Le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie Languedoc-Roussillon devrait être approuvé avant l'été 2013. Le projet arrêté du SRCAE de la région Languedoc Roussillon est disponible à l'adresse suivante:

Site internet

http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/donnez-votre-avis-sur-le-projet-de-a3044.html

Le SCoT de l'Agglomération de Montpellier doit donc prendre en compte les PCET existants ou en cours d'élaboration (Région LR, CG34 et agglomération de Montpellier), ces PCET devant être eux-mêmes compatibles avec le futur SRCAE.

2. DEUXIEME THÈME : TRANSPORTS - ENERGIES - COMMUNICATIONS

2.1 INFRASTRUCTURES

2.1.1 Transports ferroviaires

2.1.1.1 Contexte juridique

- La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs et la circulaire du 24 décembre 1994 a permis de conforter l'émergence des transports en commun en site propre.

- La loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie a confirmé dans un objectif de lutte contre la pollution de l'air, la nécessité d'appréhender le développement des transports collectifs urbains dans une approche d'ensemble des déplacements, inscrite notamment dans les PDU.

- La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains a renforcé le rôle des PDU, en affirmant la nécessité d'une réflexion globale sur la ville en associant l'urbanisme et la politique des déplacements.

- Par ailleurs, le protocole de KYOTO visant à lutter contre l'effet de serre, approuvé par le Parlement en juillet 2000, confirme la nécessité de promouvoir les modes de déplacements les moins polluants.

- La Loi ENE du 12 juillet 2010 dans son volet transport a insisté sur une organisation de transport plus respectueux de l'environnement tout en assurant les besoins en mobilité. Le but est d'assurer une cohérence d'ensemble de la politique de transports, pour les voyageurs et les marchandises, dans le respect des engagements écologiques, en faisant évoluer les infrastructures de transports et les comportements.

- Développer les transports collectifs urbains, périurbains et à grande vitesse
- Développer les véhicules électriques et hybrides rechargeables
- Expérimenter le péage urbain
- Encourager le fret ferroviaire et les transports maritimes

2.1.1.2 Aspects législatifs et réglementaires

T 1 : Servitude relative aux chemins de fer

Elle découle directement de la loi du 15 juillet 1845 sur la police du chemin de fer qui institue les servitudes à l'égard des propriétés riveraines de la voie ferrée.
Une fiche T1 ainsi qu'une notice technique précisent les dites servitudes (annexe 14).
Une notice technique illustre les cas d'application de la Loi du 15 juillet 1845 et du décret –Loi du 30 octobre 1935 modifiée.

La SNCF et RFF sont propriétaires d'emprises ferroviaires sur les communes suivantes :

PERIMETRES	COMMUNES
Périmètre de la ligne 814000 de Mas des Gradies à Mazes le Crès	LE CRES
Périmètre de la ligne 694000 de Paulhan à Montpellier	MONTPELLIER , COURNONSEC, COURNONTERRAL, FABREGUES, SAINT JEAN DE VEDAS
Périmètre de la ligne 810000 de Tarascon à Sète Ville	LE CRES, LATTES, MONTPELLIER, SAINT BRES

Projet d'intérêt Général (PIG)

Le projet de **ligne nouvelle Montpellier et Perpignan** concerne les communes de Fabrègues, Lattes, Montpellier et Saint Jean de Védas.

Ce projet a été déclaré projet d'intérêt général par arrêté préfectoral n° 2000.01.4353 du 29 décembre 2000, renouvelé une première fois le 29 décembre 2003, puis le 14 décembre 2012.(cf arrêté joint en annexe 39).

Cette décision qui concerne Fabrègues, Lattes, Montpellier et Saint Jean de Védas, a été ou doit être prise en compte dans les plans locaux d'urbanisme de ces communes par inscription d'un emplacement réservé au profit de RFF. Il y a donc lieu de maintenir sur ces 4 communes les différentes servitudes liées à ce projet ferroviaire.

L'arrêté préfectoral du 27 février 2012 a validé la zone de passage préférentielle (cf arrêté joint en annexe 39) au sein de laquelle s'inscrira le futur tracé (non encore défini à ce jour). Ces emprises devront être prises en compte par le SCoT révisé.

L 'ensemble des tracés et des cartes sont disponibles sur le site internet dédié au projet de la ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, à savoir : www.lalignenouvelle.com

- Le projet de ligne contournement Nîmes et Montpellier concerne les communes de Saint Brès et Montpellier.

- Le périmètre du SCoT de Montpellier est concerné par la création de la gare nouvelle d'Odysseum et le quartier urbain dans lequel elle s'insère, sur le plateau de la Mogère avec une ouverture liée au CNM ;

Services gestionnaires

RFF Direction régionale Languedoc Roussillon
Service aménagement et patrimoine
A l'attention de Mme Pascale Soavi
185 rue Léon Blum
BP9252
34043 Montpellier Cedex20

SNCF Délégation Territoriale de l'immobilier Méditerranée
Pôle Valorisation et transactions immobilières
A l'attention de Mme Céline Simonin
31 Bd Voltaire
13011 Marseille

2.1.1.3 Informations complémentaires

Une fiche T1 ainsi qu'une notice technique sont jointes en annexe 14 qui précisent lesdites servitudes. Cette notice illustre les cas d'application de la loi du 15 juillet 1845 et du décret loi du 30 octobre 1935 modifié.

Les dispositions ci-après sont à prendre en compte :

- Le domaine public ferroviaire, par définition, est imprescriptible, inaliénable et insaisissable, aucune servitude ne peut être consentie à un tiers, et aucun emplacement réservé ne peut y être inscrit. En outre, il ne peut être soumis à déclaration d'utilité publique, autre que pour des projets ferroviaires.
- Les modifications apportées aux conditions d'écoulement naturel des eaux pluviales et d'infiltration ne doivent pas augmenter les quantités d'eau à évacuer par les ouvrages situés dans les emprises ferroviaires,
- Des clôtures défensives devront être établies par les promoteurs ou riverains en limite du domaine ferroviaire, au fur et à mesure de la réalisation des lotissements ou des constructions isolées.
- Tout franchissement nouveau de la voie ferrée devra se faire obligatoirement par un ouvrage dénivelé.

Le Zonage dans les PLU

Lors de la déclinaison du SCOT dans les PLU, il n'est pas nécessaire de prévoir un zonage spécifiquement ferroviaire, les terrains en cause pouvant être rattachés aux secteurs d'urbanisme riverains dont le règlement devra cependant prévoir des adaptations pour permettre les constructions ou la réalisation d'outillages nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par les impératifs techniques de l'exploitation ferroviaire.

En effet, la loi SRU du 13 décembre 2000 impose au PLU de garantir la mixité urbaine. Or la zone ferroviaire est une zone mono fonctionnelle et très spécifique, ce qui va à l'encontre de ce principe. De plus, le code de l'urbanisme, énonce les destinations possibles dans une même zone, mais celle de service public ferroviaire n'est pas mentionnée.
En outre, l'Etat attend de la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) et de Réseaux Ferrés de France (RFF) qu'ils optimisent la gestion de leurs domaines ; or, le zonage spécifique ferroviaire ne permet pas de répondre à cette attente, dans la mesure où il empêche le développement d'activités complémentaires au transport ferroviaire (par exemple implantation de commerces dans les gares, hôtel, etc…) et la valorisation des actifs (cession ou concession à des tiers).

Aussi s'agissant des servitudes T1, le document graphique des servitudes annexé au PLU devra faire figurer l'emprise ferroviaire sous des hachures. Dans la légende en face du symbole correspondant, la mention "zone en bordure de laquelle peuvent s'appliquer les servitudes relatives au chemin de fer" devra être reportée.

Passages à niveau

Il existe 23 passages à niveau sur le territoire du SCoT, dont 19 sur la ligne 694 000, 2 sur la ligne 810 000 (dont 1 sur l'embranchement 810 611) et 2 sur la ligne 814 000.

Tout franchissement nouveau de la voie ferrée devra se faire obligatoirement par un ouvrage dénivelé.
Il convient de veiller à ce que toute opportunité soit l'occasion de supprimer les passages à niveau.
Ainsi les projets d'extension des zones urbaines ou d'aménagement ne devront en aucun cas aggraver la complexité des futures opérations de suppression de passages à niveau.
Conformément à l'annexe I de la circulaire n°91-21 du 18 mars 1991, il est indispensable de maintenir les visibilités existantes à 5 m du bord du rail le plus proche. Il est nécessaire que la visibilité ne soit en aucun cas diminuée, quels que soient les aménagements envisagés.

Tout projet d'urbanisation ou routier doit prendre en compte les particularités techniques à réaliser sur les passages à niveau.

2.1.1.4 Infrastructures de transports routiers

L'avancement des opérations à maîtrise d'ouvrage ASF est décrit ci-dessous :

- **L'opération d'A9b**, dédiée au trafic de transit, est en cours d'études détaillées de projet et de finalisation des procédures administratives (arrêté Loi sur l'Eau en mars 2013, fouilles archéologiques et acquisitions foncières en cours d'achèvement). Les premiers travaux relatifs au dévoiement des réseaux concessionnaires (GRT Gaz, ERDF, France Télécom...) démarreront dès l'automne 2013, et les 1ers terrassements en fin d'année 2013 ou janvier 2014.
  La mise en service de l'autoroute est prévue pour fin 2017 au plus tard,

- **L'opération A9a** consiste en la requalification environnementale de l'autoroute actuelle (principalement par mise aux normes au titre de la Loi sur l'Eau et en matière de protections phoniques). Ces travaux seront concomitants à ceux de déplacement de l'autoroute pour une mise en service selon les mêmes horizons, en 2017 au plus tard. L'autoroute actuelle a vocation, à terme, à être transformée en contournement urbain et transférée aux collectivités. Les réflexions relatives aux modalités de cette transformation en rocade urbaine et au portage de cette opération doivent être engagées avec les collectivités concernées, selon un calendrier qui n'a pas encore été arrêté.

- **Le contournement Ouest de Montpellier**, dont la maîtrise d'ouvrage à terme reste à déterminer, doit être prise en compte dans les projets d'urbanisation de ce secteur. Cette opération a fait l'objet d'une concertation au titre de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme et un périmètre d'étude a été établi par la DREAL.

Les autres infrastructures ou projets connus :

- La déviation de Juvignac,
- A 750, sera concernée par le projet de car à haut niveau de service sur RN109/RD65 (CHNS), porté par le Conseil Général, dans le cadre de l'appel à projet « grenelle 2 ». Cette opération vise à réaliser une voie en site propre pour les cars dans le sens entrant de Montpellier sur les 4 derniers kilomètres de l'itinéraire. Elle sera réalisée sur les emprises existantes des voies routières existantes. L'horizon de mise en service est fixé à 2015

Le territoire est aussi concerné par :

- la déviation Est de Montpellier (DEM - Moa CG34)
- la dernière section du LIEN (St Gély - A750 Bel Air - Moa CG34)
- la déviation de Castries (Moa CG34)
- la ligne 5 du tramway (Lavérune – Clapiers – Prades le Lez – Moa CAM)
- l'extension de la ligne 1 du tramway vers la future gare d'Odysséum (Moa CAM)
- l'extension de la ligne 2 vers Castries et Cournonsec (Moa CAM)
- le pôle d'échanges de Baillargues (mise en service en décembre 2013 – Moa Région LR)

Suite à la décentralisation des services de l'Etat, depuis le 1er janvier 2007, sur le territoire de l'agglomération de Montpellier, hormis l'autoroute A9 et la RN 113, la gestion des routes est de la compétence du Conseil Général de l'Hérault.

L'autoroute A9 traverse 9 communes. 4 communes concernent la Direction Régionale d'exploitation de Narbonne (Fabrègues, Lattes Montpellier, Saint Jean de Védas) et 5 communes concernent la Direction Régionale d'exploitation d'Orange (Baillargues, Castries, Saint Brès, Saint Geniès des Mourgues, Vendargues)

Services gestionnaires de l'A9

Autoroutes du Sud de la France
Direction Régionale d'exploitation de Narbonne
BP 605, échangeur de Narbonne sud
11106 Narbonne Cedex

Autoroutes du Sud de la France
Direction Régionale d'exploitation d'Orange
BP 198 A7 échangeur d'orange
84107 Orange Cedex

2.1.2 Bruit des infrastructures

2.1.2.1 Aspects législatifs et réglementaires

Parmi les nombreuses sources de nuisances auxquelles est confronté le territoire du SCoT, le bruit engendré par les infrastructures de transport constitue un des éléments les plus perceptibles par la population.

En effet, 25 communes sont impactées par des voies classées bruyantes. Or, onze d'entre elles n'ont pas, à ce jour, annexé le classement sonore du 1er juin 2007 dans leur document d'urbanisme (en contradiction avec les articles R 123-13 et 14 du code de l'urbanisme).
La révision de ce classement vient d'être lancée et devrait aboutir fin 2013/début 2014. Il serait opportun que le futur SCoT puisse mettre en avant l'importance d'annexer ce classement révisé au moment opportun soit à l'occasion d'une procédure en cours des documents d'urbanisme communaux, soit par la procédure de mise à jour (article R 123-22 du code de l'urbanisme). Il s'agit d'une mesure réglementaire de prévention.

Par ailleurs, au titre de la 2ème échéance de la directive européenne du 25 juin 2002, relative à

l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, il appartient aux communes de **Montpellier, Lattes et Castelnau Le Lez** d'établir leur propre plan de prévention du bruit dans l'environnement pour les routes communales concernées (traffic > 8 200 véh/jour) à partir des cartes de bruit établies et approuvées par l'Etat en novembre 2012 (cf. CBS mises en ligne).

Ces éléments constituent des points d'appui pour que le futur SCoT puisse déterminer les conditions permettant d'assurer, entre autres objectifs, la prévention et la réduction des nuisances sonores, notamment dans l'environnement urbain (article L 121-1 du code de l'urbanisme).

Sont joints en annexe n° 15 les 3 arrêté préfectoraux suivants :

-AP n°2008-01-3150 portant approbation des cartes de bruit des tronçons des routes nationales A75 et A750, RN9-RN109 RN113
-AP n°2008-01-3152 portant approbation des cartes de bruit de l'autoroute A9
-AP n°2008-01-3149 portant approbation des cartes de bruit de l'infrastructure ferroviaire : Ligne NIMES-NARBONNE

Les liens internet de la DDTM de l'Hérault et de la DREAL LR qui peuvent être utiles :

Le site internet de la DDTM 34

http://www-ddtm-herault.application.i2/bruit-des-tranports-terrestres-r35.html

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'Hérault a été approuvé le 3 février 2011

http://www-ddtm-herault.application.i2/plan-de-prevention-du-bruit-dans-l-r701.html

Le guide " Bruit et PLU "

http://www-ddtm-herault.application.i2/le-guide-bruit-et-plu-a246.html

Site de la DREAL LR

http://www-ddtm-herault.application.i2/cartographie-du-bruit-des-r358.html

2.1.2.2 Informations complémentaires

Maîtrise du développement urbain le long des voies de circulation (dit Amendement Dupont)Article L 111 – 1- 4 du Code de l'urbanisme

La loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit l'article L. 111-1-4 dans le code de l'urbanisme, visant à mieux maîtriser le développement urbain le long des voies les plus importantes, en édictant un principe d'inconstructibilité en dehors des espaces urbanisés de la commune, de part et d'autre des axes routiers à grande circulation.

Cette interdiction est toutefois levée dès lors qu'une réflexion sur l'aménagement de ces zones est opérée. L'ouverture à l'urbanisation des espaces concernés par l'article L. 111-1-4 doit être particulièrement étudiée, justifiée et motivée, au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

A défaut d'avoir formalisé une telle réflexion dans le plan local d'urbanisme et plus spécialement dans le rapport de présentation et dans le projet d'aménagement et de développement durable,

les constructions ou installations en dehors des espaces urbanisés sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière, et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Sur le territoire du SCoT, et suite au nouveau décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixe la liste des routes à grande circulation, ces dispositions sont applicables à ce jour aux communes listées ci-dessous :

Route	Route de début de section	Commune de début de section	Route de fin de section	Commune de fin de section
D 65	D 610	CASTRIES	N 113	VENDARGUES
D 68	D 109	GUZARGUES	D 610	CASTRIES
D 62	Extrémité	LA GRANDE-MOTTE	D 21	PEROLS
D 66	A9	MAUGUIO	D 21	PEROLS
D 65	Rond point château d'Ô — RD 127	MONTPELLIER	D 610	VENDARGUES
D 132	N 109	MONTPELLIER	RD 132 E2	SAINT-JEAN-DE-VEDAS
D 21	D 66	PEROLS	D 62E2	PEROLS
D 185	D 986	VILLENEUVE-LES-MAGUELONE	Echangeur RD 612	VILLENEUVE-LES-MAGUELONE
D 986	D 185	VILLENEUVE-LES-MAGUELONE	D 62E2	PALAVAS-LES-FLOTS
D 613	N9	PEZENAS	Rond point Rieucoulon	SAINT-JEAN-DE-VEDAS
D 612	D 600	FRONTIGNAN	D 185	VILLENEUVE-LES-MAGUELONE
D 610	D 68	CASTRIES	D 65	VENDARGUES
D 127	Rond-point du château d'Ô	MONTPELLIER	Avenue de Gimel	MONTPELLIER
Avenue de Gimel	D 127	MONTPELLIER	Avenue de l'Europe	MONTPELLIER
Avenue de l'Europe	Avenue de Gimel	MONTPELLIER	Carrefour Schuman	MONTPELLIER
Route de Lodève	Carrefour Spaak	MONTPELLIER	Extrémité	MONTPELLIER
Route de Lodève	Extrémité	JUVIGNAC	D 5E14	JUVIGNAC
Avenue de la Liberté	N 109	MONTPELLIER	Carrefour Schuman	MONTPELLIER
D 5E14	Route de Lodève	JUVIGNAC	D 5E5	JUVIGNAC
D 5E5	D 5E14	JUVIGNAC	D 619	GRABELS
D 619	D 5E5	GRABELS	D 619E1	AUMELAS
D 132E2	D 612	SAINT-JEAN-DE-VEDAS	D 132	SAINT-JEAN-DE-VEDAS

2.2 LES VOIES NAVIGABLES

2.2.1 Aspects législatifs et réglementaires

Servitudes EL3 : Servitude de halage et de marche-pied

Il n'existe pas de servitude de halage et de marche pied sur le canal du Rhône à Sète, sur le périmètre du SCOT de l'agglomération de Montpellier.

2.2.2 Informations complémentaires : perspectives de développement du trafic fluvial

Des opérations d'aménagement, sur le territoire du SCOT de l'agglomération de Montpellier, ont été programmées dans le cadre du « Plan Rhône » et sont en cours de réalisation, sous la maîtrise d'ouvrage de Voies navigables de France, au droit du triangle de l'Avranche (ou triangle de Carnon). Elles concernent la création d'un poste d'attente et d'une zone de croisement ainsi que la rectification de la courbe du canal (cf. dossier de presse en annexe 35).

Ces opérations s'inscrivent dans le cadre du programme général de travaux de modernisation du canal du Rhône à Sète. Pour favoriser le développement du transport fluvial, les caractéristiques du canal seront ainsi améliorées afin d'augmenter le tonnage des bateaux pouvant utiliser le canal (900 à 2 500 tonnes), garantir le passage des bateaux de marchandises et de passagers dans les meilleures conditions de sécurité. Enjeu majeur pour le développement des transports alternatifs de marchandises, le canal modernisé permettra de relier le port de Sète aux autres ports du bassin Rhône-Saône avec une capacité de transport de fret augmentée, et offrira une réelle opportunité de développement pour les territoires traversés, notamment ceux du SCOT de l'Agglomération de Montpellier et du SCOT du Pays de l'Or.

Dans ce cadre, le triangle de l'Avranche, situé au droit du canal du Rhône à Sète sur les communes de Pérols et Mauguio-Carnon, ainsi que les 4 canaux à Palavas-les-Flots ont été identifiés par VNF comme stratégiques pour un aménagement bord à voix d'eau. Une étude d'opportunité a donc été lancée fin 2012. Elle est réalisée par Voies navigables de France en partenariat avec la région Languedoc-Roussillon, la Communauté d'agglomération de Montpellier, la commune de Mauguio-Carnon, la commune de Pérols, la Communauté d'agglomération du Pays de l'Or et l'Ademe.

A la date de ce porter à connaissance, l'étude arrive à son terme et montre l'intérêt socio-économique d'un aménagement du linéaire bord à voie d'eau. Elle sera portée à la connaissance du SCOT dès fourniture du rapport final.

Cette étude devra toutefois être mise en lien et en cohérence avec le DIRE de l'Etat, réalisé par la DDTM en octobre 2011, portant sur l'aménagement du triangle de l'Avranche au vue des diverses contraintes du site : notamment la loi littoral, les risques, la préservations des continuité écologiques .
Les aménagements nécessaires pourraient être situés préférentiellement sur la rive sud du canal.

Ce DIRE est joint en annexe 16

Site internet de VNF

http://www.vnf.fr/vnf/home.vnf?action=vnf

Le projet du canal du Rhône à Sète :

Ses caractéristiques vont être améliorées pour garantir le passage dans de bonnes conditions, des bateaux de marchandises, vocation première de cet itinéraire, et le transport de conteneurs de type High Cube.
Enjeu majeur pour le développement des transports alternatifs de marchandises, il permettra une augmentation du trafic fluvial dans les meilleures conditions économiques et de sécurité.

Site internet

http://www.vnf.fr/vnf/content.vnf?action=content&occ_id=35421

Voies navigables de France
Direction territoriale Rhône Saône
2, rue de la Quarantaine
69321 Lyon Cedex 5

2.3 DEFENSE – ENERGIE – COMMUNICATIONS

2.3.1 Aspects réglementaires - Servitudes

DEFENSE

1- Implantation des emprises militaires présentes dans le périmètre du SCoT

Sont concernées par ces emprises les communes de :
Montpellier, Fabrègues, Villeneuve les Maguelone, Castelnau Le Lez, Castries, Clapiers, Saint Georges d'Orgues, Saint Jean de Védas

COMMUNE	Adresse	Attributaire	Observation
MONTPELLIER	Quartier général (CIRFA) rue Joffre Hotel des Etats majors 3 bd henri IV USID Montpellier 125 av de Lodève	Armée de terre Armée de l'air Armée de terre Armée de terre	
FABREGUES	Dépôt de munitions	Armée de terre	En cours d'aliénation
VILLENEUVE LES MAGUELONE /FABREGUES	Champ de manœuvre de la Madeleine	Armée de terre	En cours d'aliénation
CASTELNAU LE LEZ	Caserne de gendarmerie 635 av de la Monnaie	Gendarmerie	Commune
CASTRIES	Brigade territoriale gendarmerie 18 av du Moulin	Gendarmerie	Commune
CLAPIERS	Brigade territoriale gendarmerie JACOU CLAPIERS 10 av de l'Europe	Gendarmerie	Commune
MONTPELLIER	Caserne de gendarmerie lLepic 359 rue de Font Couverte Caserne de gendarmerie Lieutenant Gilly -12 av Chancel	Gendarmerie	SGAP MONTPELLIER
SAINT GEORGES D ORGUES	Brigade territoriale Gendarmerie 5 av de l'Occitanie	Gendarmerie	Commune
SAINT JEAN DE VEDAS	Brigade territoriale Gendarmerie 330 av de Librialla	Gendarmerie	Commune
VILLENEUVE LES MAGUELONE	Brigade territoriale Gendarmerie 364 av de la Gare	Gendarmerie	Commune

Éléments à prendre en compte :

- A classer : "services publics existant gendarmerie"
-Aucune réservation sur l'emprise ne doit être effectuée pour la création ou l'élargissement de voirie

2- Servitudes d'Utilité publique au profit de la défense présentes dans le périmètre du SCoT

Sont concernées par ces servitudes les communes de :
Baillargues, Beaulieu, Castelnau Le Lez, Castries, Le Cres, Jacou, Juvignac, Lattes, Montaud, Montpellier, Perols, Saint Drezery, Saint Geniès des Mourgues, Saint Georges d'Orques, Sussargues, Vendargues, Villeneuve les Maguelone.

La servitude **PT2** est une servitude relative aux transmissions radio-électriques concernant la protection contre les obstacles, des centres d'émission et de réception

3- Les servitudes aéronautiques T04 et T 05 pour la protection de la circulation aérienne :

Servitudes de balisage (T04), servitude de dégagement (T05) de l'aérodrome de Montpellier - Fréjorgues.(les plans des servitudes sont joints en annexe 17)

- *Les contraintes imposées par la servitude T04* :
  obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens, ou en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs.

- *Les contraintes imposées par la servitude T05* :
  Interdiction de créer ou obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisible au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne.

DENOMINATION	N° SERVITUDE	LOCALISATION	COMMUNE	TEXTE DE REFERENCE	SERVICE DE MISE A JOUR	CONTRAINTES IMPOSEES AU DROIT DE PROPRIETE
Servitude Radioéléctrique	PT2 340 035 02	Faisceau hertzien entre La Boissière(34) et Montpellier - Caserne Guillaut (34)	- Juvignac - Montpellier -Saint Georges d'Orques	décret du 12 novembre 1992	USID Nîmes Laudun Orange	Servitude de protection contre les obstacles sur le parcours du faisceau hertzien. Zone de dégagement d'une largeur de 200m
Servitude Radioéléctrique	PT2 300 189 08	Faisceau hertzien entre Nîmes (30) Camp des Garrigues (N° CCT030 08 002) et La Boissière (34) (N°CCT 034 08 005)	Montaud	décret du 13 novembre 1992	USID Nîmes Laudun Orange	
Servitude Radioéléctrique	PT2 300 189 03	Faisceau hertzien entre Nîmes Caissargues (30) et Sète Sémaphore Fort Richelieu (34)	-Pérols -Villeneuve les Maguelones	décret du 11 avril 1995	USID Nîmes Laudun Orange	
Servitude aéronautique	T04 340 154 01	Mauguio (34)- Aérodrome de MONTPELLIER - FREJORGUES	* voir ci dessous	décret du 18 juin 1980	DDTM 34- SBA	*voir ci dessus*
Servitude aéronautique	T05 340 154 01	Mauguio (34)- Aérodrome de MONTPELLIER - FREJORGUES	** voir ci dessous	décret du 18 juin 1980	DDTM 34- SBA	*voir ci dessus*

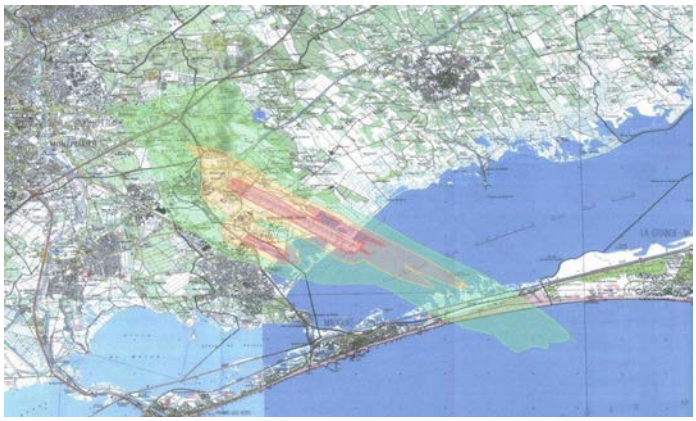
Communes concernées par les servitudes T4 et T5 :*
Baillargues, Beaulieu, Castelnau le Lez, Castries, Le Crès, Jacou, Lattes, Montaud, Montpellier, Perols, Saint Drézery, Saint Geniès des Mourgues, Sussargues, Vendargues.
Information complémentaire : Etudes n'ayant pas reçu d'approbation réglementaire :

Les servitudes aéronautiques T04 et T05 applicables à ce jour sont celles instituées par le décret du le 18 juin 1980 (joint en annexe 17).
Le plan de masse (cf annexe n 17) prévoyait la réalisation d'une seconde piste sécante à la piste principale. Cependant, par un courrier en date du 19/06/2002, la Direction Générale de l'Aviation Civile a indiqué que la réalisation de la piste sécante était trop pénalisante au niveau des nuisances sonores et qu'en conséquence ce projet devait être abandonné, les servitudes de dégagement liées à cette piste sécante n'étant plus applicables.

Un nouvel Avant Projet de Plan de Masse(APPM) a donc été engagé, mais n'a pas été suivi par une approbation jusqu'à ce jour. Ce document prévoit notamment le rallongement de la piste actuelle de 2 600 à 3 200m ainsi que la réalisation d'une deuxième piste parallèle à la première avec un entre axe de 365m

Les dispositions de ce nouvel APPM aura des incidences du fait des plans des dégagements lointains. En conséquence, un nouveau Plan des Servitudes Aéronautiques (PSA) est à l'étude à la DGAC. Dès approbation un porter à connaissance complémentaire sera envoyé.
Cependant pour information, les projets de plan des servitudes radioélectriques contre les perturbations électro magnétiques et de plan des servitudes radioélectriques sont joints en annexe n°19 et 20

Il est demandé aux collectivités locales de tenir compte de cet APPM, malgré sa non opposabilité, et de consulter systématiquement la DGAC pour tout projet d'aménagement ou de construction.

Par ailleurs, un Plan d'Exposition au Bruit a été approuvé par arrêté préfectoral n° 2007-I-283 en date du 15/02/2007 (cf joint en annexe 18) Le lien suivant permet de visualiser la cartographie du PEB : http://cartelie.application.i2/cartelie/voir.do?carte=PEB France&service=DGAC La cartographie du PEB pour mémoire : celle-ci ne fait pas apparaître la zone D ; cependant cette zone doit être prise en compte dans les documents d'urbanisme.	

Liste des annexes

Annexe 17 : Le décret du 25 juin 1980 + extrait du plan des servitudes aéronautiques
Annexe 18 : Le PEB du 15 février 2007
Annexe 19 : Le projet de plan des servitudes radioélectriques contre les perturbations électro magnétiques
Annexe 20 : Le projet de plan des servitudes radioélectriques contre les obstacles

2.3.1.1 Réseau hertzien

Servitudes PT2 cf ci-dessus.

2.3.1.2 Gaz

I-3 - Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz haute pression exploités par GRTgaz

Plusieurs canalisations de gaz naturel exploité par GRT Gaz traverse les territoires des communes MONTPELLIER, Beaulieu, Saint Jean de Védas, Saint Geniès des Mourgues, Saint Drézéry, Saint-Brès, Restinclières, Prades le Lez, Montaud, Lattes, Grabels, Fabrègues, Cournonterral, Castries

Un porter à connaissance des distances de dangers a été réalisé début 2010 (cf annexes jointes n° 22)
L'évolution du code de l'environnement conduira à instaurer des servitudes d'utilité publique par arrêté après passage en Coderst dans les prochains mois.

Canalisations et postes de transport de gaz traversant le territoire du SCoT

NOM DE LA CANALISATION	DIAMETRE	PMS	LARGEUR DE LA BANDE DE SERVITUDE en mètres			CATEGORIE (1)	ZONES DE DANGERS CERCLE DES EFFETS LETAUX SIGNIFICATIFS (ELS) OU ZONE DE DANGERS TRES GRAVES (2)	CERCLE DES PREMIERS EFFETS LETAUX OU ZONE DE DANGERS GRAVES (2)	CERCLE DES EFFETS IRREVERSIBLES (IRE) OU ZONE DE DANGERS SIGNIFICATIFS (2)
	en mm	en bar	TOTAL	GAUCHE	DROITE		Rayon en m	Rayon en m	Rayon en m
DN800 Artère du Midi	800	80	10	3	7	A	300	395	485
DN400 Artère du Languedoc	400	67,7	8	2	6	A	105	150	190
DN300 Antenne MTP / LATTES	300	67,7	6	2	6	B	70	100	130
DN200 Antenne MTP/BEZIERS	200	67,7	6	2	4	B	40	60	75
DN200 Antenne de MTP	200	80	8	2	4	B	40	60	80
DN150 Antenne La CASTELLE	150	67,7	6	2	4	B	25	35	50
DN150 Antenne VESTRIC/MTP	150	58,1	6	2	4	B	25	35	45
NOM DU POSTE									
FABREGUES DP							40	60	75
GRABLES DP							45	65	85
LATTES DP							25	35	50
MTP DP CARNON							105	150	190

(1)Les catégories A et B *sont définies conformément à l'art 7 de l'arrêté ministériel du 4 aout 2006 modifié, portant règlement de sécurité pour les canalisations de transport de gaz combustibles, d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés et de produits chimiques.*

(2)Les zones de dangers définies *(très graves, graves et de dangers significatifs) sont définies dans la circulaires 2006-55 ou BSEI n°06-254*

Etendue des servitudes, urbanisation à proximité des conduites

Il est à signaler que sur ces gazoducs s'appliquent une servitude, cette bande est de :

10 m pour le DN 800 Artère du Midi
8 m pour le DN 400 Artère du Languedoc-Roussillon
6 m pour le DN 3000 Antenne MTP/LATTES
6 m pour le DN 2000 Antenne MTP/BEZIERS
8 m pour le DN 200 Antenne MTP

6 m pour le DN 150 Antenne La CASTELLE
6 m pour le DN 150 Antenne VESTRIC/MTP

GRT gaz ne souhaite pas voir augmenter la densité de population dans les zones de danger. Il convient d'éloigner autant que possible les projets des zones de dangers.

L' arrêté ministériel du 4 août 2006 modifié, portant règlement de sécurité pour les canalisations de transport de gaz combustibles, d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés et de produits chimiques impose, dans des cercles centrés sur la canalisation, les contraintes suivantes :

Dans le cercle des premiers effets létaux

- pas d'ERP de 1er et 3em catégorie
- pas d'immeuble de grande hauteur
- pas d'installation nucléaire de bas

Dans le cercles des effets létaux significatifs

- pas d'ERP de plus de 100 personnes
- pas d'immeuble de grande hauteur
- pas d'installation nucléaire de bas

Pour une canalisation de catégorie **A**

- Pas de logement à moins de 10m de la canalisation
- Densité inférieure à 8 personnes/ha et occupation totale inférieure à 30 pers dans le cercle glissant des effets létaux (1 log peut être assimilé à 2,5 personnes)

Pour une canalisation de catégorie **B**

- Emplacements de densité comprise entre 8 et 10 pers/ha ou population entre 30 et 300 personnes dans le cercle glissant des effets létaux significatifs.

Il est à noter que pour des canalisations de diamètre inférieur ou égal au DN 150, les aménagements présentant des problématiques d'évacuation en particulier les aménagements de type hôpitaux, écoles, tribunes EPHAD etc, les distances des effets sont étendues :

- ✔ la distance des ELS (effets létaux significatifs) est étendue à celle des PEL (premiers effets létaux)
- ✔ la distance des PEL est étendue à celle des IRE

Dans le cercle des effets irréversibles

Consultation de RGT gaz le plus en amont possible afin d'étudier l'impact et la compatibilité des projets,

De plus, pour tous projets de travaux ou déclaration de travaux, le responsable du projet doit consulter le *"Guichet unique des réseaux"* (télé service : www.reseaux-et-canalisations.gouv.fr) afin de prendre connaissance des noms et adresse des exploitants de réseaux, puis de leur adresser une Déclaration de projet de Travaux (DICT). Si GRT gaz est indiqué en réponse à la consultation du Guichet unique, alors aucun terrassement en peut être entrepris tant que GRT gaz n' pas répondu à la DICT.

Le site du Télé service

http://www.reseaux-et-canalisations.ineris.fr/gu-presentation/construire-sans-detruire/teleservice-reseaux-et-canalisations.html

Enfin, le SCoT devra rappeler aux PLU que le tracé des zones des canalisations et des zones de danger devra être représenté sur les documents graphiques du PLU, ces servitudes d'utilité publiques devront être mentionnées dans la liste des servitudes, et le PLU devra également préciser les différentes zones de danger (ELS, PEL et IRE).

Par ailleurs est en cours d'instruction le dossier de demande relatif au déplacement de la canalisation pour le doublement de l'A9. L'échéance est prévue en octobre 2013.

Annexe 23 : 2 plans du réseau de canalisations de transport de gaz
L'arrêté du 4 août 2006

Service gestionnaire

GAZ DE France
REGION RHONE-MEDITERRANEE
Réseau Sud
Agence d'Aimargues
ZAC de Saint Romain
30470 AIMARGUES

2.3.1.3 Lignes électriques

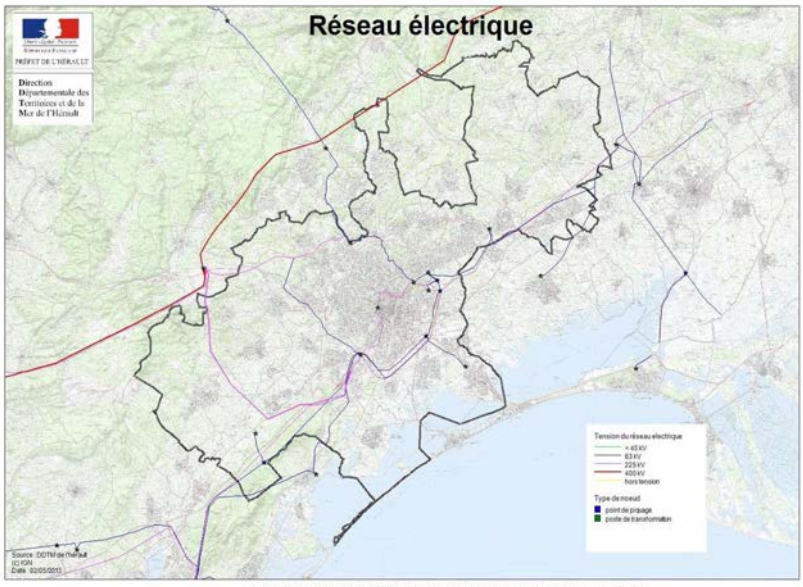
I4 : Servitude relative à l'établissement des canalisations électriques

Sur le périmètre du SCoT, 18 communes sont concernées par une servitude I4, RTE exploite des ouvrages d'énergie électrique haute tension indice B (≥ 50 kV)

Les communes sont :

Castelnau le Lez Castries Cournonterral Fabrègues Grabels Juvignac Lattes Montferrier le Lez Montpellier	Montaud Murviel les Montpellier Pignan Prades le Lez Saint Brès Saitn Georges d'Orques Saint Genies des Mourgues Saint Jean de Védas

Pour toute évolution des documents d'urbanisme de ces 18 communes, RTE souhaite être consulté, en vertu de l'article L 126-1 du code de l'urbanisme relatif au report des servitudes devant être annexées aux documents d'urbanisme.

La cartographie du réseau d'électricité en annexe 24 **Service gestionnaire** **RTE** Transport électricite Sud-Ouet 34, avenue Henri Barbusse BP 52630 31026 TOULOUSE Cedex 3	

2.3.1.4 Equipement Numérique

Ce que dit la loi Grenelle II

L'article L 121-1 du code de l'urbanisme rappelle que "*Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable .../...2°) La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial,* ***en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée*** *entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques,* ***de développement des communications électroniques****, de diminution des obligations de déplacements et de développement des transports collectifs .../...*"

De plus, le **PADD** " fixe les objectifs des politiques publiques (...) de développement des communications électroniques", et le ***DOO*** peut définir *"des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter (...) des* ***critères de qualité renforcés en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques".***

Le programme national Très Haut Débit

Le programme national Très Haut Débit (THD), lancé en Languedoc-Roussillon en juin 2010, vise à couvrir 100% de la population d'ici 2025.

Le schéma directeur territorial d'aménagement numérique (SDTAN) précise les modalités de réalisation, à long terme, de déploiement d'infrastructures THD sur les territoires. Son objectif est de favoriser la cohérence des initiatives publiques, et leur bonne articulation avec les investissements privés.

En Languedoc-Roussillon, ce schéma a été finalisé fin 2012 entre l'Etat et la Région, en partenariat avec les Conseils généraux. Il prévoit une couverture de 76% de la population par la fibre optique et 24% par des technologies alternatives à l'horizon 2025.

Les cibles prioritaires sont :

- les zones résidentielles qui ont le plus faible niveau de service
- les zones de concentration d'entreprises
- les sites particuliers (santé, éducation, tourisme, administration, autres) en fonction des demandes des collectivités territoriales.

Le déploiement des réseaux par l'opérateur historique France Telecom/Orange a commencé par les grandes villes : Montpellier (2010), Castelnau-le-Lez (2012), Nîmes (2012), Perpignan (2012), Béziers (2013), Carcassonne (2013) et Narbonne (2014). Ensuite, viendront les communautés d'agglomération, dès 2015, avec une échéance des travaux à l'horizon 2020.

L'Etat accompagne actuellement les Conseils généraux de l'Hérault et de la Lozère pour leur réseau de réseaux fibre optique jusqu'à l'abonné.

Ces opérations viennent compléter les réseaux déjà existants dans ces départements : A75, RN 88, Aumont-Aubrac et Num'Her@ult.

En 2013, des mesures devraient être prises, au niveau national, pour renforcer le déploiement de la fibre optique sur le territoire.

Sur le site de la Préfecture de la Région Languedoc Roussillon est consultable le Le Schéma directeur territorial d'aménagement numérique de la région Languedoc-Roussillon

Il n'y a pas de rapport de compatibilité juridique entre le schéma directeur territorial d'aménagement numérique (SDTAN) et le SCoT. Cependant, une nécessaire coordination doit être mise en œuvre.

Le SCoT devra penser au volet numérique selon sa finalité. Il pourra définir des typologies de territoires à enjeux, puis il pourra imposer des prescriptions aux PLU.

A titre d'exemple, le SCoT pourra préconiser aux PLU de délimiter des secteurs ouverts à l'urbanisation qui devront imposer aux aménagements futurs envisagés des critères de qualité renforcé en matière d'infrastructures et réseaux de communication électronique.

2.4 RESSOURCES NATURELLES

2.4.1 Exploitations de carrières, ressources en matériaux

Le besoin en matériaux inhérent au développement de l'agglomération doit être pris en compte à l'amont, en permettant, lorsque cela est possible, une extension des carrières existantes accompagnée d'une requalification des sites, et en prévoyant des nouvelles zones d'extraction proches des besoins et réparties d'une manière satisfaisante, de façon à éviter des transports trop importants, consommateurs d'énergie et vecteurs de nuisance.

Les carrières autorisées dans le périmètre du SCoT et en activité

Raison sociale	Adresse géographique	Commune	Activité
FARRUSSENG	lieu-dit "Regehnat"	Beaulieu	fonctionnement
PROROCH SAS	Lieu-dit "Regagnat"	Beaulieu	fonctionnement
GSM	lieu-dit "l'Arbousier Ouest"	Castries	fonctionnement
BIOCAMA INDUSTRIE	lieu-dit "La Peyriere"	Pignan	fonctionnement
LAFARGE Granulats Sud (V.Maguelonne)	lieu-dit "Larzat Nord"	Villeneuve-lès-Maguelone	fonctionnement

De manière plus générale, il convient de rappeler dans le SCoT les orientations du **schéma départemental des carrières approuvé par arrêté préfectoral du 22 mai 2000** constitue la référence en terme de gestion des ressources minérales du sous-sol.

Le site internet de la DREAL ou le SDC

http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/rapport-a869.html

Service gestionnaire

DREAL LR
520, allée Henri II de Montmorency
34064 MONTPELLIER