement au Plan de Prévention des Risques « Basse Vallée de la Mosson », (document annexé dans le PLU).

Afin de préserver les champs naturels d'écoulement et d'expansion des crues en bordure des ruisseaux, toute opération d'aménagement ou de construction nouvelle, tout remblai, toute clôture en dur est interdite sur une distance de 7,5 mètres par rapport à l'axe du ruisseau la « Signourie », délimité et repéré sur les plans de zonage du PLU.

Une partie de la zone est concernée par l'aléa faible de retrait-gonflement des argiles. Une partie de la zone est concernée par l'aléa moyen de retrait-gonflement des argiles. Les secteurs concernés sont précisés dans le rapport de présentation. Des dispositions constructives particulières (présentées en annexe du présent règlement) doivent être mises en œuvre.

La zone A comprend des Espaces boisés classés (EBC) repérés aux documents graphiques, soumis au régime forestier et administrés conformément aux dispositions du code forestier. Les EBC à conserver, à protéger ou à créer sont soumis aux dispositions de l'article L 113-1 et suivants et R 113-1 et suivants du code de l'urbanisme.

La loi n°95.101 du 2 février 1995 (renforcement de la protection de l'environnement) s'applique de part et d'autre de l'A9 et des RD 613 et RD612. Elle stipule qu'en dehors des espaces urbanisés de la commune, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75 mètres de part et d'autres des RD 613 et RD612 et dans une bande de 100 mètres de part et d'autres de l'A9, tel que reporté sur les plans de zonages du PLU. Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières,
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières,
- aux bâtiments d'exploitation agricole,
- aux réseaux d'intérêt public,
- à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension des constructions existantes.

Ces dispositions peuvent être supprimées si des règles concernant ces espaces, contenues dans le Plan Local d'Urbanisme, été justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Une partie de la zone est concernée par le périmètre d'étude du Contournement Ouest de Montpellier (COM). Toute demande d'autorisation concernant des travaux, constructions ou installations, dans ces bandes d'études, pourra faire l'objet d'un sursis à statuer, en vertu des dispositions de l'article L 424-1 3° du code de l'urbanisme.

Zone A : Avant mise en compatibilité	Zone A : Après mise en compatibilité
<p>ARTICLE A2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIÈRES</p> <p>Dans les parties du territoire concernées par le Plan de Prévention des Risques Naturels d'Inondations (PPRi) « Basse Vallée de la Mosson » approuvé par arrêté préfectoral le 18 février 2002, les constructions, aménagements et extensions doivent respecter les dispositions réglementaires du P.P.R.i « Basse Vallée de la Mosson », (document annexé au PLU).</p> <p>Dans l'ensemble de la zone sont autorisées :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole à titre de logement ou pour entreposer le matériel agricole, les récoltes, ou pour abriter les animaux (à l'exclusion des élevages). Toutefois, si un logement est créé, il devra être contigu au bâtiment d'exploitation de manière à créer une unité architecturale. La demande pourra être faite une seule fois à la date d'approbation du PLU. 2- les bâtiments liés aux activités d'élevage, à condition qu'ils soient implantés à une distance de 50 mètres minimum par rapport aux limites des zones urbaines et d'urbanisation future ; 3- les campings à la ferme, aire naturelle de camping, gîtes ruraux, à condition qu'ils soient complémentaires de l'activité agricole et aménagés dans le volume ou en extension limitée à 30 m² d'emprise au sol supplémentaire (une seule fois à la date d'approbation du PLU) des bâtiments existants ; 4- les serres à condition qu'elles soient liées à la production agricole. 5- Les affouillements et exhaussements des sols à condition qu'ils soient nécessaires à l'exploitation agricole ou liés au service public et d'intérêt collectif. 6- les constructions de toute nature, installations, dépôts et ouvrages à condition qu'ils soient nécessaires ou liés au fonctionnement ou à l'exploitation du service public ferroviaire ; 7- La reconstruction des bâtiments sinistrés est limitée à la surface de plancher existant avant le sinistre. 8 - les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. 9- les ouvrages techniques liés au fonctionnement des services d'intérêt public de télécommunication à condition qu'il soit trouvé un accord préalable avec la commune compte-tenu du principe de précaution, de la localisation, des nuisances éventuelles et en vertu de la charte des bonnes pratiques signées avec la commune, (document annexé au présent règlement). <p>Par ailleurs, dans le secteur Ap :</p> <p>Tout projet doit satisfaire aux prescriptions des arrêtés préfectoraux portant sur la protection rapprochée des captages Flès Nord et Sud et Maurin. Notamment, le stockage des hydrocarbures est autorisé sous réserve que les stockages aériens soient équipés de cuvettes de rétraction d'un volume égal au volume stocké et sous réserve que les stockages souterrains soient réalisés en forme maçonnée étanche et visitable, soit en cuves à double paroi. Les canalisations de transport d'hydrocarbures liées à ces stockages seront placées dans des caniveaux étanches et visitables.</p>	<p>ARTICLE A2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIÈRES</p> <p>Dans les parties du territoire concernées par le Plan de Prévention des Risques Naturels d'Inondations (PPRi) « Basse Vallée de la Mosson » approuvé par arrêté préfectoral le 18 février 2002, les constructions, aménagements et extensions doivent respecter les dispositions réglementaires du P.P.R.i « Basse Vallée de la Mosson », (document annexé au PLU).</p> <p>Dans l'ensemble de la zone sont autorisées :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole à titre de logement ou pour entreposer le matériel agricole, les récoltes, ou pour abriter les animaux (à l'exclusion des élevages). Toutefois, si un logement est créé, il devra être contigu au bâtiment d'exploitation de manière à créer une unité architecturale. La demande pourra être faite une seule fois à la date d'approbation du PLU. 2- les bâtiments liés aux activités d'élevage, à condition qu'ils soient implantés à une distance de 50 mètres minimum par rapport aux limites des zones urbaines et d'urbanisation future ; 3- les campings à la ferme, aire naturelle de camping, gîtes ruraux, à condition qu'ils soient complémentaires de l'activité agricole et aménagés dans le volume ou en extension limitée à 30 m² d'emprise au sol supplémentaire (une seule fois à la date d'approbation du PLU) des bâtiments existants ; 4- les serres à condition qu'elles soient liées à la production agricole. 5- Les affouillements et exhaussements des sols à condition qu'ils soient nécessaires à l'exploitation agricole ou liés au service public et d'intérêt collectif. 6- Les constructions de toute nature, installations, dépôts et ouvrages à condition qu'ils soient nécessaires ou liés au fonctionnement ou à l'exploitation du service public ferroviaire , sans que soient applicables pour le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, les dispositions des articles 3 à 14 du règlement. 7- La reconstruction des bâtiments sinistrés est limitée à la surface de plancher existant avant le sinistre. 8 - les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. 9- les ouvrages techniques liés au fonctionnement des services d'intérêt public de télécommunication à condition qu'il soit trouvé un accord préalable avec la commune compte-tenu du principe de précaution, de la localisation, des nuisances éventuelles et en vertu de la charte des bonnes pratiques signées avec la commune, (document annexé au présent règlement). <p>Par ailleurs, dans le secteur Ap :</p> <p>Tout projet doit satisfaire aux prescriptions des arrêtés préfectoraux portant sur la protection rapprochée des captages Flès Nord et Sud et Maurin. Notamment, le stockage des hydrocarbures est autorisé sous réserve que les stockages aériens soient équipés de cuvettes de rétraction d'un volume égal au volume stocké et sous réserve que les stockages souterrains soient réalisés en forme maçonnée étanche et visitable, soit en cuves à double paroi. Les canalisations de transport d'hydrocarbures liées à ces stockages seront placées dans des caniveaux étanches et visitables.</p>

Zone N : Avant mise en compatibilité
SECTION 1 - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

Préambule – En bordure des RD612, RD613 et RD5, classées infrastructures de transport terrestre bruyante de catégorie 3, de la RD116E, classée infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 4 par arrêté préfectoral n°2007/01/1066, de l'A9, classée infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 1 et de la bretelle de l'échangeur de l'A9, classée infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 2, par arrêté préfectoral n°2007/01/1065, de la LGV, classée infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 2 par arrêté préfectoral n°2007/01/1064, les bâtiments à construire devront bénéficier d'un isolement acoustique conforme aux prescriptions déterminées en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31.12.92 relative à la lutte contre le bruit. De plus, tout projet de rénovation ou restauration compris dans la zone de bruit, devra prendre en compte toute disposition technique pour que l'ambiance acoustique soit acceptable en tout point du bâtiment. Les textes cités sont présentés en annexe du présent règlement.

Une partie de la zone, repérée sur les plans de zonage du PLU, est située en zone inondable définie par le Plan de Prévention des Risques Naturels d'Inondations (PPRI) « Basse Vallée de la Mosson » approuvé le 18 février 2002. Dans cette partie de la zone s'appliquent des dispositions détaillées dans le PPRI. Il est nécessaire de se référer systématiquement au Plan de Prévention des Risques « Basse Vallée de la Mosson », (document annexé dans le PLU).

Une partie de la zone est concernée par l'aléa faible de retrait-gonflement des argiles. Une partie de la zone est concernée par l'aléa moyen de retrait-gonflement des argiles. Les secteurs concernés sont précisés dans le rapport de présentation. Des dispositions constructives particulières (présentées en annexe du présent règlement) doivent être mises en œuvre.

Afin de préserver les champs naturels d'écoulement et d'expansion des crues en bordure des ruisseaux, toute opération d'aménagement ou de construction nouvelle, tout remblai, toute clôture en dur est interdite sur une distance de 7,5 mètres par rapport à l'axe des ruisseaux dits des « Orts » et du « Pont de la Fuste », délimités et repérés sur les plans de zonage du PLU.

La zone N comprend des Espaces boisés classés (EBC) repérés aux documents graphiques, soumis au régime forestier et administrés conformément aux dispositions du code forestier. Les EBC à conserver, à protéger ou à créer sont soumis aux dispositions de l'article L 113-1 et suivants et R 113-1 et suivants du code de l'urbanisme.

La loi n°95.101 du 2 février 1995 (renforcement de la protection de l'environnement) s'applique de part et d'autre de l'A9 et des RD 613 et RD612. Elle stipule qu'en dehors des espaces urbanisés de la commune, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75 mètres de part et d'autres des RD 613 et RD612 et dans une bande de 100 mètres de part et d'autres de l'A9, tel que reporté sur les plans de zonages du PLU. Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières,
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières,
- aux bâtiments d'exploitation agricole,
- aux réseaux d'intérêt public,
- à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension des constructions existantes.

Ces dispositions peuvent être supprimées si des règles concernant ces espaces, contenues dans le Plan Local d'Urbanisme, été justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. Dans ce cadre, les marges ont été définies à 35 mètres (au lieu de 75m.) au niveau de la zone Nb, en bordure de la RD612.

Une partie de la zone est concernée par le périmètre d'étude du Contournement Ouest de Montpellier (COM). Toute demande d'autorisation concernant des travaux, constructions ou installations, dans ces bandes d'études, pourra faire l'objet d'un sursis à statuer, en vertu des dispositions de l'article L 424-1 3° du code de l'urbanisme.

Zone N : Après mise en compatibilité
SECTION 1 - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

Préambule – En bordure des RD612, RD613 et RD5, classées infrastructures de transport terrestre bruyante de catégorie 3, de la RD116E, classée infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 4 par arrêté préfectoral n°2007/01/1066, de l'A9, classée infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 1 et de la bretelle de l'échangeur de l'A9, classée infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 2, par arrêté préfectoral n°2007/01/1065, de la LGV, classée infrastructure de transport terrestre bruyante de catégorie 2 par arrêté préfectoral n°2007/01/1064, les bâtiments à construire devront bénéficier d'un isolement acoustique conforme aux prescriptions déterminées en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31.12.92 relative à la lutte contre le bruit. De plus, tout projet de rénovation ou restauration compris dans la zone de bruit, devra prendre en compte toute disposition technique pour que l'ambiance acoustique soit acceptable en tout point du bâtiment. Les textes cités sont présentés en annexe du présent règlement. Plan Local d'Urbanisme de Saint-Jean-de-Védas Règlement

1ère modification simplifiée 133

Une partie de la zone, repérée sur les plans de zonage du PLU, est située en zone inondable définie par le Plan de Prévention des Risques Naturels d'Inondations (PPRI) « Basse Vallée de la Mosson » approuvé le 18 février 2002. Dans cette partie de la zone s'appliquent des dispositions détaillées dans le PPRI. Il est nécessaire de se référer systématiquement au Plan de Prévention des Risques « Basse Vallée de la Mosson », (document annexé dans le PLU).

Une partie de la zone est concernée par l'aléa faible de retrait-gonflement des argiles. Une partie de la zone est concernée par l'aléa moyen de retrait-gonflement des argiles. Les secteurs concernés sont précisés dans le rapport de présentation. Des dispositions constructives particulières (présentées en annexe du présent règlement) doivent être mises en œuvre.

Afin de préserver les champs naturels d'écoulement et d'expansion des crues en bordure des ruisseaux, toute opération d'aménagement ou de construction nouvelle, tout remblai, toute clôture en dur est interdite sur une distance de 7,5 mètres par rapport à l'axe des ruisseaux dits des « Orts » et du « Pont de la Fuste », délimités et repérés sur les plans de zonage du PLU.

La zone N comprend des Espaces boisés classés (EBC) repérés aux documents graphiques, soumis au régime forestier et administrés conformément aux dispositions du code forestier. Les EBC à conserver, à protéger ou à créer sont soumis aux dispositions de l'article L 113-1 et suivants et R 113-1 et suivants du code de l'urbanisme.

La loi n°95.101 du 2 février 1995 (renforcement de la protection de l'environnement) s'applique de part et d'autre de l'A9 et des RD 613 et RD612. Elle stipule qu'en dehors des espaces urbanisés de la commune, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75 mètres de part et d'autres des RD 613 et RD612 et dans une bande de 100 mètres de part et d'autres de l'A9, tel que reporté sur les plans de zonages du PLU. Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières,
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières,
- aux bâtiments d'exploitation agricole,
- aux réseaux d'intérêt public,
- à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension des constructions existantes.

Ces dispositions peuvent être supprimées si des règles concernant ces espaces, contenues dans le Plan Local d'Urbanisme, été justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. Dans ce cadre, les marges ont été définies à 35 mètres (au lieu de 75m.) au niveau de la zone Nb, en bordure de la RD612.

Une partie de la zone est concernée par le périmètre d'étude du Contournement Ouest de Montpellier (COM). Toute demande d'autorisation concernant des travaux, constructions ou installations, dans ces bandes d'études, pourra faire l'objet d'un sursis à statuer, en vertu des dispositions de l'article L 424-1 3° du code de l'urbanisme.

Zone N : Avant mise en compatibilité
ARTICLE N 2 ; OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

Dans l'ensemble de la zone sont autorisées :

- L'extension et l'aménagement des constructions à usage d'habitation, légalement autorisées, à condition de ne pas créer de logements supplémentaires et que l'extension soit limitée à 40 m² de SHOB maximum. La demande pourra être faite une seule fois à partir de la date d'approbation du PLU.
- les décharges ou les installations de traitement des ordures ménagères, prévues au schéma départemental sous réserve d'une bonne intégration au site et après déroulement de la procédure spécifique ;
- les équipements d'infrastructures et ouvrages techniques qui y sont liés, à condition qu'ils soient d'intérêt public.
- les affouillements et exhaussements des sols autres que ceux nécessaires à l'exploitation agricole sont soumis à autorisation préalable et peuvent être éventuellement interdits.
- les constructions de toute nature, installations, dépôts et ouvrages à condition qu'ils soient nécessaires ou liés au fonctionnement ou à l'exploitation du service public ferroviaire ;
- les ouvrages techniques liés au fonctionnement des services d'intérêt public de télécommunication à condition qu'il soit trouvé un accord préalable avec la commune compte-tenu du principe de précaution, de la localisation, des nuisances éventuelles et en vertu de la charte des bonnes pratiques signées avec la commune, (document annexé au présent règlement).

en secteur Na :

Toutes constructions, occupations et utilisations des sols à condition qu'elles soient nécessaires à la gestion ou à l'exploitation du domaine autoroutier et sous réserve d'un avis favorable de la Direction Départementale de l'Action Sanitaire et Sociale responsable de la servitude AS 1.

en secteur Nb :

Toutes constructions, occupations et utilisations des sols à condition qu'elles soient nécessaires à la réalisation de l'aire de grand passage des gens du voyage.

en secteur Nd :

Les équipements collectifs à condition qu'ils soient à vocation culturelle ou sportive (notamment les vestiaires, locaux techniques...etc liés aux équipements existants), ou cimetière.

en secteur Nc et Ncp :

L'aménagement et l'extension des constructions à usage d'activités économiques existantes, légalement autorisées, à condition que l'extension soit réalisée en contiguïté des bâtiments existants, qu'elle soit au plus égale à 50 % de la Surface Hors Oeuvre Brute (SHOB) existante à la date d'approbation du PLU et qu'il ne soit pas créé de logements supplémentaires. La demande pourra être faite une seule fois à partir de la date d'approbation du PLU.

Par ailleurs, en secteur Nb, Np et Ncp :

Tout projet est autorisé à condition de satisfaire aux prescriptions de l'arrêté préfectoral portant sur la protection rapprochée des captages de Villeneuve-les -Maguelone (Flès Nord et Sud) et Maurin. Notamment, le stockage des hydrocarbures est autorisé sous réserve que les stockages aériens soient équipés de cuvettes de rétraction d'un volume égal au volume stocké et sous réserve que les stockages souterrains soient réalisés en forme maçonnée étanche et visitable, soit en cuves à double paroi. Les canalisations de transport d'hydrocarbures liées à ces stockages seront placées dans des caniveaux étanches et visitables.

Zone N : Après mise en compatibilité
ARTICLE N 2 ; OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

Dans l'ensemble de la zone sont autorisées :

- L'extension et l'aménagement des constructions à usage d'habitation, légalement autorisées, à condition de ne pas créer de logements supplémentaires et que l'extension soit limitée à 40 m² de SHOB maximum. La demande pourra être faite une seule fois à partir de la date d'approbation du PLU.
- les décharges ou les installations de traitement des ordures ménagères, prévues au schéma départemental sous réserve d'une bonne intégration au site et après déroulement de la procédure spécifique ;
- les équipements d'infrastructures et ouvrages techniques qui y sont liés, à condition qu'ils soient d'intérêt public.
- les affouillements et exhaussements des sols autres que ceux nécessaires à l'exploitation agricole sont soumis à autorisation préalable et peuvent être éventuellement interdits.
- les constructions de toute nature, installations, dépôts et ouvrages à condition qu'ils soient nécessaires ou liés au fonctionnement ou à l'exploitation du service public ferroviaire ;
- les ouvrages techniques liés au fonctionnement des services d'intérêt public de télécommunication à condition qu'il soit trouvé un accord préalable avec la commune compte-tenu du principe de précaution, de la localisation, des nuisances éventuelles et en vertu de la charte des bonnes pratiques signées avec la commune, (document annexé au présent règlement).

en secteur Na :

Toutes constructions, occupations et utilisations des sols à condition qu'elles soient nécessaires à la gestion ou à l'exploitation du domaine autoroutier et sous réserve d'un avis favorable de la Direction Départementale de l'Action Sanitaire et Sociale responsable de la servitude AS 1.

en secteur Nb :

Toutes constructions, occupations et utilisations des sols à condition qu'elles soient nécessaires à la réalisation de l'aire de grand passage des gens du voyage.

en secteur Nd :

Les équipements collectifs à condition qu'ils soient à vocation culturelle ou sportive (notamment les vestiaires, locaux techniques...etc liés aux équipements existants), ou cimetière.

en secteur Nc et Ncp :

L'aménagement et l'extension des constructions à usage d'activités économiques existantes, légalement autorisées, à condition que l'extension soit réalisée en contiguïté des bâtiments existants, qu'elle soit au plus égale à 50 % de la Surface Hors Oeuvre Brute (SHOB) existante à la date d'approbation du PLU et qu'il ne soit pas créé de logements supplémentaires. La demande pourra être faite une seule fois à partir de la date d'approbation du PLU.

Par ailleurs, en secteur Nb, Np et Ncp :

Tout projet est autorisé à condition de satisfaire aux prescriptions de l'arrêté préfectoral portant sur la protection rapprochée des captages de Villeneuve-les -Maguelone (Flès Nord et Sud) et Maurin. Notamment, le stockage des hydrocarbures est autorisé sous réserve que les stockages aériens soient équipés de cuvettes de rétraction d'un volume égal au volume stocké et sous réserve que les stockages souterrains soient réalisés en forme maçonnée étanche et visitable, soit en cuves à double paroi. Les canalisations de transport d'hydrocarbures liées à ces stockages seront placées dans des caniveaux étanches et visitables.

Sont également autorisés les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 14 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires.

4.2. MODIFICATIONS APPORTÉES AUX EMBLEMES RÉSERVÉS

Le tableau des emplacements réservés sera modifié à l'occasion de la mise en compatibilité. L'emplacement réservé N1 existant « Réalisation de Train à Grande Vitesse » sera renommé « Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ». Le nom du bénéficiaire évoluera également, Réseau Ferré de France étant devenu SNCF Réseau au 1^{er} janvier 2015, et la surface évoluera également. À noter que l'emplacement réservé D6 (au bénéfice du Département de l'Hérault) est réduit afin de ne pas se superposer à l'emplacement réservé pour le projet.

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

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

TABLEAU AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ

N°	Désignation des opérations	Bénéficiaire	Superficie
N1	Réalisation du Train à Grande Vitesse	RFF	150 155 m ²
N2	Déplacement de l'autoroute A9	État	130,8 ha
D1	Aménagement et élargissement de la route départementale n° 5 entre les giratoire de Bionnes et Montpellier (Emprise : 11 m. de l'axe de la voie côté St Jean de Védas)	Département	6 842 m ²
D3	Aménagement et élargissement de la route départementale n° 132 entre la RD612 et la RD613 - (Emprise : 11 m. entre la RD613 et la rue des Coteaux et 15 m. entre la rue des Coteaux et la RD 612).	Département	5 875 m ²
D4	Élargissement de la route départementale n° 613 entre l'allée Joseph Cambon et la RD132 - (Emprise : 20 m.)	Département	1770 m ²
D5	Élargissement et rectification du tracé de la route départementale n° 612, entre l'A9 et la RD 116 ^{E1} au	Département	16143 m ²

N°	Désignation des opérations	Bénéficiaire	Superficie
	sud - (Emprise : 40 m.)		
D6	Aménagement du carrefour entre la RD 612 et la RD116E1	Département	4360 m ²
A1	Emprise de la Déclaration d'Utilité Publique de la ligne 2 du tramway sur le territoire communal de Saint-Jean-de-Védas	Communauté d'agglomération de Montpellier	14 138 m ²
C1	Création d'un bassin de rétention	Commune	737 m ²
C2	Création de logements sociaux au titre de l'article L 123-2-b du code de l'urbanisme		4 529 m ² - entre 20 et 25 maisons de ville en R+1
C3	Création de voirie (Secteur 4 AU – Quartier du Rieucoulon)	Commune	448 m ²
C4	Élargissement et extension de voirie (Secteurs 4 AU et 4 AUa)	Commune	2 250 m ²
C5	Élargissement de voirie (Chemin des prés – rue de la Marquerose en partie)	Commune	2 621 m ²
C6	Emplacement réservé supprimé lors de la 2 ^{ème} modification		
C7	Requalibrage du ruisseau des Arts, élargissement du	Commune	1 324 m ²

N°	Désignation des opérations	Bénéficiaire	Superficie
	cours d'eau entre la rue du Tourtorel et la rue de la Chaussée)		
C9	Élargissement de voirie (Rue de la Flamade)	Commune	609 m ²
C10	Création de voirie (desserte cohérente de la zone N)	Commune	1500 m ²
C11	Création de voirie (entre la rue de Loun et la rue des Garrigues)	Commune	778 m ²
C12	Élargissement de voirie (Rue des Garrigues)	Commune	283 m ²
C13	Aménagement de voirie (Rue de la Lavande et Rue des Jasses)	Commune	325 m ²
C14	Création de voirie (desserte cohérente du Secteur 4AU - la Lauze)	Commune	338 m ²
C15	Création et extension de voirie pour une desserte cohérente du Secteur 2AUc	Commune	396 m ²
C16	Élargissement et extension de voirie (desserte cohérente du Secteur 2AUd)	Commune	627 m ²
C17	Élargissement de voirie (Saint-Jean-le-Sec – rue des coquelicots)	Commune	558 m ²

N°	Désignation des opérations	Bénéficiaire	Superficie
	Emplacement réservé modifié lors de la 2 ^{ème} modification		
C18	Emplacement réservé supprimé lors de la 2 ^{ème} modification		
C19	Aménagement de voirie (intersection Rue des Chênes, Rue du Brucq)	Commune	19 m ²
C20	Aménagement d'une piste cyclable, (liaison Montpellier-Lavérune)	Commune	1190 m ²
C21	Création de voirie (aménagement d'une voie communale structurante pour la zone d'activité).	Commune	5 315 m ²
C22	Emplacement réservé pour servitude de passage de réseaux publics.	Commune	210 m ²
R1	aménagement d'une allée paysagère le long et en contrebas de l'allée du Terral et création d'aires de stationnement	Commune	3,25 ha.
R2	Création de voirie (desserte de la zone I Nac) et aménagement d'un bassin de rétention des eaux pluviales	Commune	18 960 m ²
R3	Création d'équipements sportifs au Terral	Commune	2,93 ha

N°	Désignation des opérations	Bénéficiaire	Superficie
R4	réalisation d'un bassin de rétention des eaux pluviales	Commune	1,56 ha
R5	réalisation d'un parcours de santé en complément des équipements sportifs existants (Berges de la Mosson)	Commune	1,55 ha
R8	Emplacement réservé supprimé lors de la 3 ^{ème} modification		
R9	réalisation d'un bassin de rétention	Commune	2,95 ha.
ZC1 à ZC18	Emplacement réservé supprimé lors de la 3 ^{ème} modification		
ZC19 à ZC26	Emplacement réservé supprimé lors de la 3 ^{ème} modification		

TABLEAU APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ

N°	Désignation des opérations	Bénéficiaire	Superficie
N1	Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan	SNCF Réseau	24,2 ha
N2	Déplacement de l'autoroute A9	État	130,8 ha
D1	Aménagement et élargissement de la route départementale n° 5 entre les giratoire de Bionnes et Montpellier (Emprise : 11 m. de l'axe de la voie côté St Jean de Védas)	Département	6 842 m ²
D3	Aménagement et élargissement de la route départementale n° 132 entre la RD612 et la RD613 - (Emprise : 11 m. entre la RD613 et la rue des Coteaux et 15 m. entre la rue des Coteaux et la RD 612).	Département	5 875 m ²
D4	Élargissement de la route départementale n° 613 entre l'allée Joseph Cambon et la RD132 - (Emprise : 20 m.)	Département	1770 m ²
D5	Élargissement et rectification du tracé de la route départementale n° 612, entre l'A9 et la RD 116E1 au sud - (Emprise : 40 m.)	Département	16143 m ²

N°	Désignation des opérations	Bénéficiaire	Superficie
D6	Aménagement du carrefour entre la RD 612 et la RD116E1	Département	3 253 m ²
A1	Emprise de la Déclaration d'Utilité Publique de la ligne 2 du tramway sur le territoire communal de Saint-Jean-de-Védas	Communauté d'agglomération de Montpellier	14 138 m ²
C1	Création d'un bassin de rétention	Commune	737 m ²
C2	Création de logements sociaux au titre de l'article L 123-2-b du code de l'urbanisme		4 529 m ² - entre 20 et 25 maisons de ville en R+1
C3	Création de voirie (Secteur 4 AU – Quartier du Rieucoulon)	Commune	448 m ²
C4	Élargissement et extension de voirie (Secteurs 4 AU et 4 AUa)	Commune	2 250 m ²
C5	Élargissement de voirie (Chemin des prés – rue de la Marquerose en partie)	Commune	2 621 m ²
C6	Emplacement réservé supprimé lors de la 2 ^{ème} modification		
C7	Requalibrage du ruisseau des Arts, élargissement du cours d'eau entre la rue du Tourtorel et la rue de la Chaussée)	Commune	1 324 m ²

N°	Désignation des opérations	Bénéficiaire	Superficie
C9	Élargissement de voirie (Rue de la Flamade)	Commune	609 m ²
C10	Création de voirie (desserte cohérente de la zone N)	Commune	1500 m ²
C11	Création de voirie (entre la rue de Loun et la rue des Garrigues)	Commune	778 m ²
C12	Élargissement de voirie (Rue des Garrigues)	Commune	283 m ²
C13	Aménagement de voirie (Rue de la Lavande et Rue des Jasses)	Commune	325 m ²
C14	Création de voirie (desserte cohérente du Secteur 4AU - la Lauze)	Commune	338 m ²
C15	Création et extension de voirie pour une desserte cohérente du Secteur 2AUc	Commune	396 m ²
C16	Élargissement et extension de voirie (desserte cohérente du Secteur 2AUd)	Commune	627 m ²
C17	Élargissement de voirie (Saint-Jean-le-Sec – rue des coquelicots) Emplacement réservé modifié lors de la 2 ^{ème} modification	Commune	558 m ²
C18	Emplacement réservé supprimé lors de la 2 ^{ème} modification		

N°	Désignation des opérations	Bénéficiaire	Superficie
C19	Aménagement de voirie (intersection Rue des Chênes, Rue du Brucq)	Commune	19 m ²
C20	Aménagement d'une piste cyclable, (liaison Montpellier-Lavérune)	Commune	1190 m ²
C21	Création de voirie (aménagement d'une voie communale structurante pour la zone d'activité).	Commune	5 315 m ²
C22	Emplacement réservé pour servitude de passage de réseaux publics.	Commune	210 m ²
R1	aménagement d'une allée paysagère le long et en contrebas de l'allée du Terral et création d'aires de stationnement	Commune	3,25 ha.
R2	Création de voirie (desserte de la zone I Nac) et aménagement d'un bassin de rétention des eaux pluviales	Commune	18 960 m ²
R3	Création d'équipements sportifs au Terral	Commune	2,93 ha
R4	réalisation d'un bassin de rétention des eaux pluviales	Commune	1,56 ha
R5	réalisation d'un parcours de santé en complément des équipements sportifs existants (Berges de la Mosson)	Commune	1,55 ha

N°	Désignation des opérations	Bénéficiaire	Superficie
R8	Emplacement réservé supprimé lors de la 3ème modification		
R9	réalisation d'un bassin de rétention	Commune	2,95 ha.
ZC1 à ZC18	Emplacement réservé supprimé lors de la 3ème modification		
ZC19 à ZC26	Emplacement réservé supprimé lors de la 3ème modification		

4.3. MODIFICATIONS APPORTÉES AU PLAN DE ZONAGE

Les planches ci-après présentent :

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

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

La figure ci-dessous présente le détail de la modification apportée à l'ER D6, peu visible sur les planches du PLU présentées pages suivantes.

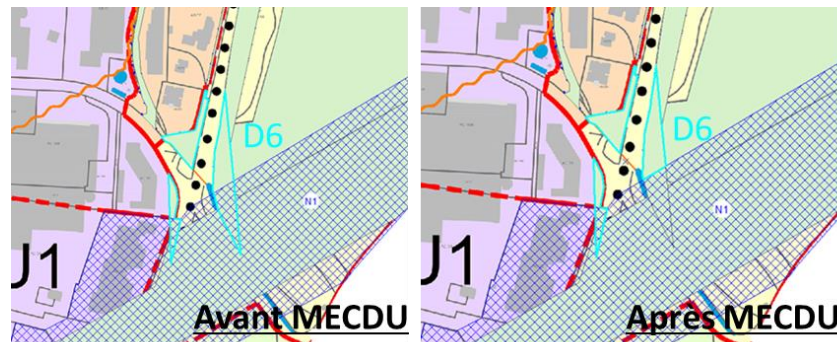







Figure 7 : Détail de la modification apportée à l'ER D6

LÉGENDE – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ

PRESCRIPTIONS EDICTÉES PAR LE PLU

	Limite de zone
	Emplacement réservé : ouvrage public, installation d'intérêt général
	Emplacement réservé : voie ou passage public à créer
	Emplacement réservé : voie publique à élargir.
	Espace boisé classé à conserver ou à créer L.130-1
	Prescription d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation
	Section de route ou la création d'accès nouveaux particuliers est interdite
	Marges de recul instituées par l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme relatif aux entrées de ville.
	Zone non aedificandi en bordure des ruisseaux
	Tramway
	Périmètre d'étude pour le réinvestissement urbain dans le centre ville et le long de la RD 613
	Périmètre d'étude pour le réinvestissement des zones d'activités économiques en liaison avec la ligne de tramway et le COM
	Périmètre d'étude défini par arrêté préfectoral pour la réalisation du développement Ouest de Montpellier (COM)

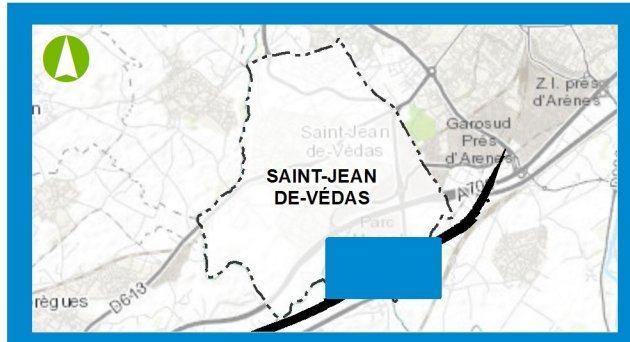
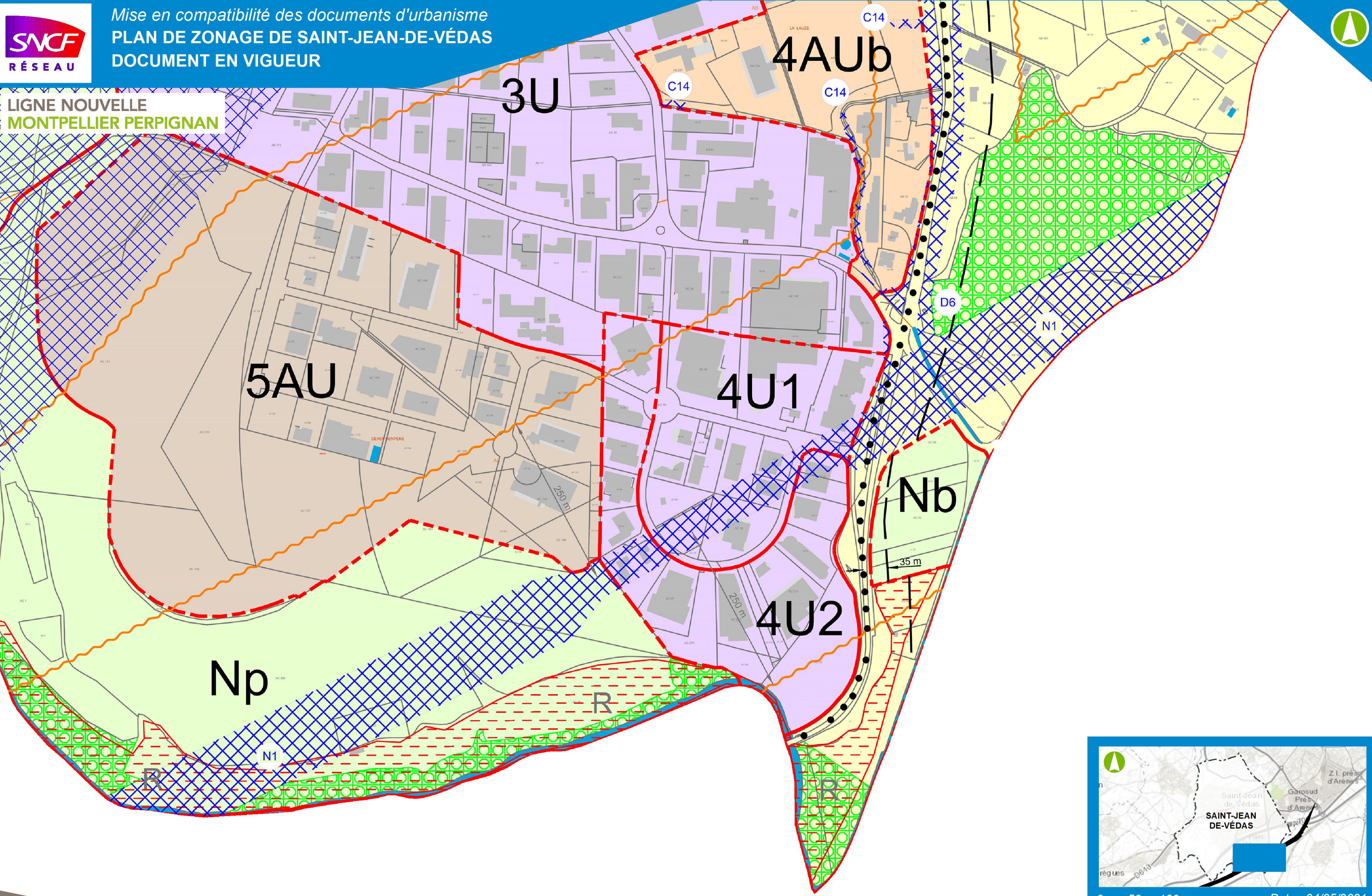
	} Zone inondable rouge	} Rapport indicatif au régime en matière du PPR: approuvé par A.P. du 18/02/2002.
		
	} Zone inondable bleue	
		
		

LÉGENDE – APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ

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

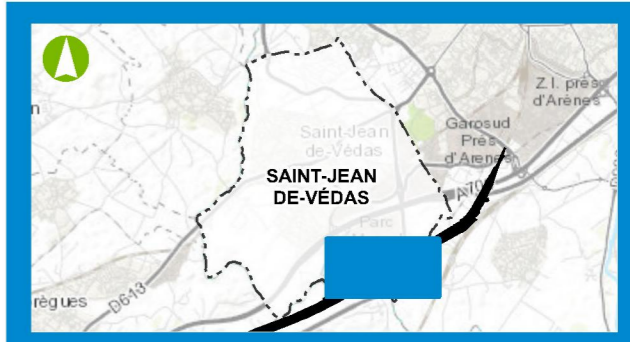
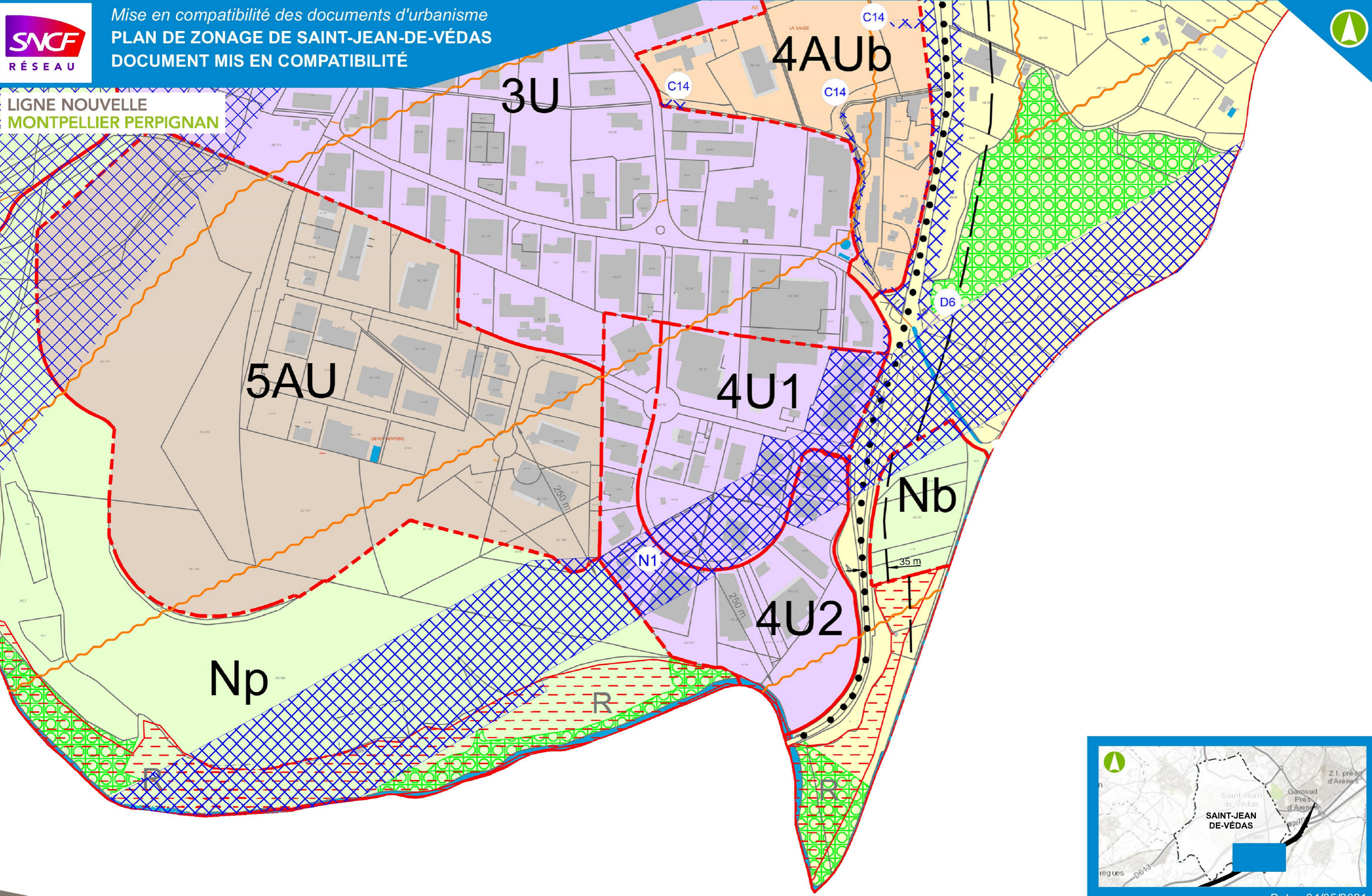


**LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN**





LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN



4.4. MODIFICATIONS APPORTÉES AU PLAN DES PÉRIMÈTRES

Les planches ci-après présentent :


















- Les extraits du plan des périmètres en vigueur concernés par le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan avant la mise en compatibilité du PLU ;
- Les extraits du plan des périmètres en vigueur concernés par le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan après la mise en compatibilité du PLU. Ces planches font apparaître l'emplacement réservé du projet. Elles intègrent les modifications apportées aux emplacements réservés et Espaces Boisés Classés existants.

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

LÉGENDE – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ

LEGENDE

PRESCRIPTIONS EDICTÉES PAR LE PLU

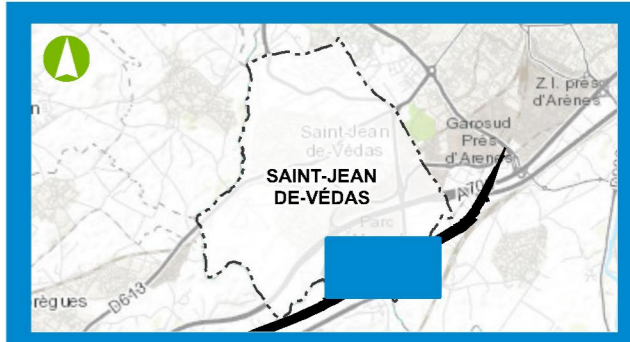
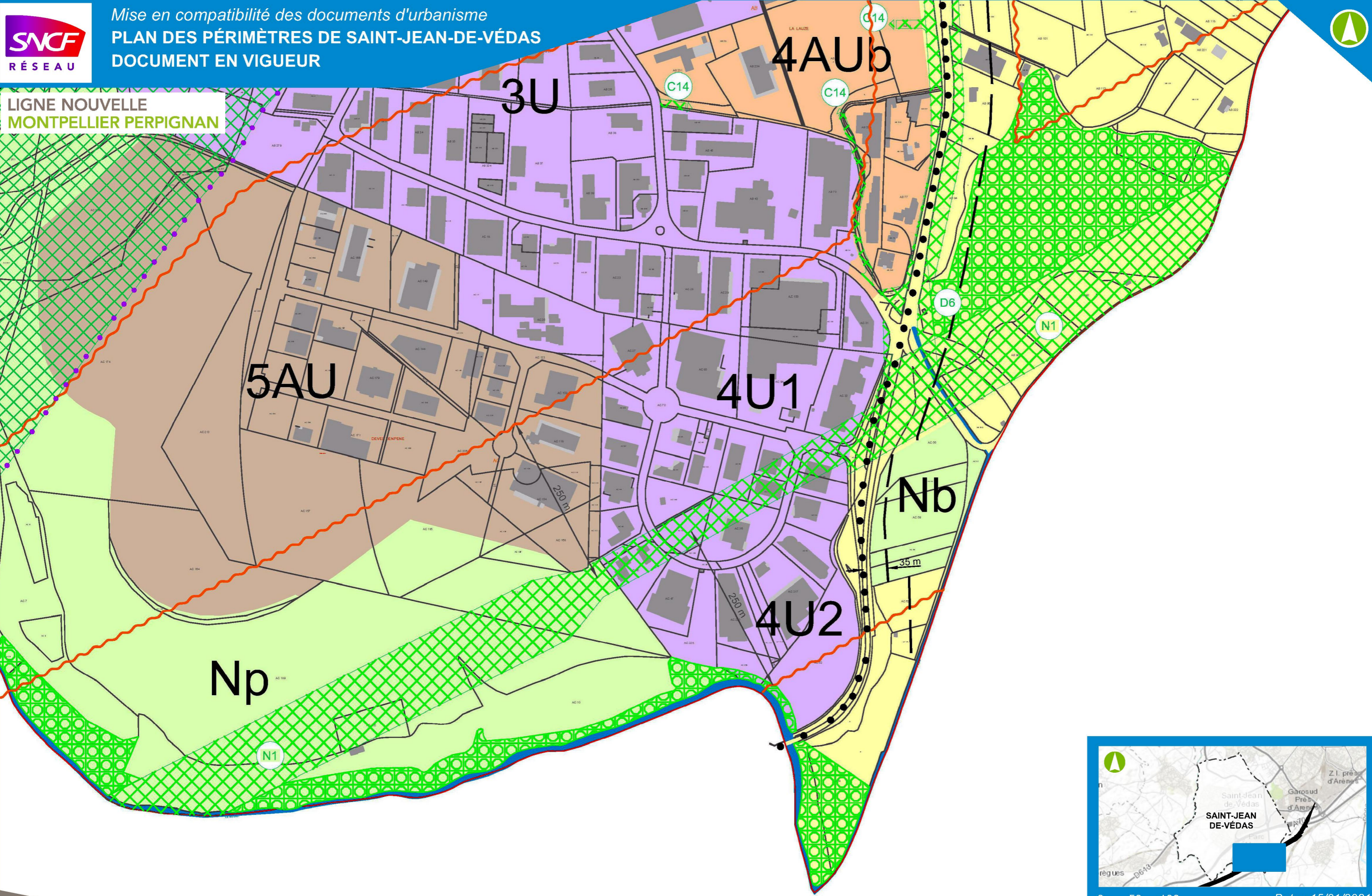
	Limite de zone
	Emplacement réservé : ouvrage public, installation d'intérêt général
	Emplacement réservé : voie ou passage public à créer
	Emplacement réservé : voie publique à élargir.
	Espace boisé classé à conserver ou à créer L.130-1
	Prescription d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation
	Section de route ou la création d'accès nouveaux particuliers est interdite
	Marges de recul instituées par l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme relatif aux entrées de ville.
	Zone non aedificandi en bordure des ruisseaux
	Tramway
	Périmètre d'étude pour le réinvestissement urbain dans le centre ville et le long de la RD 613
	Périmètre d'étude pour le réinvestissement des zones d'activités économiques en liaison avec la ligne de tramway et le COM
	Bande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour la réalisation du contournement Sud Autoroutier de Montpellier (C.S.A.M.)
	Périmètre d'étude défini par arrêté préfectoral pour la réalisation du contournement Ouest de Montpellier (COM)
	ZAD
	PAE
	Périmètre d'étude pour la création d'une ZAC secteur de La Combe.

LÉGENDE – APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ

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



LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN

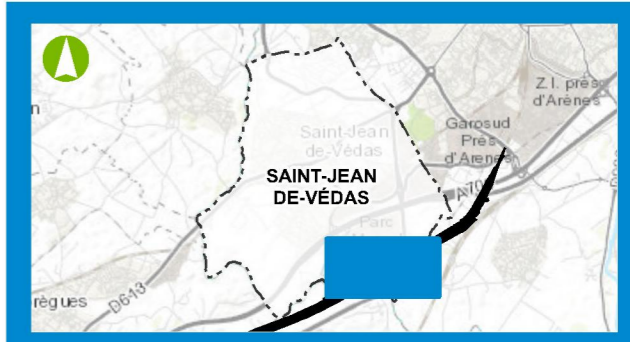
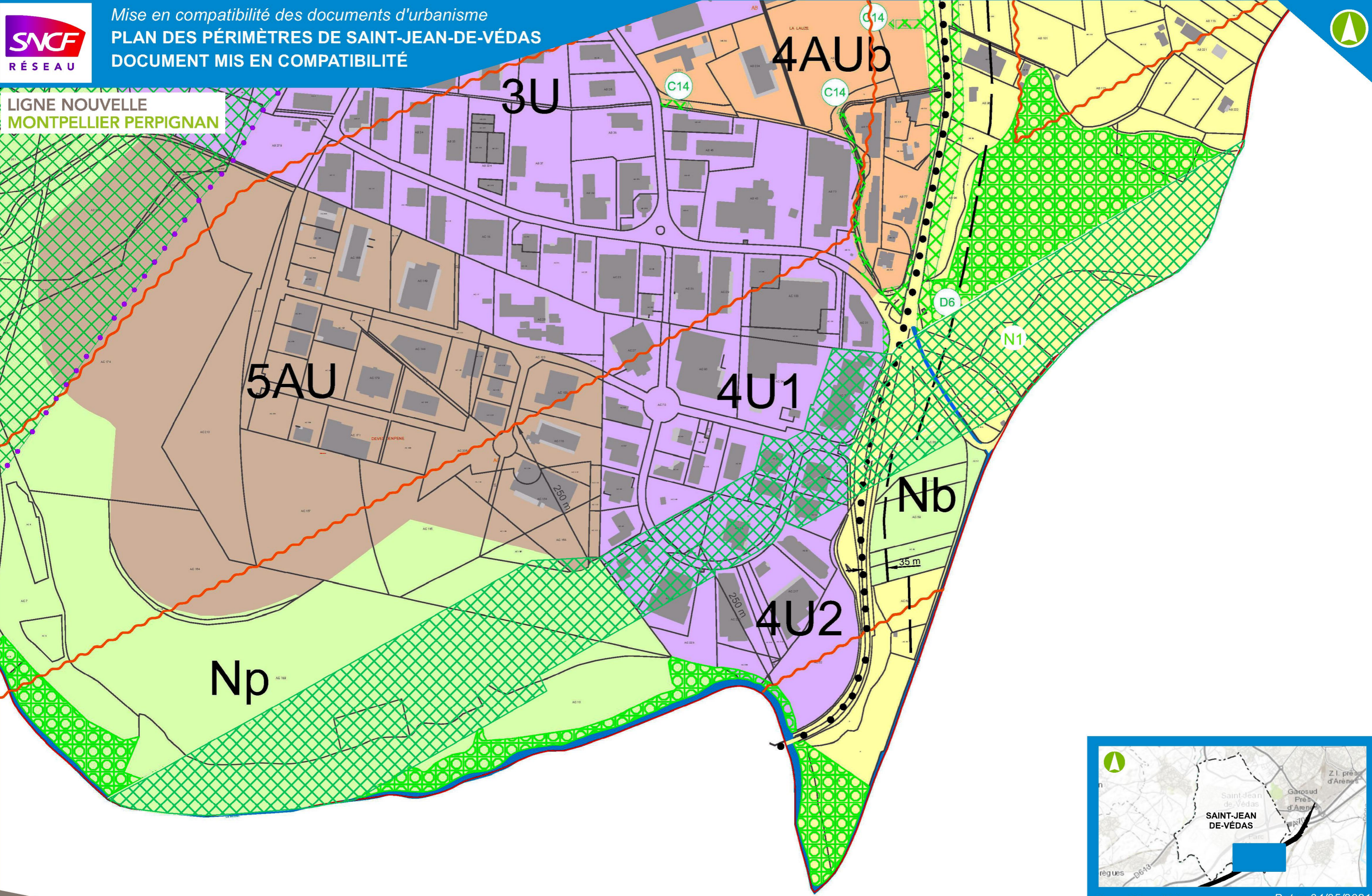


0 50 100
Mètres

Date : 15/01/2021
Échelle : 1/5000
Source : PLU, document d'urbanisme
Fond de plan : PLU, document d'urbanisme



**LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN**



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 2020⁵, 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. »

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.


⁵ Loi n°2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique (dite loi « ASAP »), publiée au Journal Officiel du 8 décembre 2020.

5.3. AVIS DE L'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 Saint-Jean-de-Védas sont :

- Le rapport de présentation du PLU qui date de 2008 ;
- L'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (pièce F du présent dossier).

Cet état initial est réalisé à deux niveaux :

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

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



Avertissement :

L'attention du lecteur est attirée sur le fait que les éléments de contexte identifiés dans le rapport de présentation sont plus anciens (2008) 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 8,5% du territoire communal soit 1,1 km².

5.4.1. L'environnement physique

5.4.1.1. LA GÉOGRAPHIE

Saint-Jean-de-Védas couvre une superficie de 13,1 km² et se situe dans le département de l'Hérault, au sud de Montpellier, commune limitrophe.

La confluence des routes départementales (RD612 et RD613) et la présence de l'A9 avec une barrière à péage, font de la commune une des entrées principales de Montpellier.

La zone d'étude est située au sud du territoire et correspond essentiellement à la zone industrielle de la Lauze. Elle passe à proximité du Hameau La Baumette (Mas de Magret).

La zone d'étude couvre 1,1 km² du territoire communal, soit 8,5%.

5.4.1.2. LE RELIEF ET LA GÉOLOGIE

Le relief de la commune est relativement vallonné. Les cotes NGF maximale et minimale sont respectivement de 58 m, au niveau du château de Terral, et de 2 m au niveau du lit de la Mosson.

Le territoire de la commune se situe au sud d'un élément géologique majeur de cette région, le « pli » de Montpellier, dans le bassin Mio-Pliocène de Montpellier.

Le territoire est constitué de trois types de roches sédimentaires :

- Dans les 2/3 nord du territoire, la couche Pliocène à faciès astien, localement à faciès caillouteux : zones de « Roque Fraïsse » et au sud de la « Campagne du Pont ». Localement on trouve des dépôts superficiels de Villefranchien-Rhodanien ;
- Le 1/3 sud du territoire est constitué d'un dépôt Jurassique supérieur (Rauracien, Séquanien, Kimméridgien-Portlandien) ;
- Chevauchant la couche pliocène, un dépôt du Burdigalien : cette roche, plus connue sous le nom de Molasse, est un calcaire gréseux coquillier.

La zone d'étude s'inscrit dans le massif calcaire de la Gardiole et la plaine de la Mosson à une altitude moyenne d'une quinzaine de mètres.

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

Les alluvions modernes de la vallée de la Mosson sont potentiellement compressibles.

5.4.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

Le sous-sol de Saint-Jean-de-Védas abrite 4 masses d'eaux souterraines :

- Les Alluvions anciennes entre Vidourle et Lez et littoral entre Montpellier et Sète (FRDG102) ;
- Les Calcaires jurassiques pli ouest de Montpellier, unité Mosson + sud-Montpellier affleurant + sous couverture (FRDG158) ;
- Les Calcaires jurassiques pli ouest de Montpellier et formations tertiaires, unité Thau-Montbazin-Gigean Gardiole (FRDG160) ;
- Les Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers-Pézenas (FRDG510).

Usages

Un captage d'alimentation en eau potable est présent sur la commune de Saint-Jean-de-Védas :

- Le forage de la Lauzette F01 et F0

Ce captage se situe à environ 850 m en amont de la zone d'étude. Le périmètre de protection rapprochée (PPR) est concerné par la zone d'étude.

La commune, ainsi que la zone d'étude sont concernées par le PPR d'un captage situé sur la commune de Villeneuve-lès-Maguelone :

- Les forages Flès Sud et Flès Nord en aval du projet, classés prioritaires au SDAGE 2016-2021 afin d'engager des mesures pour les protéger des pollutions diffuses ;

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.

À noter aussi un captage à usage industriel, le forage Unibeton, hors zone d'étude, en amont de cette dernière.

Enjeux de la ressource en eaux souterraines

Les aquifères karstiques du massif de la Gardiole sont particulièrement vulnérables. Le phénomène de karstification rencontré dans le massif de la Gardiole est à associer au risque de pollution des eaux souterraines. Certaines de ces rivières souterraines alimentent des sources d'eau potable ou des résurgences d'eau douce dans les étangs.

Au sein de l'aquifère karstique de la Gardiole, les pertes de la Mosson (limite des communes de Villeneuve-lès-Maguelone et Saint-Jean-de-Védas) sont caractérisées par une vulnérabilité très forte.

Le bassin d'alimentation des pertes de la Mosson englobe le secteur vulnérable du Moulin de la Resse, endroit où des avens ont été identifiés (vulnérabilité très forte). De plus, les captages AEP situés en aval hydraulique des pertes (Flès Nord et Sud), contribuent à classer ce secteur en enjeu maximum.

La zone d'enjeu se situe au niveau des alluvions de la Mosson. Ces formations ne possèdent pas de protection naturelle (recouvrement imperméable faible) et le captage de Flès Nord est implanté en aval de la zone d'étude.

5.4.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

La commune de Saint-Jean-de-Védas est située sur le bassin versant de la Mosson. Elle est drainée par ce cours d'eau et son affluent le Rieu Coulon.

Seul le cours d'eau de la Mosson est intercepté par la zone d'étude, au sud du territoire communal (en limite de commune avec Fabrègues et Villeneuve-lès-Maguelone).

Usages et document de planification

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

- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée (2016-2021) ;
- Le SAGE Lez-Mosson-Étangs Palavasiens.

Enjeux de la ressource en eaux superficielles

Les enjeux portent sur la Mosson (masse d'eau DCE FRDR144 du ruisseau du Coulazou à la confluence avec le Lez). Ce cours d'eau prend naissance dans la garrigue de Montarnaud, au nord-est de Montpellier et draine un bassin versant de 352 km². Le champ d'expansion des crues de la Mosson est relativement peu étendu au droit de la zone d'étude. Il y est essentiellement rural. Les principaux enjeux hydrauliques liés au bâti correspondent à des habitations isolées, un centre équestre et la zone industrielle de La Lauze en rive gauche. L'enjeu hydraulique lié au franchissement de la vallée de la Mosson est évalué comme fort à l'échelle de la zone d'étude.

En termes d'enjeux réglementaires, fonctionnels et de conservation, la Mosson présente un niveau d'enjeu majeur lié (présence d'espèces de poissons déterminantes et suspectées de mollusques protégés, cours d'eau classé en migrateur et en cours d'eau à frayère, ripisylve en zone humide).

5.4.1.5. LES RISQUES NATURELS

Risque inondation

La commune de Saint-Jean-de-Védas est soumise au risque d'inondation et dispose d'un Plan de Prévention des Risques inondation (PPRi) sur le bassin de risque Mosson approuvé le 18/02/2002.

La zone d'étude est concernée par les zonages rouge « R » et « RU1 » :

Zones rouges « R » : zone inondable naturelle, non urbanisée. Dans cette zone, aucune utilisation ou occupation nouvelle du sol n'est autorisée de façon à ne pas aggraver les conséquences d'une crue. Ce zonage est localisé au droit de la Mosson.

L'objectif du règlement dans cette zone est de permettre l'entretien et la gestion des bâtiments et activités existants, mais sous la stricte condition de ne pas aggraver la situation actuelle.

Dans cette zone, aucune utilisation ou occupation nouvelle du sol n'est autorisée de façon à ne pas aggraver les conséquences d'une crue.

Zones rouges « RU1 » : zone de fort écoulement, mais qui est déjà urbanisée. Dans cette zone, compte tenu des risques graves liés aux crues, la logique de prévention du risque doit prédominer, toute nouvelle construction est interdite. Des dispositions spécifiques permettent toutefois de prendre en compte l'évolution du bâti existant. Ce zonage est observé au droit de la ZI de la Lauze.

Dans cette zone, compte tenu des risques graves liés aux crues, la logique de prévention du risque doit prédominer, toute nouvelle construction est interdite.

Des dispositions spécifiques permettent toutefois de prendre en compte l'évolution du bâti existant.

La commune est également soumise au risque inondation par submersion marine, pour lequel elle dispose également d'un Plan de Prévention des Risques naturels (PPRn) approuvé le 18/02/2002.

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. Le territoire communal situé dans la zone d'étude n'est pas concerné par cet aléa.

Risque feu de forêt

Sur la zone d'étude, la commune présente des zones d'aléa incendie forts au niveau des secteurs du Bois de Maurin, des rives de la Mosson et au droit du lieu-dit Roumanis.

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

Risque Sismique et Mouvement de terrain

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

5.4.2. Le patrimoine naturel et biologique

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 n'est concerné par aucun site Natura 2000.

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

Le territoire communal s'inscrit dans le périmètre de 3 ZNIEFF :

- Les ZNIEFF de type I : « Vallée de la Mosson de Grabels à Saint-Jean-de-Védas » (n°0000-3177) et « Garrigue de la Lauze » (n°3429-3020) ;
- La ZNIEFF de type II « Montagne de la Gardiole » (n°3429-0000).

Seule la ZNIEFF « Vallée de la Mosson de Grabels à Saint-Jean-de-Védas » n'est pas concernée par la zone d'étude.

La ZNIEFF des Garrigues de la Lauze se situe à l'extrémité nord-est du massif de la Gardiole. Elle occupe une superficie de presque 583 hectares entre les villes de Saint-Jean-de-Védas au nord et Fabrègues au sud-ouest. La ZNIEFF constitue l'un des plus grands ensembles de pelouses et garrigues basses de la plaine littorale montpelliéraine. Les terrains sont relativement plats, mais entrecoupés par le cours de la Mosson. Cette structure offre des conditions écologiques variées. Concernant la faune, on rencontre dans les pelouses rocailleuses et les garrigues basses deux espèces patrimoniales : le Lézard ocellé et la Magicienne dentelée. Le vaste ensemble de pelouses constitue un refuge pour de nombreuses espèces végétales patrimoniales typiques des garrigues.

La ZNIEFF de la Montagne de la Gardiole est localisée sur 10 communes héraultaises. Plus de 60% de la ZNIEFF se situent sur les communes de Fabrègues, Gigan et Frontignan. Elle occupe une superficie de 5 288 hectares. La ZNIEFF constitue l'un des plus grands ensembles du littoral et des étangs du Languedoc Roussillon. Il est majoritairement composé 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, 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

La zone d'étude est également concernée par l'ENS du Bois de Maurin, en rive gauche de l'Hérault ainsi que par les PNA :

- Loutre d'Europe ;
- Lézard ocellé ;
- Odonates.

5.4.2.2. LES TRAMES VERTES ET BLEUES

La commune de Saint-Jean-de-Védas est localisée au sein du secteur « Plaine Ouest » défini dans le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole. L'enjeu pour ce secteur est le maintien des continuités écologiques entre les causses d'Aumelas et le massif de Gardiole, par la préservation des qualités écologiques de la plaine de Fabrègues et la préservation des fonctionnalités écologiques de la Mosson.

Le cours d'eau de la Mosson est identifié comme trame bleue par le SRCE Languedoc-Roussillon et le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole.

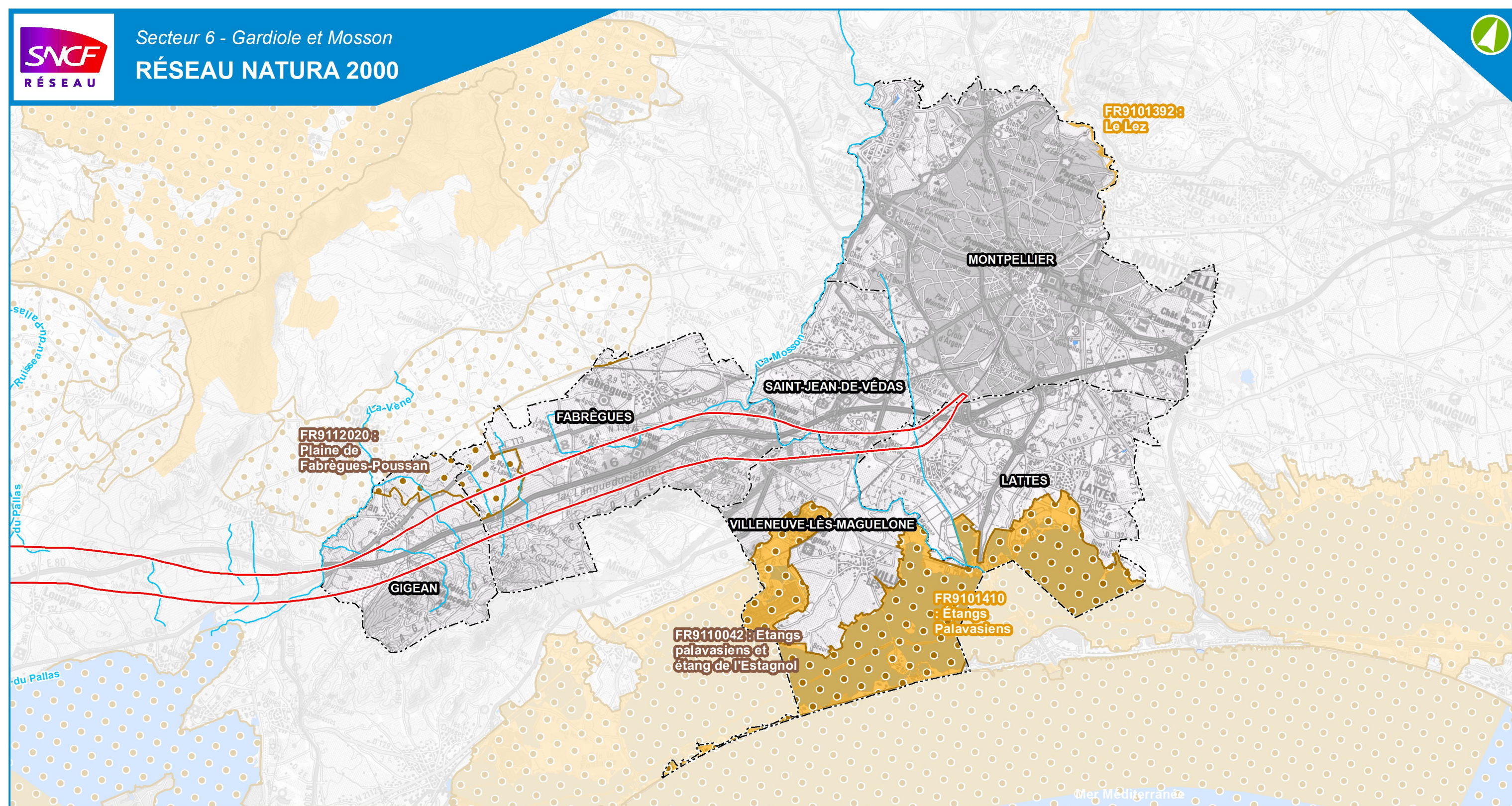
Sur la commune, la zone d'étude concerne des corridors écologiques et des réservoirs de biodiversités liés à des cours d'eau, à des milieux boisés, à des milieux ouverts/semi-ouverts et à des zones humides.

5.4.2.3. LES ZONES HUMIDES

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

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

Les principaux secteurs à enjeux identifiés sur la zone d'étude au droit de la commune correspondent à la Mosson et ses milieux annexes (enjeux écologiques très forts : forêts riveraines, insectes, reptiles, odonates) et à la station végétale d'Ail petit Moly (enjeux forts à modérés). On notera également d'enjeux liés au classement en liste 1 pour l'Anguille, présente sur la Mosson.



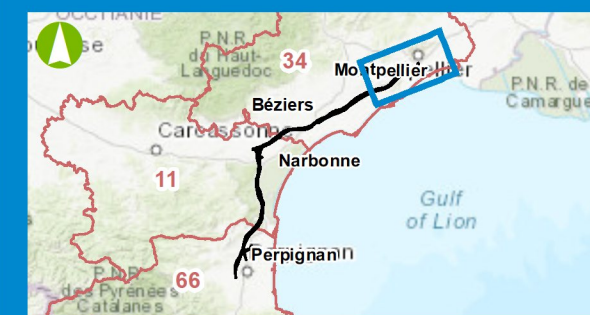
LÉGENDE

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

Natura 2000

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

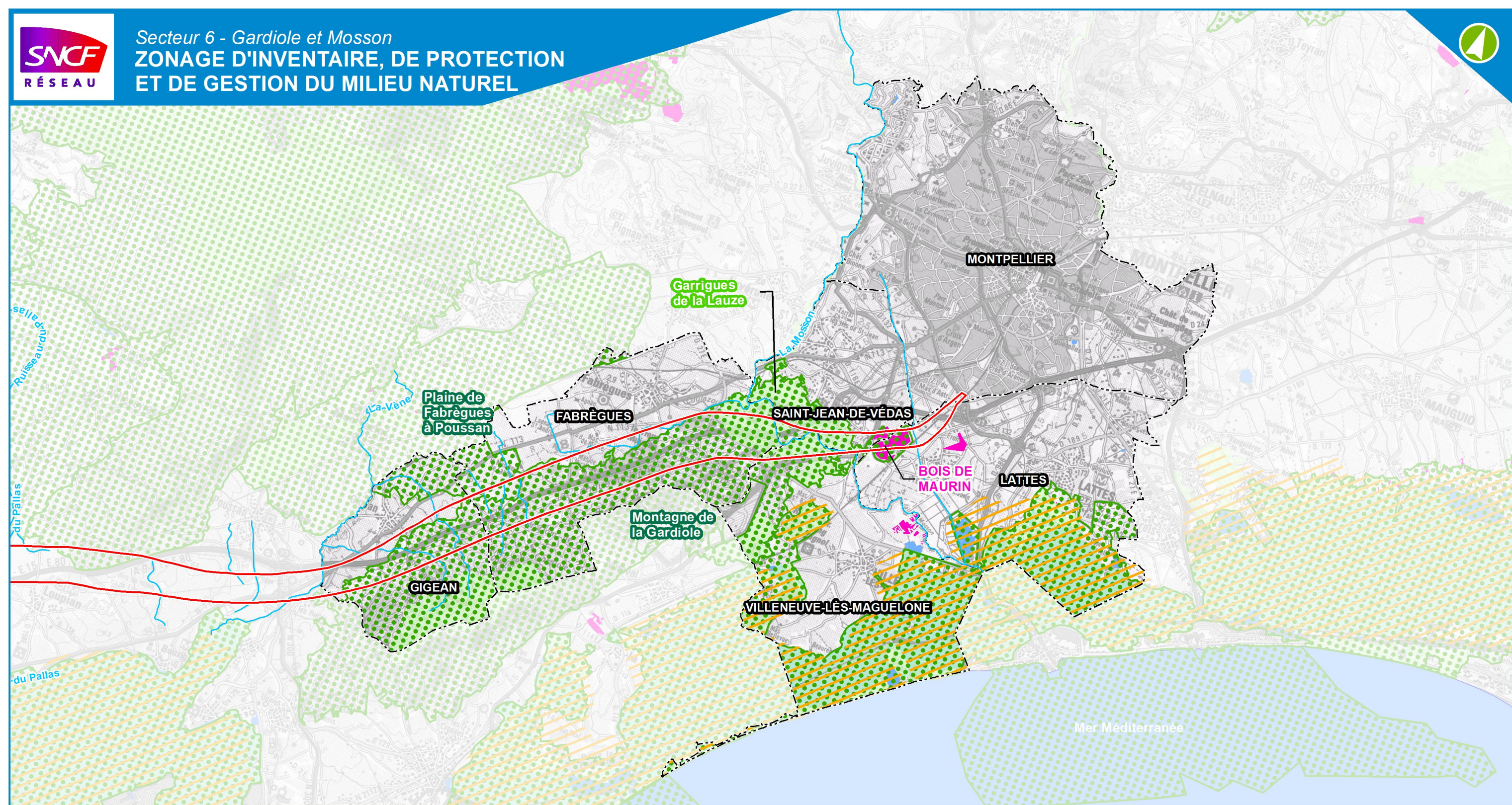
LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN



0 1 2
 Km

Date : 10/06/2021
 Échelle : 1/100000

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

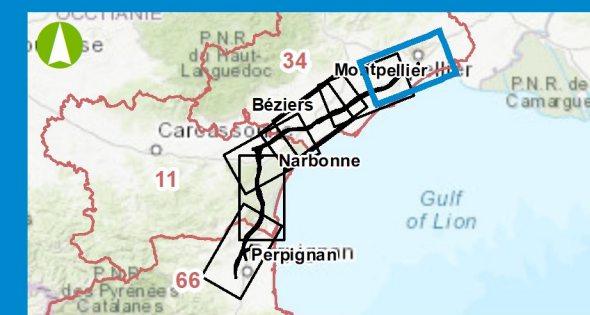


LÉGENDE

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

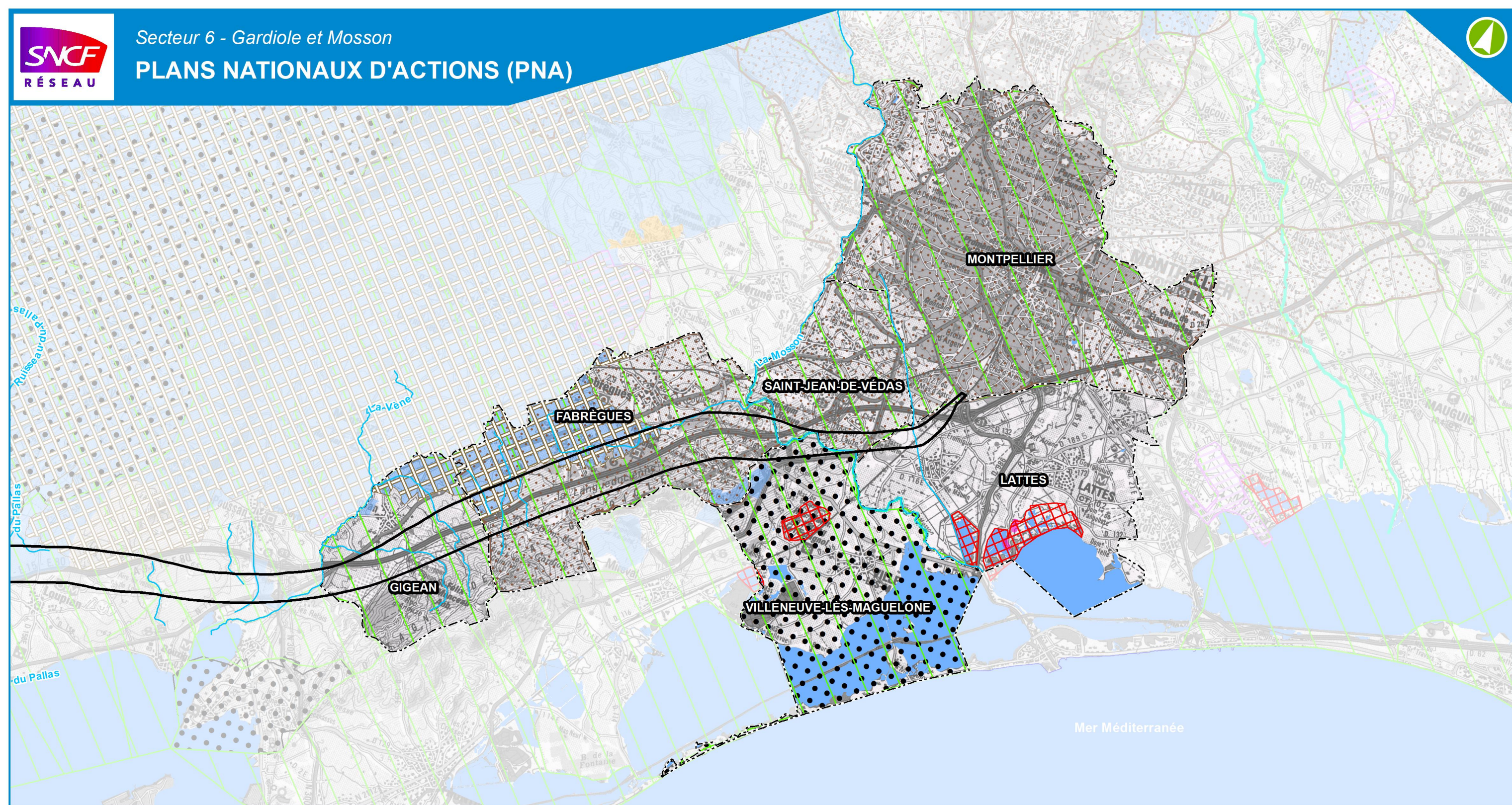
- Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)
- Espace Naturel Sensible (ENS)
- Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique**
- ZNIEFF de type 2
- ZNIEFF de type 1

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

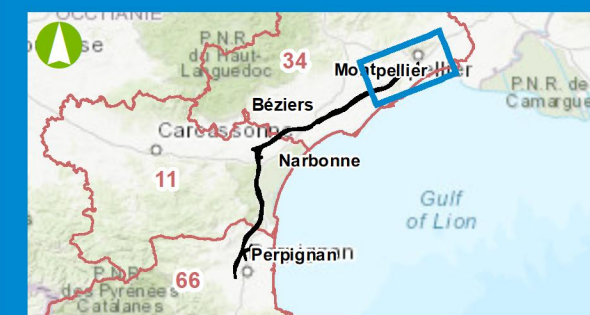
Aigle de Bonelli

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. AGRICULTURE ET VITICULTURE

Les territoires agricoles représentent une faible part de la surface communale. La majorité des activités agricoles présentes sur la commune de Saint-Jean-de-Védas est tournée vers la viticulture, bien que de nombreuses exploitations interagissent dans au moins deux secteurs d'activité agricole. Les autres activités agricoles sont : maraîchage et arboriculture, grandes cultures, élevage.

Au niveau de la zone d'étude, les enjeux sont globalement modérés, avec néanmoins la présence d'une parcelle à enjeux forts (en lien avec les vignes présentes et le potentiel irrigable de la zone) ainsi que d'un siège d'exploitation (centre équestre).

5.4.3.2. LA SYLVICULTURE

La zone d'étude concerne deux forêts publiques à enjeu fort (taillis de feuillus indifférenciés) et une forêt privée à enjeu faible (garrigues ou maquis boisés de chênes vert). Par ailleurs, la ripisylve de la Mosson présente un enjeu forestier fort.

La zone d'étude concerne également plusieurs secteurs forestiers classés en espace boisé classé (EBC).

5.4.4. L'environnement humain

5.4.4.1. CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

La commune de Saint-Jean-de-Védas fait partie de Montpellier Méditerranée Métropole.

En 2017, la commune comptait 10 008 habitants (dont 34,5% de moins de 30 ans et 26,1% de plus de 60 ans). La densité de population est importante (776 hab/km²).

La commune a connu une augmentation de population entre 2007 et 2017 de près de 15 %.

Au sein des actifs, le taux de chômage est modéré. Il avoisine les 9 % en 2013.

5.4.4.1.1. CADRE BÂTI ET ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

L'habitat de la commune est caractérisé en 2017 par une part modérée de logements individuels (69,7%) et un nombre de résidences secondaires en augmentation (1,7% en 2012 et 4,4 en 2017). Plusieurs bâtis sont présents sur la zone d'étude.

Concernant les structures économiques, la commune de Saint-Jean-de-Védas est caractérisée par plusieurs pôles économiques. Située dans le prolongement de Montpellier, elle possède un nombre important de secteurs économiques.

Concernant l'aire d'étude, on note la présence de la zone industrielle de la Lauze et le Parc Marcel Dassault qui sont interceptés.

5.4.4.1.2. TOURISME ET LOISIRS

Le tourisme est globalement peu représenté sur la commune. Néanmoins, nous retrouvons dans la zone d'étude le Poney Club de Saint-Jean-de-Védas (Les Écuries de la Jonquasse).

À proximité de la zone d'étude, quelques structures d'accueil sont recensées dont notamment le Fast Hotel de Montpellier Ouest.

Enfin, citons également la présence à proximité de l'aire d'étude du centre équestre « Écurie du Mas du Bosc ».

5.4.4.2. URBANISME ET SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

La commune de Saint-Jean-de-Védas est dotée d'un PLU.

Sur la commune et dans la zone d'étude, 5 servitudes sont recensées dont une relative à la sécurité publique. Il s'agit de la servitude PM1 relative aux risques (plan de prévention des risques inondations).

Les autres servitudes recensées sont présentées ci-après :

- AC1 : Monuments historiques ;
- AS1 : Captages AEP ;
- I4 : Conducteurs aériens d'électricité, canalisations souterraines et supports de conducteurs aériens ;
- PT3 : Réseaux de télécommunication.

La zone d'étude traverse les zonages AP, 5AU, Nb, Np, 4U1, 4U2.

5.4.4.3. LES DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX ET ÉQUIPEMENTS

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

L'A9 est présente mais reste très peu concernée par la zone d'étude.

Le tableau ci-dessous présente les 4 principales structures routières (autoroute et routes départementales).

Tableau 3 : Les principales structures routières à proximité de la zone d'étude

Voies	Situation par rapport à la zone d'étude	Trafic (TMJA 2018) + % PL
A9	Sur une petite portion	A9 : 44 800 veh (Montpellier) dont 24,9 % de PL A709 : entre 28 900 et 39 700 veh (St-Jean-de-Védas) dont 6,2 à 6,3 % de PL
D612	Relie Sète et la D613 (entre Saint-Jean-de-Védas et Montpellier)	19 980 veh dont 6,04 % de PL
D116E1	Relie Lattes à Saint-Jean-de-Védas	10 670 veh dont 0% de PL
D132	Relie Montpellier à Saint-Jean-de-Védas	22 100 veh

Concernant le réseau ferroviaire, la commune de Saint-Jean-de-Védas est concernée par la ligne abandonnée de « Saint-Jean-de-Védas / Fabrègues ».

Concernant les réseaux, la zone d'étude est traversée par plusieurs lignes Haute Tension et Très Haute Tension (de 63 kV à 230 kV) gérées par RTE (Réseau de Transport d'Électricité). Elles sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 4 : Les lignes haute tension au sein de la zone d'étude

Ligne concernée	Tension
Balaruc-Montpellier 1 et 2	225 kV
Saumade-Tamareau Montpellier- Tamareau 2	225 kV
Montpellier- Tamareau 1	225 kV
Mireval-Montpellier	63 kV
Montpellier-Gardi / Balar Mtpel 1	63 kV

Une conduite de gaz traverse en outre le sud de la commune. Elle n'intercepte la zone d'étude qu'à la limite communale avec Fabrègues. L'emplacement réservé dédié au projet n'a pas d'incidence par cette conduite.

Il n'y a par ailleurs pas d'établissement sensible (école, crèche, hôpitaux, maison de retraite...) situés dans la zone d'étude. Toutefois, nous pouvons citer, à proximité de celle-ci, le centre AFPA (Association pour la Formation Professionnelle des Adultes).

5.4.4.4. LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

La commune est soumise au risque Transport de Matières Dangereuses (TMD) sur les grands axes de circulation du territoire (A9 notamment).

5.4.5. Le patrimoine et le paysage

5.4.5.1. PATRIMOINE HISTORIQUE ET CULTUREL

D'un point de vue réglementaire, la zone d'étude ne traverse pas de site classé ou inscrit dans ce secteur.

La zone d'étude (y compris l'emplacement réservé du projet) intercepte le périmètre de protection du **Pont sur la Mosson**, monument historique inscrit depuis le 13/02/2012.

On notera également le projet d'extension du site classé du Massif de la Gardiole dont le nouveau périmètre s'inscrira en partie sur le territoire de la commune de Saint-Jean-de-Védas.

5.4.5.2. PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE

Sur la commune de Saint Jean de Vedas, peu de vestiges archéologiques sont connus. Néanmoins, quelques traces du passé ont été relevées.

Des vestiges de l'âge du Fer ont été reconnus sur la commune de Saint-Jean-de-Védas au lieu-dit Pont de Villeneuve et qui pourrait correspondre à une petite agglomération perdurant jusqu'au Moyen Âge.

En ce qui concerne l'époque moderne, l'occupation du site du château de la Lauze, à quelques centaines de mètres de la zone d'étude sur la commune de Saint-Jean-de-Védas, perdure depuis le Moyen Âge.

Aucune zone de présomption de prescription archéologique (ZPPA) n'est identifiée sur la zone d'étude.

5.4.5.3. LE PAYSAGE

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

Saint-Jean-de-Védas est concernée par le site sensible n°18 « La Mosson ».

Les enjeux forts à très forts sont liés au franchissement de la vallée de la Mosson (enjeu d'insertion de la zone d'étude 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).

5.4.6. Synthèse

➔ Avertissement :

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

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

- Le risque géotechnique lié au phénomène de remontée de fontis et d'effondrement des cavités dans les formations carbonatées du massif de la Gardiole ;
- Les sols compressibles dans la vallée de la Mosson ;
- Les deux PPR de captage AEP ;
- La zone de sauvegarde des captages du Flès ;
- La zone d'enjeux concernant la ressource en eau souterraine au niveau des alluvions de la Mosson (faible protection) ;
- Le risque de pollution des eaux souterraines dans les aquifères karstiques du massif de la Gardiole ;
- Les enjeux hydrauliques liés au franchissement de la Mosson et de la zone inondable associée ;
- Les enjeux écologiques (patrimoine naturel, zones humides) ;
- Les enjeux agricoles et forestiers ;
- La présence de bâtis et de l'A9 ;
- Le site sensible paysager « La Mosson » ;
- La zone d'activités La Lauze et le parc Marcel Dassault.

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

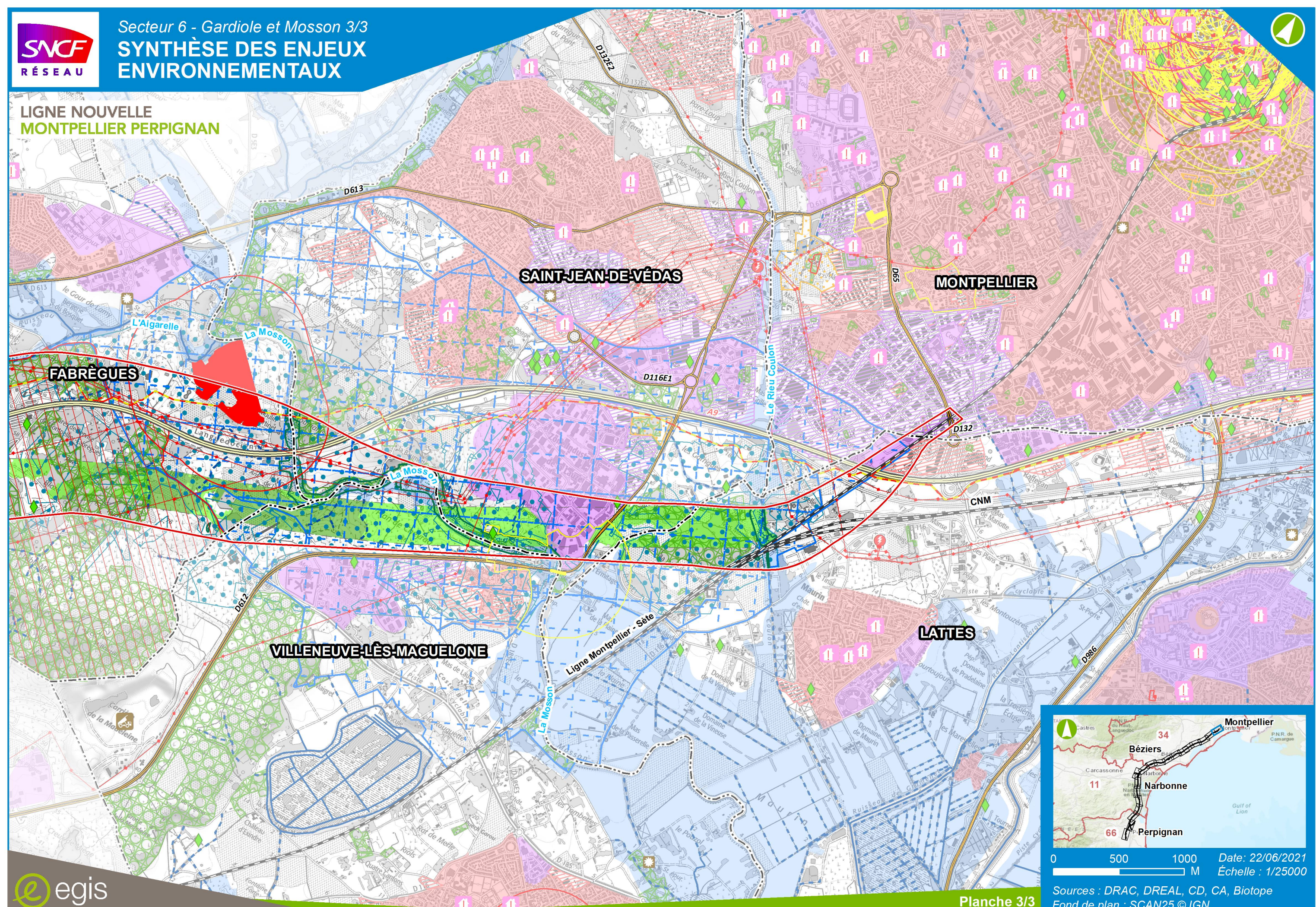
- Patrimoine UNESCO
- Site classé
- Site inscrit
- Site Patrimonial Remarquable
- Voie Domitienne

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

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

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 Montpellier Perpignan. Les mesures de réduction et de compensation des effets négatifs de la mise en compatibilité du PLU correspondent ainsi à celles prévues au titre du projet.

Le périmètre de la mise en compatibilité est concerné par les zonages 4U, 5AU, A et N du document d'urbanisme communal.

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

Tableau 5 : Proportion de l'emplacement réservé par zonage du PLU

Nom de la zone concernée par la mise en compatibilité	Proportion de l'emplacement réservé sur la zone	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la superficie de la commune
Zone 4U	20,57 %	0,38%
Zone 5AU	32,62 %	0,006%
Zone A	0,31 %	0,6%
Zone N	46,5 %	0,86%
Dont secteurs Nb	1 %	0,02%
Np	44,5 %	0,84%

5.5.1. Les incidences sur l'environnement physique

5.5.1.1. LES INCIDENCES SUR LA GÉOGRAPHIE

La mise en compatibilité n'a aucun effet.

5.5.1.2. LES INCIDENCES SUR LE RELIEF ET LA GÉOLOGIE

5.5.1.2.1. 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, la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan s'insérera dans le territoire en déblai ou en remblai, ce qui impliquera des modifications locales de relief.

Au droit de Saint-Jean-de-Védas, la section courante du projet est uniquement en remblai pouvant dépasser une quinzaine de mètres aux abords du franchissement de la Mosson et de la RD612.

Aucun déblai n'est prévu sur la commune.

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

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

5.5.1.2.2. LES MESURES ENVISAGÉES

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

À noter que la mise en place du viaduc de Mosson permet de réduire les remblais sur la commune de Saint-Jean-de-Védas.

Si la pente des talus peut être fortement raidie (quasiment jusqu'à la verticale), la fracturation naturelle du massif de la Gardiole, le phénomène de décompression ainsi que la sensibilité au gel des roches obligent soit à limiter la pente des talus soit à prévoir des dispositions particulières (pièges à cailloux, non localisés à ce stade des études) pour réduire la vulnérabilité de la plate-forme ferroviaire vis-à-vis des risques de chute de blocs.

Les aléas géotechniques correspondant aux zones karstiques identifiées au droit du massif de la Gardiole 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).

Enfin, pour éviter les phénomènes de tassement, la traversée de la vallée compressible de la Mosson nécessite la réalisation d'ouvrages d'art avec des fondations profondes constituées de pieux descendant entre 15 et 30 m de profondeur.

5.5.1.3. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SOUTERRAINES

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 sont autorisés dans le périmètre de mise en compatibilité. Ils pourraient, en l'absence de dispositifs intégrés à la conception du projet technique, avoir un effet sur l'écoulement et la qualité des eaux souterraines.

5.5.1.3.2. LES EFFETS QUANTITATIFS ET MESURES ENVISAGÉES

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

Au droit du viaduc de Mosson, les essais de traçage réalisés en 1988, puis dans le cadre des études liées au projet (2013), ont permis de conclure à une vulnérabilité faible du système karstique vis-à-vis des activités de surface et donc du projet de travaux. Les travaux de l'ouvrage n'auront ainsi pas d'effet quantitatif sur la nappe souterraine.

En phase exploitation, les effets quantitatifs seront nuls dans la mesure où aucun déblai n'est prévu et que les fondations profondes des ouvrages d'art n'interceptent pas d'aquifère.

5.5.1.3.3. 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 interceptée par un passage en déblai, les effets sur les eaux souterraines devraient être inexistantes.

La réalisation du viaduc de la Mosson au niveau des alluvions de la Mosson, secteur à enjeux hydrogéologiques, constitue un risque important en phase travaux (pollution accidentelle).

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

Afin de réduire le risque de pollution accidentelle en phase exploitation, un 3^{ème} rail (de sécurité) sera mis en place pour le franchissement de la Mosson.

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. Un bassin de confinement est prévu le long de la ligne sur la commune de Saint-Jean-de-Védas.

Dans la traversée des PPR des forages de Flès Sud et Flès Nord et celui de la Lauzette F01 et F02, les principales mesures de réduction spécifique consistent à :

- Interdire l'usage de produits phytosanitaires ;
- Mettre en place un 3^{ème} rail (dit de sécurité) ;
- Mettre en place un suivi qualitatif et quantitatif des eaux souterraines avant, pendant et après les travaux.

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

5.5.1.4. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SUPERFICIELLES

5.5.1.4.1. LES EFFETS DE LA MISE EN 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).

5.5.1.4.2. LES EFFETS QUANTITATIFS ET MESURES ENVISAGÉES

Le projet concerne la Mosson, pour laquelle les enjeux liés aux aspects quantitatifs du franchissement sont forts.

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 remblai, 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 (viaduc pour le franchissement de la Mosson en particulier) ont été dimensionnés afin de permettre une transparence hydraulique et écologique, tout en assurant la pérennité des ouvrages.

5.5.1.4.3. LES EFFETS QUALITATIFS ET MESURES ENVISAGÉES

Concernant les aspects qualitatifs, les enjeux associés sont majeurs pour la Mosson.

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

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

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

5.5.1.5. LES INCIDENCES SUR LES RISQUES NATURELS

5.5.1.5.1. LES EFFETS DE LA MISE EN 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 Montpellier Perpignan, notamment concernant les risques naturels.

5.5.1.5.2. LES EFFETS ET LES MESURES ENVISAGÉES

Risque inondation :

Le projet est concerné par le zonage réglementaire R (zone rouge) du PPRi de la Basse Vallée de la Mosson :

R (zone rouge) : zone inondable naturelle, non urbanisée. Dans cette zone, aucune utilisation ou occupation nouvelle du sol n'est autorisée de façon à ne pas aggraver les conséquences d'une crue. Ce zonage est localisé au droit de la Mosson.

L'objectif du règlement de la zone R est de permettre l'entretien et la gestion des bâtiments et activités existants, mais sous la stricte condition de ne pas aggraver la situation actuelle. Dans cette zone, aucune utilisation ou occupation nouvelle du sol n'est autorisée de façon à ne pas aggraver les conséquences d'une crue.

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

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

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

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

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

5.5.2. Les incidences sur le patrimoine naturel et biologique

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.

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 I « Garrigues de la Lauze » ;
- La ZNIEFF de type II « Montagne de la Gardiole »,
- L'espace naturel sensible (ENS) « Bois de Maurin »,
- Les PNA Loutre d'Europe, Léopard ocellé et Odonates.

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

Le projet entraînera un dérangement de la faune 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 sur les continuités écologiques associées au périmètre de l'ER pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan concernent l'interruption de corridors écologiques en particulier au droit de la Mosson (enjeux liés au classement en liste 1 pour l'Anguille, trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon et du SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole, zones humides associées à la ripisylve, petite faune, grande faune et corridor de déplacement pour les chiroptères, réservoirs de biodiversité de la trame verte du SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole, 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, qui seront également limités par la présence de clôtures de part et d'autre de l'infrastructure ferroviaire. Au droit des cours d'eau, les ouvrages permettent de maintenir les milieux de vie et la circulation des espèces aquatiques. Le viaduc de la Mosson a été implanté de manière à réduire au maximum les effets sur la ripisylve et permet la transparence écologique du cours d'eau et de sa ripisylve. Cette mesure permet en outre d'assurer le respect des dispositions des Espaces Minimum de Bon Fonctionnement établis par le SAGE Lez-Mosson Étangs Palavasiens.

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 notamment la mise en œuvre d'un viaduc pour le franchissement de la Mosson et de divers ouvrages hydrauliques mixtes de type pont cadre.

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

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

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

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

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.

5.5.3.1.2. LES EFFETS SUR L'ACTIVITÉ AGRICOLE

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

En phase exploitation, les effets sont de deux types :

- Les effets directs du projet sur les exploitations agricoles et viticoles (consommation d'espace, impact sur le bâti, les équipements et les accès...). Sur la commune, une exploitation, un centre équestre, sont concernées.
- Les effets indirects sur les structures collectives dont les zones d'apport sont localisées sur des parcelles potentiellement impactées (effet sur le potentiel de production notamment).

5.5.3.1.3. LES MESURES ENVISAGÉES


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

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.1 « Évaluation environnementale de la première phase (Montpellier – Béziers) ».

5.5.3.2. LES INCIDENCES SUR LES ACTIVITÉS SYLVICOLES

5.5.3.2.1. LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

Plusieurs espaces boisés classés sont concernées par le projet et devront être déclassés.

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

Le projet concerne une forêt publique et une forêt privée sur la commune.

Le passage en viaduc au niveau de la Mosson limitera les incidences sur les boisements associés à la ripisylve du cours d'eau.

5.5.3.2.3. LES MESURES ENVISAGÉES

Les lisières des boisements affectés seront reconstituées et stabilisées.

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

Les compensations prévues pour les défrichements sont identifiées dans l'étude d'impact du projet (pièce F). Elles seront détaillées ultérieurement, à l'occasion de la procédure d'autorisation environnementale (comprenant la procédure d'autorisation de défrichement).

5.5.4. Les incidences sur l'environnement humain

Le projet s'inscrit au sein de la zone 4U (zone urbanisée). Selon le règlement du PLU, il s'agit d'une zone réservée aux activités industrielles, artisanales, commerciales et de services correspondant à l'ex-ZAC des DEVES D'EMPENE devenue « Parc Marcel DASSAULT 1 ».

Le projet s'inscrit au sein de la zone 5AU (zone à urbaniser). Selon le règlement du PLU, il s'agit d'une zone, partiellement équipée, est destinée à l'implantation d'activités économiques après réalisation des divers équipements.

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.

La réalisation des affouillements et exhaussements liés à la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan nécessite l'acquisition de terrains et de bâtis situés sous le périmètre de l'ER. Sur la commune, plusieurs bâtis sont impactés par le projet.

Le projet traverse une petite portion de Saint-Jean-de-Védas et coupe en deux la zone industrielle de la Lauze au sein du Parc d'Activité Marcel Dassault, entraînant une délocalisation de certaines entreprises.

La création de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan impactera plusieurs infrastructures de transport et autres chemins ruraux et d'exploitations qui nécessiteront des aménagements spécifiques pour leur rétablissement. Sur la commune, 4 infrastructures sont concernées (notamment la RD612).

4 lignes électriques à Haute Tension (63 à 225 KV) sont interceptées par l'aire d'étude. La ligne aérienne MIREVAL – MONTPELLIER est impactée par le projet.

Durant les travaux, le chantier entrainera des nuisances temporaires et indirectes pour les bâtis situés à proximité des travaux notamment à proximité du hameau de la Baumette.

Du fait de la proximité du chantier, les accès à certaines activités pourraient être modifiés et des nuisances acoustiques et vibratoires pourraient remettre en cause la pérennité de certaines de ces activités pendant la période du chantier.

Enfin concernant le tourisme et les loisirs, seul le Poney Club de Saint-Jean-de-Védas (Les Écuries de la Jonquasse) est situé dans la zone d'étude.

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.

Les accès aux zones d'activités de la Lauze et du par Marcel Dassault seront maintenus durant la période de travaux.

Toutes les voiries et tous les réseaux interceptés seront rétablis.

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 2 300 mètres linéaires de protections acoustiques type écrans absorbants seront par ailleurs mis en place et trois isolations de façade seront réalisées.

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

La modification de l'emplacement réservé dédié au projet augmente la surface du périmètre de protection du monument historique Pont sur la Mosson, situé sur la commune voisine de Villeneuve-lès-Maguelone, interceptée par le projet.

Sur Saint-Jean-de-Védas, la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan n'intercepte aucun site présentant une sensibilité archéologique particulière.

Les impacts paysagers de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan sont en partie dus à la traversée de la ZAE de la Lauze à l'emplacement de certains bâtiments d'activités. Elle franchira en fort remblai le carrefour au croisement de la RD612 et de la RD116E1, formant un obstacle visuel sur cet axe structurant à l'entrée de l'agglomération (remblais de 15 à 17 m de hauteur). Avec ces travaux, la RD116E1 sera partiellement déviée.

Pour rejoindre le contournement Nîmes-Montpellier et la voie ferrée de Sète à Montpellier, la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan impacte le bois de Maurin via le raccordement A.

5.5.5.2. LES MESURES ENVISAGÉES

Afin de préserver la continuité paysagère, la vallée de la Mosson sera traversée via un viaduc qui bénéficiera d'un traitement architectural de qualité (harmonisation et intégration au paysage, avec l'ouvrage d'art exceptionnel du Pont de Villeneuve situé à proximité) avec une ouverture visuelle sous ouvrage. Les différents écrans et merlons acoustiques protégeant les bâtis seront également intégrés au paysage (conception architecturale sobre, qualitative et végétalisation). Dans un souci de maintien de la continuité physique et paysagère de la vallée, les tronçons en remblai seront limités et des plantations prendront place : arbres sur les bas talus, restauration de la ripisylve de la Mosson, boisements aux abords du Pont de Villeneuve sur la Mosson (en fond de vallée)...

Les principaux objectifs du projet en matière d'insertion paysagère au droit de la Mosson sont :

- D'intégrer le projet en remblai au débouché du massif calcaire de la Gardiole et réduire l'impact visuel sur le site de l'Oppidum de la Roque ;
- D'insérer le viaduc et les sections en fort remblai dans la vallée de la Mosson ;
- D'aménager le tronçon en remblai dans la continuité de la RD612 ;
- D'inscrire le projet dans le bois de Maurin (effet de coupure).

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

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

5.5.6. Conclusion

Au regard des incidences de la première phase du projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan et considérant les mesures d'insertion environnementales mises en œuvre (démarche ERC), la réalisation du projet ne remet pas en cause la prise en compte de l'environnement communal par le PLU de Saint-Jean-de-Védas.

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

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

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

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

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

Les adaptations au PLU de la commune de Saint-Jean-de-Védas, en vigueur depuis le 21/01/2008, proposées visent à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. La justification du choix du projet retenu figure dans la pièce F-4 « Justification du projet ».

5.8. 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-7A1 « 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 6 : Exemple de tableau de suivi

Analyse par zone	Au stade de mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone 4U	20,57 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone 5AU	0,31 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone A	32,62 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone N	46,5 % inclus dans l'ER	
Secteurs Nb	1% ha inclus dans l'ER	Y % acquis
Np	45,5 % ha inclus dans l'ER	
Espaces boisés classés (EBC)6	1,8 ha déclassés	Y ha défrichés

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 DÉMARCHE 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. »

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.

6 Les espaces boisés classés sont inclus dans la zone Np et Ap

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

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

5.9.2. Contenu de l'évaluation environnementale

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

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

5.9.3.1. L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

5.9.3.1.1. LA GÉOGRAPHIE

La zone d'étude est située au sud du territoire de Saint-Jean-de-Védas et correspond essentiellement à la zone industrielle de la Lauze. Elle passe à proximité du Hameau La Baumette (Mas de Magret).

La zone d'étude couvre 1,1 km² du territoire communal, soit 8,5%.

5.9.3.1.2. LE RELIEF ET LA GÉOLOGIE

La zone d'étude s'inscrit dans le massif calcaire de la Gardiole et la plaine de la Mosson à une altitude moyenne d'une quinzaine de mètres.

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

Les alluvions modernes de la vallée de la Mosson sont potentiellement compressibles.

5.9.3.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

4 masse d'eaux souterraines est présente sur la zone d'étude :

- Les Alluvions anciennes entre Vidourle et Lez et littoral entre Montpellier et Sète (FRDG102) ;
- Les Calcaires jurassiques pli ouest de Montpellier, unité Mosson + sud-Montpellier affleurant + sous couverture (FRDG158) ;

- Les Calcaires jurassiques pli ouest de Montpellier et formations tertiaires, unité Thou-Montbazin-Gigean Gardiole (FRDG160) ;
- Les Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers-Pézenas (FRDG510)

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

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

La zone d'enjeu se situe au niveau des alluvions de la Mosson. Ces formations ne possèdent pas de protection naturelle et le captage de Flès Nord est implanté en aval de la zone d'étude. L'extension est de l'ordre de 2 km.

5.9.3.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

Les enjeux hydrauliques portent sur la Mosson, seul cours d'eau recensé au droit de la zone d'étude du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

5.9.3.1.5. LES RISQUES NATURELS

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

- Risque inondation : La commune est soumise au risque inondation (bassin de risque de la Mosson) ainsi qu'au risque d'inondation par submersion marine et dispose de Plans de Prévention des Risques inondation (PPRi). La zone d'étude est concernée par le zonage rouge du PPRi ;
- Risque feu de forêt : quelques secteurs à aléa fort sont recensés sur la zone d'étude (rives de la Mosson, secteur du lieu-dit Roumanis et Bois de Maurin).

5.9.3.2. LE PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

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

- Les ZNIEFF « Garrigue de la Lauze » et « Montagne de la Gardiole » ;
- L'espace naturel sensible « Bois de Maurin » ;
- Les Plans nationaux d'Actions (PNA) Loutre d'Europe et Odonates.

Les principaux sites à enjeux identifiés au droit de la zone d'étude sur la commune correspondent à la Mosson et ses milieux annexes (forêts riveraines, insectes, reptiles, odonates) et à une station floristique (Ail petit Moly).

5.9.3.3. L'AGRICULTURE, LA VITICULTURE ET LA SYLVICULTURE

Agriculture : au niveau de la zone d'étude, les enjeux sont globalement modérés, mais on note la présence d'une parcelle à enjeux forts (vignes) ainsi que d'un siège d'exploitation (centre équestre) et un bâtiment agricole.

Forêt/sylviculture : sur la zone d'étude, on note la présence de plusieurs parcelles de forêts publiques et privées et de la ripisylve de la Mosson. La zone d'étude intercepte par ailleurs plusieurs secteurs forestiers classés en espace boisé classé (EBC).

5.9.3.4. L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

La zone d'étude traverse la commune sur sa partie sud. Elle est composée de zones naturelles et de la ZI de la Lauze.

Plusieurs infrastructures de transport (RD612 notamment) et réseaux de transport d'énergie (5 lignes électriques et un gazoduc) y sont également présentes.

Vis-à-vis des loisirs, l'activité touristique le Poney Club de Saint-Jean-de-Védas (Les Écuries de la Jonquasse) sera impactée.

Pour ce qui est de l'aspect urbanistique, la zone d'étude comprend 6 servitudes dont une PM1 relative à la sécurité publique (risque inondation) mais aucun espace boisé classé.

La zone d'étude traverse les zonages A (Ap), 5AU, N (Nb, Np), 4U.

Enfin, la commune est soumise au risque lié au transport de matières dangereuses (A9, RD612).

5.9.3.5. PATRIMOINE ET PAYSAGE

La zone de projet est concernée par le périmètre de protection du **Pont sur la Mosson**, Monument inscrit depuis le 13/02/2012.

Le périmètre du projet d'extension du site classé Massif de la Gardiole intercepte également la zone d'étude.

Des enjeux archéologiques sont apparemment très faibles.

Enfin, au droit de Saint-Jean-de-Védas, la zone d'étude est concernée par le site sensible paysager n°18 « La Mosson ».

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 4U, 5AU, A et N du document d'urbanisme.

Le tableau ci-après présente la répartition en ha de l'emplacement réservé.

Tableau 7 : Surfaces concernées par l'emplacement réservé (ER) par zonage du PLU

Nom de la zone concernée par la mise en compatibilité	Surface concernée par l'ER (ha)	Pourcentage de la surface de l'ER par rapport à la superficie de la commune
Zone 4U	5,02	0,38%
Zone 5AU	0,075	0,006%
Zone A	7,96	0,6%
Zone N	11,33	0,86%
Dont secteurs Nb	0,31	0,02%
Np	11,02	0,84%

5.9.4.1. INCIDENCES ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

5.9.4.1.1. LA GÉOGRAPHIE

La mise en compatibilité n'a aucun effet.

5.9.4.1.2. LE RELIEF ET LA GÉOLOGIE

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

Au droit de Saint-Jean-de-Védas, la section courante du projet est uniquement en remblai pouvant dépasser une quinzaine de mètres aux abords du franchissement de la Mosson et de la RD612. Aucun déblai n'est prévu sur la commune.

Si la pente des talus peut être fortement raidie (quasiment jusqu'à la verticale), la fracturation naturelle du massif de la Gardiole, le phénomène de décompression ainsi que la sensibilité au gel des roches obligent soit à limiter la pente des talus soit à prévoir des dispositions particulières pour réduire la vulnérabilité de la plate-forme vis-à-vis des risques de chute de blocs.

Les aléas géotechniques correspondant aux zones karstiques identifiées au droit du massif de la Gardiole 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).

Enfin, pour éviter les phénomènes de tassement, la traversée de la vallée compressible de la Mosson nécessite la réalisation d'ouvrages d'art avec des fondations profondes constituées de pieux descendant entre 15 et 30 m de profondeur.

5.9.4.1.3. LES EAUX SOUTERRAINES

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

Au droit du viaduc de Mosson, les essais de traçage réalisés en 1988, puis dans le cadre des études liées au projet (2013), ont permis de conclure à une vulnérabilité faible du système karstique vis-à-vis des activités de surface et donc du projet de travaux. Les travaux de l'ouvrage n'auront ainsi pas d'effet quantitatif sur la nappe souterraine.

La réalisation du viaduc de la Mosson constitue un risque important en phase travaux de pollution accidentelle. Les principales installations de chantier seront donc situées à l'extérieur de ce secteur.

De plus, afin de réduire le risque de pollution accidentelle en phase exploitation, un 3ème rail (de sécurité) sera mis en place pour le franchissement de la Mosson.

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.

5.9.4.1.4. LES EAUX SUPERFICIELLES

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

Le projet concerne la Mosson (enjeux forts).

Les ouvrages hydrauliques (viaduc pour le franchissement de la Mosson en particulier) ont été dimensionnés afin de permettre une transparence hydraulique et écologique, tout en assurant la pérennité des ouvrages.

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

5.9.4.1.5. LES RISQUES NATURELS

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

Le projet est concerné par le zonage réglementaire R (zone rouge) du PPRi de la Basse Vallée de la Mosson.

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

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

5.9.4.2. INCIDENCES ET MESURES SUR LE PATRIMOINE NATUREL ET BIOLOGIQUE

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

Le projet s'inscrit dans le périmètre :

- La ZNIEFF de type I « Garrigues de la Lauze » ;
- La ZNIEFF de type II « Montagne de la Gardiole » ;
- L'espace naturel sensible (ENS) « Bois de Maurin »,
- Les PNA Loutre d'Europe, Lézard ocellé et Odonates.

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 (viaduc notamment) est l'une des mesures principales permettant de réduire l'impact sur la faune. Des impacts résiduels demeurent néanmoins pour tous les groupes biologiques et différentes mesures compensatoires visant à recréer des habitats favorables aux espèces impactées sont ainsi prévues.

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

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

Agriculture : une exploitation, un centre équestre, sont concernées par le projet. Les mesures proposées résident dans la compensation des surfaces perdues, la possibilité d'un aménagement foncier, le rétablissement des pistes d'exploitation.

Forêts et sylviculture : plusieurs espaces boisés classés (EBC) sont à déclasser pour le projet. Le projet concerne une forêt publique et une forêt privée sur la commune. Par ailleurs, le passage en viaduc au niveau de la Mosson limitera l'impact sur les boisements en bordures du cours d'eau.

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

5.9.4.4. INCIDENCES ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

La réalisation des affouillements et exhaussements impactera plusieurs bâtis.

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

Les accès à la zone d'activité seront maintenus durant la période de travaux.

Toutes les voiries et tous les réseaux interceptés seront rétablis.

5.9.4.5. INCIDENCES ET MESURES SUR LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE

La modification de l'emplacement réservé dédié au projet augmente la surface du périmètre de protection du monument historique Pont sur la Mosson, situé sur la commune voisine de Villeneuve-lès-Maguelone et inscrit depuis le 13/02/2012 intercepté par le projet.

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

Le parti d'aménagement visera à intégrer la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan par la réalisation d'aménagements paysagers, conformément aux principes dégagés dans les études et chapitres antérieures (notamment d'aménager le tronçon en remblai dans la continuité de la RD612).

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

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

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

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

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

Les adaptations au PLU de la commune de Saint-Jean-de-Védas, en vigueur depuis le 21/01/2008, proposées visent à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. La justification du choix du projet retenu figure dans la pièce F-4 « Justification du projet ».

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

Cette partie doit permettre de définir des critères de suivi de la mise en compatibilité ; ces critères sont à distinguer des critères de suivi des mesures proposées dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet (cf. §5 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 8 : Exemple de tableau de suivi

Analyse par zone	Au stade de mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone 4U	20,57 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone 5AU	0,31 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone A	32.62 % inclus dans l'ER	Y % acquis
Zone N Secteurs Nb Np	46,5 % inclus dans l'ER 1% ha inclus dans l'ER 45,5 % ha inclus dans l'ER	Y % acquis
Espaces boisés classés (EBC) ⁷	1,8 ha déclassés	Y ha défrichés

⁷ Les espaces boisés classés sont inclus dans la zone Np et Ap

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).



