



7ème MODIFICATION SIMPLIFIÉE DU PLAN LOCAL D'URBANISME

AVIS PPA, MRAE ET CDPENAF

MAÎTRE
D'OUVRAGE :
PORT LA NOUVELLE

PORT LA NOUVELLE
LE :

SIGNATURE :

Date(s)	Nature des modifications	Dessiné	Vérifié	Ind
Déc. 2024	CREATION	CB	JA/VL	a
Juillet 2025	DATE APPROBATION : 29 Juillet 2025	CB	JA/VL	b

9



BZ-10837

H:\Affaires\Port La Nouvelle\BZ-09872-BZ-10837 7ème modif simplifiée PLU\6-AVP\2-Plans\Cartouches

GAXIEU

1 Bis Place des Alliés
CS 50676
34537 BEZIERS CEDEX
T. 04 67 09 26 10 F. 04 67 09 26 19
E. bet.34@gaxieu.fr

GAXIEU.FR



SYNTHESE DES AVIS PPA –

Département de l'Aude – Commune de Port-La Nouvelle

7^{ème} modification simplifiée du PLU

Version	Date	Objet	Rédaction	Validation
1	Mai 2025	Création	VL	YB



PREAMBULE	1
1. TABLEAU DE SYNTHESE DES AVIS.....	1
2. ZOOM SUR LE CONTENU DES AVIS.....	2

PREAMBULE

La présente note a pour objet de dresser la liste de l'ensemble des avis des Personnes Publiques Associées (PPA) rendus dans le cadre de la 7^{ème} modification simplifiée du PLU de Port-La Nouvelle et de venir, le cas échéant, y apporter les éléments en réponse.

1. TABLEAU DE SYNTHÈSE DES AVIS

PPA	NATURE AVIS PPA
ARS Occitanie en date du 03 février 2025	Observations
Chambre des Métiers et de l'Artisanat de l'Aude en date du 21 janvier 2025	Pas d'observation
Commune de La Palme en date du 10 février 2025	Favorable
INAO en date du 27 janvier 2025	Pas d'observation
Département de l'Aude en date du 20 février 2025	Observations
SNCF en date du 14 mars 2025	Observations

Remarque : seuls les avis avec observations donnent lieu à des éléments en réponse de l'autorité compétente pour mener la procédure de modification simplifiée du PLU.



2.ZOOM SUR LE CONTENU DES AVIS

Il convient de rappeler que la présente procédure d'adaptation du PLU de Port-La Nouvelle a pour objectif d'autoriser un projet de parc photovoltaïque au sol à travers sa planification. Le projet, sur son aspect opérationnel, fait l'objet de diverses formalités administratives, dont la réalisation d'une évaluation environnementale, d'ores et déjà instruite par l'autorité environnementale.

Les observations soulevées par les PPA dans le cadre de la présente procédure de planification, mentionnées ci-après, relèvent plutôt de la phase opérationnelle du projet de parc photovoltaïque au sol. Elles ont déjà été traitées dans le cadre de ladite évaluation environnementale et à travers les réponses apportées à l'avis de l'autorité environnementale par le porteur de projet. Ces éléments sont rappelés ci-après :

Date	PPA	Observations	Réponses
03/02/2025	Agence régionale de la santé (ARS) Occitanie	• <u>Protection de la ressource en eau :</u> Les parcelles d'implantation du projet ne sont pas concernées par un périmètre de protection de captage d'eau potable. Bien que le projet de centrale photovoltaïque se situe en dehors de tout périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable, il convient d'éviter tout risque de pollution des sols, sous-sols et eaux souterraines, notamment lors des phases de travaux (terrassment, montage et démontage de la structure). En effet, une nappe phréatique est située à l'aplomb du projet. Il est indiqué qu'une étude hydrogéologique serait réalisée et qu'en fonction de localisation du toit de la nappe, des mesures seraient prises.	⇒ Il convient de rappeler que le site du projet est déjà pollué. C'est à travers le projet de parc photovoltaïque au sol, objet de la présente procédure d'adaptation du PLU de Port-La Nouvelle, qu'une dépollution du site sera réalisée. Également, au regard de la future réalisation d'une étude hydrogéologique en fonction de la localisation du toit de la nappe et si nécessaire, de la mise en place de mesures, cette observation n'appelle pas de réponse de la part de la Commune.



Date	PPA	Observations	Réponses
03/02/2025	Agence régionale de la santé (ARS) Occitanie	• <u>Pollution des sols</u> : Les risques d'exposition liées à la pollution des sols ont été identifiés ; une dépollution des sols sera effectuée avant la construction du parc, afin d'éliminer les déchets (canalisations enterrées, plaque de bitumes, etc.), ainsi que les terres souillées par les hydrocarbures et les bitumes liquides et sous forme de boulettes. Les méthodes de dépollution ne sont pas précisées. Il conviendra de vérifier de l'efficacité de ces mesures.	⇒ Le chantier relatif aux projet de parc photovoltaïque au sol, autorisé à travers la présente procédure d'adaptation du PLU de Port-La Nouvelle, représente une petite partie du chantier global. En effet, un an et demi de travaux seront nécessaires pour dépolluer le site : environ 9 mois pour l'aménagement des voiries et parkings de la Commune et environ 6 mois pour le projet de parc photovoltaïque. La dépollution du site est encadrée par l'arrêté tiers demandeur, signé par le Préfet en date du 10 Décembre 2024. Le plan de gestion associé et validé par la DREAL ICPE, détaille l'ensemble des travaux de dépollution du site, y compris la gestion des eaux souterraines souillées aujourd'hui par des hydrocarbures. C'est la DREAL ICPE qui suivra l'ensemble du chantier. Nous invitons l'ARS à consulter cet arrêté et ce plan de gestion.
		• <u>Bruit</u> : <u>Phase chantier</u> : Les niveaux de bruit lors de la phase chantier ne sont pas estimés à l'émission, ni au niveau des habitations. Les sources de bruit listées sont susceptibles d'engendrer un bruit supplémentaire. Néanmoins, les nuisances ne seront présentes que la journée et en période ouvrée. Il est indiqué que la réalisation des travaux peut avoir une incidence sur la population riveraine. Des mesures nécessaires à la réduction des nuisances sonores doivent être complétées, notamment :	⇒ Dans le cadre de la dépollution du site et de la construction du projet de parc photovoltaïque au sol, autorisé à travers la présente procédure d'adaptation du PLU de Port-La Nouvelle, une attention particulière des niveaux de bruit engendré par les chantiers sera portée.



Date	PPA	Observations	Réponses
03/02/2025	Agence régionale de la santé (ARS) Occitanie	- Informer les riverains en amont des travaux et sur les plages horaires bruyantes ; - Favoriser l'utilisation des techniques de travail moins bruyantes; - Regrouper les opérations bruyantes pour diminuer les temps de nuisance. <u>Phase exploitation :</u> En phase exploitation, les sources sonores proviennent des postes de transformation qui ne fonctionnent que la journée. Le niveau de bruit pour ces installations est estimé à 62 dB à l'émission. Les niveaux de bruit lors de la phase d'exploitation ne sont pas estimés au niveau des habitations les plus proches. Celles-ci sont localisées à environ 150 m du poste de transformation et à 70 m du poste de livraison. Cependant, le projet de centrale se situe à proximité des voies ferrées, à l'origine d'émissions sonores qui peuvent couvrir celles du parc solaire. Afin de s'assurer du respect des limites réglementaires fixées par l'arrêté du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique, des mesures du niveau de bruit résiduel au niveau des habitations peuvent être réalisées. En cas de plainte des riverains, le pétitionnaire devra réaliser des mesures acoustiques.	⇒ Cependant, l'atteinte des objectifs de dépollution de ce site est une priorité pour la DREAL ICPE et la Préfecture. Ainsi, aucune mesure n'a été prise dans ce sens dans l'arrêté préfectoral de dépollution. Des pelles mécaniques, des chargeuses, des niveleuses, des camions seront nécessaires pour mener à bien ce chantier de dépollution. Il en est de même pour le chantier des voiries Nord et Sud, ainsi que les parkings qui seront aménagés pour et par la Commune. Le chantier du projet de parc photovoltaïque au sol nécessitera quant à lui le transit de camions et la mise à disposition sur le site de batteuse, de trancheuse et de nacelles.



Date	PPA	Observations	Réponses
03/02/2025	Agence régionale de la santé (ARS) Occitanie	• <u>Qualité de l'air :</u> L'impact est étudié pour les gaz d'échappement et les poussières. Cette problématique concerne principalement la phase chantier avec le trafic lié à la construction et dans une moindre mesure la phase démantèlement. Il est indiqué que les personnes potentiellement les plus touchées sont celles situées sous les vents dominants dans un rayon de 200 m De plus, les conditions de dispersions atmosphériques sont satisfaisantes : milieu ouvert, avec du vent. Pour les poussières, le pétitionnaire indique que la circulation des camions peut être à l'origine de formation de poussières, uniquement en période sèche et principalement en été. Cela concerne les phases travaux et démantèlement. Des mesures pour limiter les envois de poussières sont indiquées. En ce qui concerne la qualité de l'air, il est indiqué que la phase chantier aura un impact faible sur la santé.	⇒ Cette observation n'appelle pas de réponse de la part de la Commune.
		• <u>Champ électromagnétique :</u> Les panneaux photovoltaïques, le raccordement interne et les postes électriques (de transformation et de livraison) génèreront un champ électromagnétique. Les champs électriques sont considérés comme très faibles. Les champs magnétiques diminuent rapidement lorsque l'on s'éloigne de la source. Il est noté qu'aucun impact sur la santé humaine n'est attendu.	⇒ L'ensemble de la population est exposé aux champs électromagnétiques, notamment à l'intérieur des habitations, du fait du câblage électrique du logement et de l'usage d'appareils électroménagers. En termes de champs électromagnétiques, le champ magnétique diminue deux fois plus vite que la distance. Ainsi, plus on s'éloigne de la source, plus le champ magnétique diminue rapidement.





Date	PPA	Observations	Réponses
03/02/2025	Agence régionale de la santé (ARS) Occitanie	Néanmoins, il doit être démontré que les seuils réglementaires d'exposition aux champs électromagnétiques sont respectés, notamment au niveau des habitations.	⇒ De plus, une installation photovoltaïque au sol émet des ondes électromagnétiques, mais en très faible quantité. Voici pourquoi : - Les panneaux solaires eux-mêmes : ils convertissent la lumière en électricité de manière passive, sans émission d'ondes électromagnétiques significatives ; - L'onduleur : c'est lui qui transforme le courant continu produit par les panneaux, en courant alternatif utilisable par le réseau. Il peut émettre un champ électromagnétique, mais dans des niveaux faibles, conformes aux normes en vigueur ; - Les câbles électriques : comme tout câble transportant de l'électricité, ils émettent un champ électromagnétique. Cependant, ce champ est généralement faible. En résumé, bien que des émissions existent, elles restent minimales et ne présentent pas de risque pour la santé selon les études actuelles. Plusieurs études et rapports ont analysé les émissions électromagnétiques des installations photovoltaïques et leur impact. Voici quelques références et sources pertinentes :





Date	PPA	Observations	Réponses
03/02/2025	Agence régionale de la santé (ARS) Occitanie		- L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) : l'OMS a étudié les effets des champs électromagnétiques de basse fréquence (0 à 300 GHz) et conclut qu'aux niveaux d'exposition rencontrés dans l'environnement, y compris ceux des installations photovoltaïques, il n'y a pas de preuve de danger avéré pour la santé : source : WHO – Electromagnetic fields and public health ; - L'Agence Nationale des Fréquences (ANFR, France) : l'ANFR a mené des campagnes de mesure des champs électromagnétiques dans différentes installations électriques, y compris des fermes solaires. Les résultats montrent que les niveaux d'exposition restent très inférieurs aux seuils réglementaires : source : ANFR – Exposition du public aux ondes électromagnétiques ; - L'Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques (INERIS, France) : l'INERIS a analysé les émissions électromagnétiques des infrastructures électriques, y compris celles liées aux énergies renouvelables, et conclut que l'impact est négligeable ; - Études académiques : plusieurs recherches universitaires, notamment publiées dans des revues comme Renewable and Sustainable Energy Reviews, ont étudié les émissions des onduleurs photovoltaïques et des câbles électriques. Elles confirment que les niveaux restent bien en deçà des limites fixées par les normes internationales (ICNIRP, IEEE, etc.).



Date	PPA	Observations	Réponses
03/02/2025	Agence régionale de la santé (ARS) Occitanie	• <u>Impacts cumulés</u> : Les impacts cumulés avec les autres projets du port : projet Hyd'Occ, extension du port, autres projets sont étudiés. Les impacts cumulés de la centrale photovoltaïque sont faibles à modérés.	⇒ Cette observation n'appelle pas de réponse de la part de la Commune.
		• <u>Ambroisie</u> : La problématique des espèces exotiques envahissante a été prise en compte, néanmoins, la problématique liée à l'ambroisie n'est pas abordée. Il s'agit d'une plante invasive dont le pollen est très allergisant et qui colonise l'Occitanie. Les mesures de réduction des nuisances en phase chantier relatives à l'ambroisie doivent être précisées (arrêté préfectoral du 15 juillet 2021 relatif à la lutte contre les ambrosies).	⇒ L'ambroisie est une espèce exotique envahissante (EEE). Le sujet est traité au sein de l'évaluation environnementale. Une mesure spécifique aux EEE, notée MR2.1 f, a été proposée. Cette mesure concerne les EEE identifiées, ainsi que les EEE qui pourraient voir le jour sur le site.
		• <u>Moustique tigre</u> : La commune de Port-La-Nouvelle est colonisée depuis 2016 par le moustique tigre Aedes albopictus. Ce moustique est responsable de nuisances et de la transmission de maladies vectorielles (dengue, chikungunya, zika). En phase travaux, le pétitionnaire devra prendre toutes les mesures nécessaires pour ne pas créer de gîtes larvaires (collections d'eau stagnante propices au développement des larves) en évitant de constituer des zones favorables à la stagnation d'eau et donc à la prolifération de moustiques tigres. Tous les espaces créés (bâti et zones adjacentes) devront être aménagés de façon à éviter toute stagnation d'eau.	⇒ Une attention particulière sera portée en phase travaux pour ne pas créer de gîtes favorables à cette espèce.



Date	PPA	Observations	Réponses
03/02/2025	Agence régionale de la santé (ARS) Occitanie	<u>Conclusion :</u> La modification du PLU permet d'accueillir sur un site pollué des dispositifs d'énergie renouvelable. L'évaluation environnementale est peu précise sur les impacts sur la santé. En fonctionnement, une centrale photovoltaïque n'est pas intrinsèquement susceptible de générer des nuisances ou représenter un risque sanitaire pour le voisinage, néanmoins de nombreuses habitations sont situées à proximité de la zone d'implantation. Une évaluation plus précise des expositions doit être réalisée pour la phase travaux et la phase exploitation.	⇒ L'ensemble des éléments de réponse apportés précédemment permettent ainsi de répondre à cette observation.
20/02/2025	Département de l'Aude	<u>Au titre du Domain Public Routier Départemental :</u> - P.17 du PADD : la RD 703 a été déclassée ; ce n'est plus une RD - P.26 du PADD : les modalités de création d'un nouveau carrefour sur la RD 709 devront être validées par le CD11 lors des études techniques détaillées .	⇒ Le PADD a été élaboré lors de l'approbation du PLU de Port-La Nouvelle, le 27 décembre 2013. Cet axe était alors encore une route départementale. La présente procédure d'adaptation du PLU de Port-La Nouvelle n'a pour objet que de modifier les orientations du PADD qui ne sont pas compatibles avec le projet de parc photovoltaïque au sol sur l'ancien site du DPPLN. La Commune prend note de cette validation.



Date	PPA	Observations	Réponses
14/03/2025	SNCF	La commune de Port-La Nouvelle est traversée par des lignes ferroviaires, dont la ligne n°677.000, dite de Narbonne à Port-Bou (frontière), au statut exploité, qui se situe à proximité du périmètre objet de la procédure de modification simplifiée. Les emprises de cette section de ligne appartiennent au domaine public ferroviaire. Nous identifions, par ailleurs, des passages à niveau aux alentours du projet envisagé. Nous avons bien pris connaissance des éléments du dossier transmis, du projet d'implantation d'un parc photovoltaïque à proximité des installations ferroviaires. Nous nous permettons de préciser que la sécurité est une priorité majeure du Groupe SNCF et une attention particulière doit être portée à la lisibilité de la signalisation ferroviaire. Ainsi, il convient au regard des interfaces éventuelles du projet avec les installations ferroviaires d'analyser ce dossier avec une attention particulière. Afin de garantir la bonne lecture de la signalisation par les conducteurs de trains, nous recommandons la réalisation d'une étude d'impact et d'éblouissement dans les deux sens de circulation des trains. Menée par un bureau d'études spécialisé, elle devra évaluer les effets du projet sur la visibilité des signaux ferroviaires et le risque d'éblouissement. En cas d'impact avéré, des mesures correctives devront être mises en place, telles que des panneaux anti-éblouissement, des brise-vues ou des solutions de végétalisation.	⇒ Le projet de parc photovoltaïque au sol, autorisé à travers la présente procédure d'adaptation du PLU de Port-La Nouvelle, se trouvera à 85m au plus proche de la première ligne SNCF. Aujourd'hui, quasiment 100% des fabricants de panneaux photovoltaïques les équipe de verres anti-reflets. Ce type de verre s'est démocratisé au début des années 2010 et est dorénavant un composant standard dans cette industrie. Qair France s'engage à utiliser des panneaux avec verre anti-reflets pour le projet de parc photovoltaïque au sol autorisé à travers la présente procédure d'adaptation du PLU de Port-La Nouvelle. De plus une haie périphérique de 4m de haut entourera l'ensemble du site, ce qui permettra une vraie barrière visuelle entre le parc photovoltaïque et les voies.



- 6 FEV. 2025 *262*

Service émetteur : Unité prévention et promotion de la santé
environnementale
Affaire suivie par : Florence GUIHENEUF
Courriel : ars-oc-dd11-sante-environnement@ars.sante.fr
Téléphone : 04 68 11 55 30
Réf. : DD1120250131
Date : 03/02/2025

Monsieur Le Maire
Place du 21 juillet 1844
BP 59
11210 PORT LA NOUVELLE

Objet : Modification simplifiée n° 7 du PLU de Port La Nouvelle (11)

Monsieur le Maire,

Par courrier du 15 janvier 2025, vous avez consulté les services de l'ARS sur la modification simplifiée n°7 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Port-La-Nouvelle (11).

Il est envisagé la construction d'un parc photovoltaïque sur un ancien site de dépôt pétrolier DPLL (Dépôt Pétrolier de Port-La Nouvelle) en zone US. Il s'agit de zones polluées par une activité industrielle ou de stockage, et dont la construction ou la reconstruction de bâtiments est dépendante d'une dépollution des sites.

Des modifications doivent être apportées au PLU afin de pouvoir implanter le parc sur ce site. La procédure d'adaptation du PLU consiste en la création d'un zonage spécifique sur l'ancien site du DPLL, actuellement en zone US du PLU, afin de créer un secteur USpv. L'objectif est également de supprimer l'emplacement réservé n°9 qui n'est plus d'actualité.

La modification simplifiée n°7 du PLU de Port-La Nouvelle a pour objectif de :

- adapter le plan de zonage du PLU ;
- adapter le règlement écrit de la zone US du PLU ;
- actualiser la liste des emplacements réservés ;
- adapter les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Le secteur USpv sera destiné à l'accueil d'un projet de développement d'énergie renouvelable sur l'ancien site de DPPLN et est encadré par l'Orientations d'Aménagement et de Programmation « Ancien site DPPLN », réalisée spécifiquement sur le secteur d'études.

Projet photovoltaïque

Le maître d'ouvrage Qair envisage la création d'un parc photovoltaïque au sol (parcelles BC 62, AH 484, AH 483, AH 451, AH 453, Rue Guy Moquet – la Gare / chemin de la Greve Nord) raccordé au poste privé de l'usine de production d'hydrogène Hydr'Occ. La surface clôturée est de 9,3 ha et la surface occupée par les panneaux solaires représente 4,86 ha pour une puissance totale de 11,09 MWc. Cette centrale sera constituée 18 800 modules photovoltaïques, structures fixes inclinées à 20° et orientées vers le sud. La surface projetée des modules est de 6,07 ha.

Les installations comportent également un poste de transformation et un poste combiné de transformation/livraison. Le poste de transformation comporte des onduleurs qui transforment le courant continu en courant alternatif et des transformateurs qui rehaussent la tension à 20 000 V pour qu'elle soit injectable. Le poste combiné assure la transformation de façon à relever la tension de sortie requise et la connexion entre le réseau électrique en provenance des modules photovoltaïques et celui d'évacuation vers le réseau électrique.

Il est prévu une citerne de 120 m³ en cas d'incendie. Des mesures sont prises pour limiter le risque de pollution accidentelle grâce à des bacs de rétention au niveau des systèmes avec des produits dangereux.

Le site est localisé dans le centre-ville de Port La Nouvelle, à proximité de la gare, d'un complexe sportif et de zones habitées. Les 1^{er} habitations se situent à moins de 100 mètres du projet de parc solaire ; des habitations situées au nord longent la clôture du parc. La zone d'implantation est un ancien site pétrolier, il s'agit d'une friche industrielle à l'abandon et concernée par des 3 types de pollution : hydrocarbures, bitumes et déchets.

Protection de la ressource en eau

Les parcelles d'implantation du projet ne sont pas concernées par un périmètre de protection de captage d'eau potable.

Bien que le projet de centrale photovoltaïque se situe en dehors de tout périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable, il convient d'éviter tout risque de pollution des sols, sous-sols et eaux souterraines, notamment lors des phases de travaux (terrassament, montage et démontage de la structure). En effet, une nappe phréatique est située à l'aplomb du projet. Il est indiqué qu'une étude hydrogéologique serait réalisée, et qu'en fonction de localisation du toit de la nappe, des mesures seraient prises.

Pollution des sols

Les risques d'exposition liées à la pollution des sols ont été identifiés ; une dépollution des sols sera effectuée avant la construction du parc afin d'éliminer les déchets (canalisations enterrées, plaque de bitumes, etc.), ainsi que les terres souillées par les hydrocarbures et les bitumes liquides et sous forme de boulettes. Les méthodes de dépollution ne sont pas précisées. Il conviendra de vérifier de l'efficacité de ces mesures.

Bruit

○ Phase chantier

Les niveaux de bruit lors de la phase chantier ne sont pas estimés à l'émission, ni au niveau des habitations.

Les sources de bruit listées sont susceptibles d'engendrer un bruit supplémentaire. Néanmoins, les nuisances ne seront présentes que la journée et en période ouvrée. Il est indiqué que la réalisation des travaux peut avoir une incidence sur la population riveraine. Des mesures nécessaires à la réduction des nuisances sonores doivent être complétées, notamment :

- Informer les riverains en amont des travaux et sur les plages horaires bruyantes ;
- Favoriser l'utilisation des techniques de travail moins bruyantes ;
- Regrouper les opérations bruyantes pour diminuer les temps de nuisance.

○ Phase exploitation

En phase exploitation, les sources sonores proviennent des postes de transformation qui ne fonctionnent que la journée. Le niveau de bruit pour ces installations est estimé à 62 dB à l'émission. Les niveaux de bruit lors de la phase d'exploitation ne sont pas estimés au niveau des habitations les plus proches. Celles-ci sont localisées à environ 150 m du poste de transformation et à 70 m du poste de livraison. Cependant, le projet de centrale se situe à proximité des voies ferrées, à l'origine d'émissions sonores qui peuvent couvrir celles du parc solaire.

Afin de s'assurer du respect des limites réglementaires fixées par l'arrêté du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique, des mesures du niveau de bruit résiduel au niveau des habitations peuvent être réalisées. En cas de plainte des riverains, le pétitionnaire devra réaliser des mesures acoustiques.

Qualité de l'air

L'impact est étudié pour les gaz d'échappement et les poussières. Cette problématique concerne principalement la phase chantier avec le trafic lié à la construction et dans une moindre mesure la phase démantèlement. Il est indiqué que les personnes potentiellement les plus touchées sont celles situées sous les vents dominants dans un rayon de 200 m. De plus, les conditions de dispersions atmosphériques sont satisfaisantes : milieu ouvert, avec du vent.

Pour les poussières, le pétitionnaire indique que la circulation des camions peut être à l'origine de formation de poussières,

uniquement en période sèche et principalement en été. Cela concerne les phases travaux et démantèlement. Des mesures pour limiter les envols de poussières sont indiquées.

En ce qui concerne la qualité de l'air, il est indiqué que la phase chantier aura un impact faible sur la santé.

Champ électromagnétique

Les panneaux photovoltaïques, le raccordement interne et les postes électriques (de transformation et de livraison) généreront un champ électromagnétique. Les champs électriques sont considérés comme très faibles. Les champs magnétiques diminuent rapidement lorsque l'on s'éloigne de la source. Il est noté qu'aucun impact sur la santé humaine n'est attendu.

Néanmoins, il doit être démontré que les seuils réglementaires d'exposition aux champs électromagnétiques sont respectés, notamment au niveau des habitations.

Impacts cumulés

Les impacts cumulés avec les autres projets du port : projet Hyd'Occ, extension du port, autres projets sont étudiés. Les impacts cumulés de la centrale photovoltaïque sont faibles à modérés.

Ambroisie

La problématique des espèces exotiques envahissantes a été prise en compte, néanmoins, la problématique liée à l'ambroisie n'est pas abordée. Il s'agit d'une plante invasive dont le pollen est très allergisant, et qui colonise l'Occitanie. Les mesures de réduction des nuisances en phase chantier relatives à l'ambroisie doivent être précisées (arrêté préfectoral du 15 juillet 2021 relatif à la lutte contre les ambrosies).

Moustique tigre

La commune de Port-La-Nouvelle est colonisée depuis 2016 par le moustique tigre *Aedes albopictus*. Ce moustique est responsable de nuisances et de la transmission de maladies vectorielles (dengue, chikungunya, zika). En phase travaux, le pétitionnaire devra prendre toutes les mesures nécessaires pour ne pas créer de gîtes larvaires (collections d'eau stagnante propices au développement des larves) en évitant de constituer des zones favorables à la stagnation d'eau et donc à la prolifération de moustiques tigres. Tous les espaces créés (bâti et zones adjacentes) devront être aménagés de façon à éviter toute stagnation d'eau.

Conclusion

La modification du PLU permet d'accueillir sur un site pollué des dispositifs d'énergie renouvelable. L'évaluation environnementale est peu précise sur les impacts sur la santé. En fonctionnement, une centrale photovoltaïque n'est pas intrinsèquement susceptible de générer des nuisances ou représenter un risque sanitaire pour le voisinage, néanmoins de nombreuses habitations sont situées à proximité de la zone d'implantation. Une évaluation plus précise des expositions doit être réalisée pour la phase travaux et la phase exploitation.

Le Directeur Général de l'ARS Occitanie

Pour le Directeur Général
de l'Agence Régionale de Santé Occitanie
et par délégation, l'Adjointe au Directeur
de la Délégation Départementale de l'Aude



Dominique MESTRES-PUJOL



Chambre
de **Métiers**
et de l'**Artisanat**

OCCITANIE

AUDE

→ Str. Pl.
Vue N. le Narvie

RECEPTION COURRIER

23 JAN. 2025

MAIRIE DE PORT LA NOUVELLE

Monsieur Henri MARTIN
Maire de Port la Nouvelle
Vice-Président du Grand Narbonne
Place du 21 juillet 1844 – BP 59
11210 PORT LA NOUVELLE

Affaire suivie par :
Secrétaire Général
E.Mail : direction@cm-aude.fr
Nos Réf. : PV/SH/SB
Objet : 7^{ème} modification simplifiée du PLU

Carcassonne, le 21 Janvier 2025

Monsieur le Maire,

J'ai pris connaissance de votre courrier du 15 janvier dernier, concernant la procédure de 7^{ème} modification simplifiée du PLU de la commune de **PORT LA NOUVELLE** et je vous en remercie.

Il est important que les communes et les territoires portent une attention particulière aux artisans et à leur demande, souvent forte, de lieux et de locaux d'activité adaptés. Ce faisant, ils répondent ainsi à la demande de la population en matière de services.

Aussi, j'ai l'honneur de vous informer que je n'ai pas d'observation particulière à apporter à cette procédure.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments distingués.

Pour le Président de la CMAR Occitanie
Pyrénées Méditerranée,
Le Président de la CMA de l'Aude,

Pierre VERA



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté • Égalité • Fraternité

CHAMBRE DE MÉTIERS ET DE L'ARTISANAT OCCITANIE

AUDE : 20 avenue du Maréchal Juin - CS 70051 - 11890 Carcassonne Cedex - 04 68 11 20 00 - direction@cm-aude.fr - cma-aude.fr
SIRET 130 027 931 00059



Carcassonne le 20 février 2025

DGA TRANSITION ECOLOGIQUE ET MOBILITES
Direction du développement, de l'environnement
et des Territoires

Service environnement et agriculture

Tél : 04.68.11.66.32

urbanisme@aude.fr

Monsieur le Maire
Hôtel de Ville
PLACE DU 21 JUILLET 1844
11210 PORT LA NOUVELLE

Objet : 7ème modification du PLU de Port la Nouvelle

Vos réf. : Votre courrier du 15 janvier 2025

Monsieur le Maire,

Vous m'avez adressé le 15 janvier dernier, pour avis, la 7ème modification du PLU de votre commune, et je vous en remercie.

J'ai l'honneur de vous informer que l'examen des documents par les services du Département de l'Aude appelle les remarques suivantes notamment :

✓ **Au titre du Domaine Public Routier Départemental :**

- p. 17 du PADD : la RD 703 a été déclassée ; ce n'est plus une RD
- p. 26 du PADD : les modalités de création d'un nouveau carrefour sur la RD 709 devront être validées par le CD11 lors des études techniques détaillées.

✓ **Au titre de l'eau :**

Pas de remarques particulières sur les volets eau potable et assainissement.

Je vous sollicite également par la présente afin que vous me fassiez parvenir, sur support numérique et/ou papier, un exemplaire de votre PLU dès que votre document d'urbanisme sera opposable.

Restant à votre disposition pour de plus amples renseignements, je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'assurance de ma respectueuse considération.

Alexandre NOËL
Pour la Présidente et par délégation,
Le Directeur du développement, de
l'Environnement et des Territoires



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

RECEPTION COURRIER

29 JAN. 2025

192

MAIRIE DE PORT LA NOUVELLE



INSTITUT NATIONAL
DE L'ORIGINE ET DE
LA QUALITÉ

Catherine RICHER
La Déléguée Territoriale

Dossier suivi par : ROUZAUD HERNANDEZ Laurence
Téléphone : 04 68 34 53 38
Mail : l.rouzaud@inao.gouv.fr

Monsieur le Maire

Hôtel de Ville - Place du 21 juillet 1844

11210 PORT LA NOUVELLE

N/Réf : LRH/CSC - 2025/07

Narbonne, le 27 janvier 2025

Objet : PORT LA NOUVELLE – PLU 7^{ème} modification

Par courrier reçu le 16 janvier 2025, vous avez bien voulu me faire parvenir, pour examen et avis, la 7^{ème} modification du PLU de la commune de Port-la-Nouvelle.

La commune de Port-la-Nouvelle est située dans les aires géographiques des Appellations d'Origine Contrôlées (AOC) "Corbières", "Languedoc", "Huile d'olive du Languedoc". Elle appartient également aux aires de production des Indications Géographiques Protégées (IGP) "Le Pays Cathare", "Marc du Languedoc ou Eau-de-vie de marc du Languedoc", "Eau-de-vie de vin originaire du Languedoc ou Fine du Languedoc ou Eau-de-vie de vin du Languedoc", "Terres du Midi", "Jambon de Bayonne", "Pays d'Oc", "Aude".

Une étude attentive du dossier amène l'INAO à faire les observations qui suivent :

Le projet d'implantation d'un parc photovoltaïque au sol sur l'ancien site du Dépôt Pétrolier de Port-La Nouvelle (DPPLN), nécessite la révision du PLU de Port-La Nouvelle afin :

- d'adapter le plan de zonage du PLU ;
- d'adapter le règlement écrit de la zone US du PLU ;
- d'actualiser la liste des emplacements réservés ;
- d'adapter les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Après étude du dossier, l'INAO n'a pas de remarque à formuler sur ce projet, dans la mesure où celui-ci n'a pas d'incidence directe sur les AOC et IGP concernées.

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, en l'assurance de ma haute considération.

Pour la Directrice de l'INAO et par délégation,
La Déléguée Territoriale,
Catherine RICHER

Copie : DDTM de l'Aude



DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL COMMUNE DE LA PALME

Nombre de Conseillers en exercice : 19 Présents : 6 Votants pour : 9 contre : 0 abstention : 0 Présents : FAURAN- LECOCQ - PUJOL -VARO- MARTROU-DOSTES Procuration de M. FORGUES à M. PUJOL Procuration de MME ESTALLES à M. LECOCQ Procuration de MME COURTIEL à M. FAURAN Absents excusés : PANO / TOMAS Formant la majorité des membres en exercice. Absents: CALAMEL / GALINIE /DENTY / KHALKHAL / CASTRO / FINIZIO / SENEGAS / MAS	L'an deux mille vingt-cinq, le 10 février à 10 heures 00 Le Conseil Municipal de la Commune de LA PALME s'est réuni en session ordinaire sous la présidence de Jean-Paul FAURAN, Maire. Date de convocation initiale : 22/01/2025 Date de seconde convocation suite à un ajournement de séance pour absence de quorum : 05/02/2025 Affichage 22/01/2025 Second affichage : 05/02/2025 Secrétaire de séance : Mme VARO Délibération N°2025-03
OBJET : PLU PORT LA NOUVELLE - AVIS MODIFICATION N ° 7	

Monsieur Le Maire fait part au Conseil Municipal de la procédure de modification n° 7 du Plan Local d'Urbanisme de Port – La Nouvelle.

La procédure de 7ème modification simplifiée du PLU de Port-La Nouvelle vise à permettre le développement des énergies renouvelables, notamment en autorisant la réalisation d'un parc photovoltaïque au sein d'un espace pollué. Celui-ci se trouvera au sein du tissu urbain, au cœur des espaces urbanisés du bourg et à proximité de la voie ferrée.

Il prendra place sur l'ancien site du Dépôt Pétrolier de Port-La Nouvelle (DPPLN), ayant cessé son activité.

L'emprise du projet de parc photovoltaïque se situe en zone US du plan de zonage du PLU en vigueur. Cette zone correspond aux « zones polluées par une activité industrielle ou de stockage antécédente et dont la construction ou la reconstruction de bâtiment est dépendante d'une dépollution des sites ».

Au sein de cette zone, le règlement écrit autorise les nouvelles constructions sous conditions. Les auteurs du règlement écrit précisent que des constructions nouvelles « pourront être autorisées après dépollution du site et après modification du PLU, précisant la nature du projet. Cette nature sera cohérente avec le degré de dépollution du site ».

Par ailleurs, l'emprise du projet est concernée par un emplacement réservé.

Enfin, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) identifie l'ancien site du DPPLN comme un secteur de reconquête urbaine, notamment de développement mixte.

Au regard de ces éléments, le projet de parc photovoltaïque ne peut être installé en l'absence d'une évolution du PLU.

La procédure d'adaptation du PLU de Port-La Nouvelle aura pour effet :



- D'adapter le plan de zonage du PLU ;
- D'adapter le règlement écrit de la zone US du PLU ;
- D'actualiser la liste des emplacements réservés ;
- D'adapter les orientations du PADD.

Monsieur Le Maire demande au Conseil Municipal d'émettre un avis concernant cette modification.

Le Conseil Municipal,
Où l'exposé de son Président,
A l'unanimité,

- **Emet un avis favorable** à la procédure de modification n° 7 du Plan Local D'Urbanisme dans le cadre de la modification du PLU concernant le réinvestissement du site DPPLN en parc photovoltaïque.
- **Charge Monsieur Le Maire** des démarches nécessaires

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus
Pour copie conforme
Le Maire,

Jean Paul FAURAN, Maire



Lydie VARO, Secrétaire de séance

Certifié exécutoire par le MAIRE,
Compte tenu de la réception en
Sous Préfecture le :

Et de la publication le :

22021 2025



SNCF IMMOBILIER
Direction Immobilière Territoriale Grand Sud
4 RUE LEON GOZLAN
CS 70014
13331 MARSEILLE CEDEX 03

Contact : documents.urbanisme.grandsud@sncf.fr

**Hôtel de Ville
Place du 21 Juillet 1844
B.P. 59
11210 Port-La Nouvelle**

***A l'attention de Monsieur Le Maire,
Henri MARTIN***

Marseille, le 14 Mars 2025

Affaire suivie par : Stéphane BLANQUER

Objet :

Retour SNCF – Avis sur projet
Modification simplifiée n°7 PLU – PORT LA NOUVELLE (11)

Monsieur Le Maire,

Dans le cadre de la modification simplifiée n°7 du PLU de votre commune, vous avez sollicité le Groupe SNCF et nous vous en remercions.

SNCF, agissant tant en son nom et pour son compte qu'au nom et pour le compte de SNCF Réseau et/ou SNCF Voyageurs, vous prie de bien vouloir prendre en compte les observations qui suivent.

La commune de Port La Nouvelle est traversée par des lignes ferroviaires dont la ligne n°677.000 dite de Narbonne à Port-Bou (frontière), au statut exploité, qui se situe à proximité du périmètre objet de la procédure de modification simplifiée.

Les emprises de cette section de ligne appartiennent au domaine public ferroviaire.

Nous identifions, par ailleurs, des passages à niveau aux alentours du projet envisagé.

Nous avons bien pris connaissance des éléments du dossier transmis, du projet d'implantation d'un parc photovoltaïque à proximité des installations ferroviaires.

Nous nous permettons de préciser que la sécurité est une priorité majeure du Groupe SNCF et une attention particulière doit être portée à la lisibilité de la signalisation ferroviaire.

Ainsi, il convient au regard des interfaces éventuelles du projet avec les installations ferroviaires d'analyser ce dossier avec une attention particulière.

Afin de garantir la bonne lecture de la signalisation par les conducteurs de trains, nous recommandons la réalisation d'une étude d'impact et d'éblouissement dans les deux sens de circulation des trains. Menée par un bureau d'études spécialisé, elle devra évaluer les effets du projet sur la visibilité des signaux ferroviaires et le risque d'éblouissement. En cas d'impact avéré, des mesures correctives devront être mises en place, telles que des panneaux anti-éblouissement, des brise-vues ou des solutions de végétalisation.

A cet effet, il convient de se rapprocher au plus tôt des services de SNCF Réseau (mp.infrapole-patrimoine-reseaux@sncf.fr).

Pour rappel, l'article L. 2242-4-7 du code des transports prévoit qu'il est interdit « De laisser subsister, après une mise en demeure de les supprimer faite par l'autorité administrative compétente de l'Etat, toutes installations lumineuses et notamment toute publicité lumineuse au moyen d'affiches, enseignes ou panneaux lumineux ou réfléchissants, lorsqu'elles sont de nature à créer un danger pour la circulation des convois en raison de la gêne qu'elles apportent pour l'observation des signaux par les agents du chemin de fer ».

Par ailleurs, vous trouverez en pièces jointes les informations générales utiles concernant les servitudes grevant les propriétés riveraines du chemin de fer qu'il convient de porter à votre connaissance et notamment la servitude dite T1 relative au chemin de fer opposable à tous les riverains du domaine public ferroviaire.

Nous vous remercions par avance pour la bonne prise en compte de nos retours et de bien vouloir nous tenir informé, nous associer au déroulement de la procédure.

Je vous prie d'agréer, Monsieur Le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

Sophie MONGIBELLO
Responsable urbanisme



SNCF IMMOBILIER
Direction Immobilière Territoriale
Grand Sud
4 rue Léon Gozlan - CS 70014
13331 MARSEILLE CEDEX 03

Annexes :

- Note « Dispositions générales »
- Fiche SUP T1

Dispositions générales

Servitudes d'utilité publique relatives au chemin de fer :

De nouvelles règles de protection du domaine public ferroviaire sont entrées en vigueur au 1er janvier 2022.

En effet, l'ordonnance 2021-444 du 14 avril 2021 et son décret d'application n°1772-2021 du 22 décembre 2021 modifient le régime de protection du domaine public ferroviaire, constitué des servitudes administratives établies dans l'intérêt de la protection, de la conservation ou de l'utilisation du domaine public ferroviaire.

Ce régime juridique était initialement issu de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer et/ou des règlements de grande voirie qui ont été abrogés par différents textes.

L'infrastructure ferroviaire n'étant plus comparable à celle qui existait en 1845, la plupart de ces servitudes ferroviaires étaient devenues incomplètes, obsolètes et en décalage avec les problématiques auxquelles est confronté le domaine public ferroviaire.

Il devenait donc indispensable, pour parvenir à une meilleure protection du domaine public ferroviaire, de moderniser ces règles, de les compléter, de les renforcer pour permettre d'assurer la sécurité de l'infrastructure ferroviaire d'aujourd'hui ainsi que les circulations et l'exploitation ferroviaires.

Un régime de protection propre au domaine public ferroviaire est créé avec l'insertion de dispositions dans la partie législative (L2231-1 à L2231-11-1) et la partie réglementaire (R2231-1 à R2231-8) du code des transports.

Les servitudes ferroviaires sont reprises dans la fiche relative aux servitudes d'utilité publiques dite « *Fiche T1 – Servitudes relatives aux chemins de fer* ».

Ces servitudes doivent figurer en annexes des documents d'urbanisme, au document graphique ainsi que dans la liste des servitudes d'utilité publique.

Le périmètre des Servitudes d'Utilité Publique T1 ainsi que les données et documents associés sont désormais disponibles en version numérisée sur le Géoportail de l'Urbanisme.

Cela reprend notamment les points suivants :

- Fixation et délimitation du domaine public ferroviaire ;
- Ecoulements, déversements, rejets sur le domaine public ferroviaire ;
- Gestion de la végétation ;
- Règles et prescriptions à appliquer pour les constructions, projets à proximité du domaine public ferroviaire ;
- Information préalable auprès du gestionnaire d'infrastructure.

En complément des servitudes mentionnées ci-avant il est utile de préciser qu'il existe des servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau.

Les dispositions mentionnées aux articles L. 114-1 à L. 114-6 du code de la voirie routière prescrivent des servitudes de visibilité « applicables, à la diligence de l'autorité gestionnaire de la voie, aux propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée ».

Les servitudes de visibilité comportent, suivant le cas :

- 1° L'obligation de supprimer les murs de clôtures ou de les remplacer par des grilles, de

supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau au plus égal niveau qui est fixé par le plan de dégagement. Ce plan détermine, pour chaque parcelle, les terrains sur lesquels s'exercent des servitudes de visibilité et définit ces servitudes ;

2° L'interdiction absolue de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations quelconques au-dessus du niveau fixé par le plan de dégagement ;

3° Le droit pour l'autorité gestionnaire de la voie d'opérer la résection des talus, remblais et de tous obstacles naturels de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

Autres dispositions à proximité des passages à niveau :

La sécurité est une priorité majeure de SNCF Réseau, particulièrement aux passages à niveau. SNCF RESEAU doit être consulté préalablement à tout travaux d'urbanisation et/ou routier à proximité d'un passage à niveau car des prescriptions spécifiques sont à respecter.

La collectivité territoriale est tenue d'évaluer l'impact de ces projets sur le volume et la nature des flux appelés à franchir les passages à niveau de la zone d'étude.

Les préconisations de visibilité et de lisibilité routière doivent être préservées (aucune construction, aucune implantation de panneaux publicitaires, ...).

D'une manière générale, 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'aménagements ne devront en aucun cas aggraver la complexité des futures opérations de suppression des passages à niveau.

Ainsi, tout projet qui serait susceptible d'accroître le trafic et ou d'en modifier la nature doit faire l'objet d'une concertation avec SNCF Réseau, en vue de déterminer les aménagements nécessaires à la conformité du passage à niveau.

Ce sera le cas par exemple :

- Pour la création de trottoir ou l'élargissement de la voirie routière aux abords d'un passage à niveau. Pour mémoire, la signalisation devra être adaptée et/ou complétée à chaque création ou modification de voirie.
- Pour l'implantation d'un carrefour à sens giratoire à proximité d'un passage à niveau dont la construction est vivement déconseillée pour des raisons de sécurité, liées au risque de remontée de file sur la voie ferrée.
- Pour l'implantation d'un feu tricolore à proximité d'un passage à niveau. La coordination du feu tricolore avec les annonces automatiques du PN pourrait être envisagée.
- Pour une modification du sens de circulation, à proximité d'un passage à niveau.
- Pour les passages à niveau inscrits au Programme de Sécurisation National : la commune concernée devra veiller à ce que le trafic ne soit pas augmenté aux abords de ce passage.

Généralités - Constructions nouvelles dans l'environnement des voies ferrées :

Il paraît important de rappeler que chaque demande d'autorisation d'urbanisme, et d'une manière générale, toute intention d'occupation et/ou d'utilisation du sol sur une propriété riveraine des emprises ferroviaires doit systématiquement être soumise à l'examen de nos services.

À cet effet, nous vous précisons qu'il convient d'adresser les dossiers de demande d'autorisation d'urbanisme et autres sollicitations à proximité des emprises ferroviaires à la Direction Immobilière Territoriale Grand Sud dont voici les coordonnées :

SNCF IMMOBILIER

Direction Immobilière Territoriale Grand Sud

4 rue Léon Gozlan

CS 70014

13 331 Marseille Cedex 03

conservationdupatrimoine.grandsud@sncf.fr

En outre, il conviendra de préciser à toute personne ayant choisi de s'établir à proximité des emprises ferroviaires qu'elle supportera ou prendra toutes les mesures complémentaires d'isolation acoustique conformes à la législation en vigueur pour se prémunir contre les nuisances sonores ferroviaires.

Aussi, la circulaire n° 2000-5UHC/QC ¼ du 28 janvier 2000, ainsi que les décrets et arrêtés auxquels elle fait référence imposent des mesures de protection acoustique aux constructeurs de bâtiments en fonction des infrastructures de transport terrestre existantes ou prévues. Il sera notamment nécessaire de respecter :

1. L'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit en application du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 pour les zones ayant fait l'objet d'un arrêté préfectoral de classement.
2. L'arrêté préfectoral pris en application de l'arrêté modifié du 6 octobre 1978 pour les autres zones.

L'arrêt du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement.

En complément des servitudes mentionnées ci-avant il est utile de préciser qu'il existe des servitudes de visibilité aux abords des passages à niveaux.

Les dispositions mentionnées aux articles L. 114-1 à L. 114-6 du code de la voirie routière prescrivent des servitudes de visibilité « applicables, à la diligence de l'autorité gestionnaire de la voie, aux propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée ».

Les servitudes de visibilité comportent, suivant le cas :

1. L'obligation de supprimer les murs de clôtures ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau au plus égal niveau qui est fixé par le plan de dégagement. Ce plan détermine, pour chaque parcelle, les terrains sur lesquels s'exercent des servitudes de visibilité et définit ces servitudes.
2. L'interdiction absolue de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations quelconques au-dessus du niveau fixé par le plan de dégagement ;
3. Le droit pour l'autorité gestionnaire de la voie d'opérer la résection des talus, remblais et de tous obstacles naturels de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

Maitrise de la végétation

La maitrise de la végétation dans les emprises ferroviaires est indispensable pour des raisons de sécurité des circulations, de sécurité du personnel, d'accès à l'infrastructure ferroviaire, de régularité et d'optimisation de la maintenance de l'infrastructure. Cela se traduit par le maintien des abords des voies ferrées en zones ouvertes de type pelouses, prairies et milieux ouverts et semi-ouverts.

Il faut ainsi veiller à ce que les dispositions d'urbanisme reprises dans les documents de planification restent compatibles avec ces objectifs de maitrise de la végétation, avec la servitude T1 qui impose notamment de ne pas laisser des arbres, branches, haies ou racines empiéter sur le domaine public ferroviaire pour ne pas compromettre la sécurité des circulations, la visibilité de la signalisation

ferroviaire.

En, effet, l'affectation des emprises ferroviaires, même si elles présentent un intérêt écologique et paysager certain, est avant tout de permettre le transport des usagers et des marchandises en maintenant un haut niveau de sécurité de la plateforme ferroviaire mais également des ouvrages en terre adjacents.



SERVITUDES DE TYPE T1

SERVITUDES DE PROTECTION DU DOMAINE PUBLIC FERROVIAIRE

Servitudes reportées en annexe des PLU et des cartes communales en application des articles R. 151-51 et R. 161-8 du code de l'urbanisme et figurant en annexe au Livre I^{er} dans les rubriques :

II – Servitudes relatives à l'utilisation de certaines ressources et équipements

D – Communications

c) Transport ferroviaire ou guidé

1 Fondements juridiques

1.1 Définition

1.1.1 Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée applicables aux propriétés riveraines du domaine public ferroviaire

Définition de l'emprise de la voie ferrée

L'emprise de la voie ferrée est définie à l'article R. 2231-2 du code des transports, selon le cas, à partir :

- De l'arête supérieure du talus de déblai, ou du nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée ;
- De l'arête inférieure du talus du remblai, ou du nu avant du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée ;
- Du bord extérieur des fossés ;
- Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien ;
- Du bord extérieur du quai ;
- De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain ;
- De la clôture de la sous-station électrique ;

- Du mur du poste d'aiguillage ;
- De la clôture de l'installation radio.

A défaut, à partir d'une ligne tracée, soit à :

- 2,20 m pour les lignes ou sections de ligne où il n'est pas circulé ou circulé jusqu'à 160 km/ h, à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée ;
- 3 m pour les lignes ou section de lignes où il est circulé à plus de 160 km/ h, à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée.

Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée

Servitudes d'écoulement des eaux (article L. 2231-2 du code des transports)

Les servitudes d'écoulement des eaux prévues par les articles 640 et 641 du code civil sont applicables aux propriétés riveraines du domaine public ferroviaire. Tout déversement, écoulement ou rejet direct ou indirect, qu'il soit diffus ou non, d'eaux usées, d'eaux industrielles ou de toute autre substance, notamment polluante ou portant atteinte au domaine public ferroviaire, est interdit sur le domaine public ferroviaire.

Servitudes portant sur les arbres, branches, haies ou racines empiétant sur le domaine public ferroviaire (article L. 2231-3 et R. 2231-3 du code des transports)

Il est interdit d'avoir des arbres, branches, haies ou racines qui empiètent sur le domaine public ferroviaire, compromettent la sécurité des circulations ou gênant la visibilité de la signalisation ferroviaire. Les propriétaires sont tenus de les élaguer, de les tailler ou de les abattre afin de respecter cette interdiction.

Pour des raisons impérieuses tenant à la sécurité des circulations ferroviaires, les opérations d'élagage, de taille ou d'abattage des arbres, branches, haies ou racines peuvent être effectuées d'office, aux frais du propriétaire, par le gestionnaire.

Distances minimales à respecter pour les constructions (articles L. 2231-4 et R. 2231-4 du code des transports)

Sont interdites les constructions (autres qu'un mur de clôture) ne respectant pas les distances minimales d'implantation mentionnées ci-dessous :

- 2 mètres à partir de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports ;
- 3 mètres à partir de la surface extérieure ou extrados des ouvrages d'arts souterrains ;
- 6 mètres à partir du bord extérieur des ouvrages d'art aériens.

Cette interdiction de construction ne s'applique pas aux procédés de production d'énergies renouvelables intégrés à la voie ferrée ou installés aux abords de la voie ferrée, dès lors qu'ils ne compromettent pas la sécurité des circulations ferroviaires, le bon fonctionnement des ouvrages, des systèmes et des équipements de transport ainsi que leur maintenabilité.

Distances minimales à respecter concernant les terrassements, excavations ou fondations (articles L. 2231-5 et R. 2231-5 du code des transports)

Des distances minimales par rapport à l'emprise de la voie ferrée ou, le cas échéant, par rapport à l'ouvrage d'art, l'ouvrage en terre ou la sous-station électrique doivent être respectées.

Lorsque la voie se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, la distance est égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus.

Il est interdit de réaliser, dans une distance inférieure à 50 mètres de l'emprise de la voie ferrée et sans la mise en œuvre d'un système de blindage, tout terrassement, excavation ou fondation dont un point se trouverait à une profondeur égale ou supérieure aux deux tiers de la longueur de la projection horizontale du segment le plus court le reliant à l'emprise de la voie ferrée.

Distances minimales à respecter concernant les dépôts et les installations de système de rétention d'eau (articles L. 2231-6 et R. 2231-6 du code des transports)

Une distance minimale de 5 mètres par rapport à l'emprise de la voie ferrée doit être respectée concernant les dépôts, de quelque matière que ce soit, et les installations de système de rétention d'eau.

Obligation d'information préalable auprès du gestionnaire d'infrastructure concernant les projets de construction, d'opération d'aménagement ou d'installation pérenne ou temporaire (articles L. 2231-7 et R. 2231-7 du code des transports)

Les projets de construction, d'opération d'aménagement ou d'installation pérenne ou temporaire, y compris les installations de travaux routiers, envisagés à une distance de moins de 50 m par rapport à l'emprise de la voie ferrée ou à une distance de 300 à 3000 m d'un passage à niveau, font l'objet d'une information préalable auprès du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière.

De plus, sur proposition du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière, le représentant de l'Etat dans le département peut imposer des prescriptions à respecter pour préserver la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, routière et des propriétés riveraines.

Le gestionnaire d'infrastructure est informé par le maître d'ouvrage d'un projet de construction, d'opération d'aménagement, ou d'installation pérenne ou temporaire, y compris les installations de travaux routiers, dès lors que le projet est arrêté dans sa nature et ses caractéristiques essentielles et avant que les autorisations et les actes conduisant à sa réalisation effective ne soient pris.

Le gestionnaire d'infrastructure dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception de l'information pour proposer au représentant de l'Etat dans le département d'imposer des prescriptions à respecter pour préserver la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, routière ainsi que celle des propriétés riveraines.

Ces dispositions n'entreront en vigueur qu'à compter de la publication de l'arrêté du ministre chargé des transports listant les catégories de projets de construction, d'opération d'aménagement ou d'installation pérenne ou temporaire soumis à cette obligation d'information ainsi que les distances à respecter.

Servitudes permettant la destruction des constructions, terrassements, excavations, fondations ou dépôts, installations de système de rétention d'eau existants (article L. 2231-8 du code des transports)

Lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire, si la sécurité ou l'intérêt du service ferroviaire l'exigent, le représentant de l'Etat dans le département peut faire supprimer les constructions, terrassements, excavations, fondations ou dépôts, de quelque matière que ce soit, ainsi que les installations de système de rétention d'eau, existants dans les distances mentionnées aux articles L. 2231-4, L. 2231-5 et L. 2231-6 du code des transports.

Entretien des constructions existantes lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire (article L. 2231-8 et R. 2231-8 du code des transports)

Lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire les constructions existantes qui ne respectent pas les dispositions de l'article L. 2231-4 et dont l'état a été constaté dans des conditions précisées à l'article R. 2231-8, peuvent uniquement être entretenues dans le but de les maintenir en l'état.

Possibilité de réduire les distances à respecter concernant les constructions, terrassements, excavations, fondations ou dépôts, installations de système de rétention d'eau (article L. 2231-9 du code des transports)

Lorsque la sécurité et l'intérêt du domaine public ferroviaire le permettent, les distances mentionnées aux articles L. 2231-4, L. 2231-5 et L. 2231-6 peuvent être réduites en vertu d'une autorisation motivée délivrée par le représentant de l'Etat dans le département, après avoir recueilli l'avis du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière. Cette autorisation peut éventuellement être assortie de prescriptions à respecter pour préserver la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et des propriétés riveraines.

1.1.2 Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau

Les servitudes de visibilité s'appliquent à la diligence de l'autorité gestionnaire de la voie aux propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée (article L. 114-6 code de la voirie routière).

Ces servitudes génèrent des obligations et des droits :

- L'obligation de supprimer les murs de clôtures ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau au plus égal niveau qui est fixé par le plan de dégagement (1° de l'article L.114-2) ;
- L'interdiction absolue de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations quelconques au-dessus du niveau fixé par le plan de dégagement (2° de l'article L.114-2) ;
- Le droit pour l'autorité gestionnaire de la voie d'opérer la résection des talus, remblais et de tous obstacles naturels de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes (3° de l'article L.114-2).

Un plan de dégagement détermine pour chaque parcelle les terrains sur lesquels s'exercent les servitudes de visibilité et définit ces servitudes. Ce plan est approuvé par le représentant de l'Etat dans le département, le conseil départemental ou le conseil municipal, selon qu'il s'agit d'une route nationale, d'une route départementale ou d'une voie communale (article L.114-3).

Servitudes en tréfonds (SUP T3)

Conformément aux dispositions des articles L. 2113-1 et suivants du code des transports, le maître d'ouvrage d'une infrastructure souterraine de transport public ferroviaire peut demander à l'autorité administrative compétente d'établir une servitude d'utilité publique (SUP) en tréfonds.

La servitude en tréfonds confère à son bénéficiaire le droit d'occuper le volume en sous-sol nécessaire à l'établissement, l'aménagement, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure souterraine de transport.

Elle ne peut être établie qu'à partir de 15 mètres au-dessous du point le plus bas du terrain naturel, est instituée dans les conditions fixées aux articles L. 2113-2 à L. 2113-5 du code des transports.

Cette catégorie de SUP distincte de la catégorie de SUP T1, fait l'objet de la fiche SUP T3 disponible sur Géoinformations.

1.2 Références législatives et réglementaires

Anciens textes :

- Décret-loi du 30 octobre 1935 modifié portant création de servitudes de visibilité sur les voies publiques, abrogé par la loi n°89-413 du 22 juin 1989 relative au code de la voirie routière (partie législative) et par le décret n°89-631 du 4 septembre 1989 relatif au code de la voirie routière (partie réglementaire) ;
- Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer - Titre Ier : mesures relatives à la conservation des chemins de fer (articles 1 à 11).

Textes en vigueur :

- Articles L. 2231-1 à L. 2231-9 du code des transports ;
- Articles R. 2231-1 à R. 2231-8 du code des transports ;
- Articles L. 114-1 à L. 114-3, L.114-6 du code de la voirie routière ;
- Articles R. 114-1, R.131-1 et s.et R. 141-1 et suivants du code de la voirie routière.

1.3 Décision

- Pour les servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée : instituées de plein droit par les textes législatifs et réglementaires ;
- Pour les servitudes de visibilité : plan de dégagement approuvé par le représentant de l'Etat dans le département, le conseil départemental ou le conseil municipal.

1.4 Restrictions de diffusion

Aucune restriction de diffusion pour cette catégorie de SUP. La SUP peut être diffusée, est visible et téléchargeable dans la totalité de ses détails.

2 Processus de numérisation

2.1 Responsable de la numérisation et de la publication

2.1.1 Précisions concernant le rôle des administrateurs locaux et des autorités compétentes

Les administrateurs locaux et les autorités compétentes jouent des rôles différents en matière de numérisation et de publication des SUP dans le portail national de l'urbanisme (<http://www.geoinformations.developpement-durable.gouv.fr/presentation-des-roles-et-responsabilites-r1072.html>).

Il existe plusieurs possibilités d'organisation variant selon que la catégorie de SUP relève de la compétence de l'Etat, de collectivités publiques ou d'opérateurs nationaux ou locaux : http://www.geoinformations.developpement-durable.gouv.fr/fichier/pdf/organisation_sup_cle1c4755-1.pdf?arg=177835277&cle=1076c598d70e410cc53a94b4e666b09f1882d6b5&file=pdf%2Forganisation_sup_cle1c4755-1.pdf.

◇ Administrateur local

L'administrateur local après avoir vérifié que la personne qui sollicite des droits de publication sur le portail national de l'urbanisme est bien gestionnaire de la catégorie de SUP, crée le compte de l'autorité compétente et lui donne les droits sur le territoire relevant de sa compétence (commune, département, région, etc.).

◇ Autorité compétente

L'autorité compétente est responsable de la numérisation et de la publication des SUP sur le portail national de l'urbanisme. Elle peut, si elle le souhaite, confier la mission de numérisation à un prestataire privé ou à un autre service de l'État. Dans cette hypothèse, la publication restera de sa responsabilité.

◇ Prestataire

Le prestataire peut tester la conformité du dossier numérique avec le standard CNIG. S'il est désigné par l'autorité compétente délégataire, il téléverse le dossier numérique dans le GPU.

2.1.2 Administrateurs locaux et autorités compétentes

Concernant le réseau ferré géré par SNCF Réseau, l'autorité compétente est : SNCF Immobilier / Département Systèmes d'Information.

2.2 Où trouver les documents de base

Recueil des actes administratifs de la Préfecture pour les plans de dégagement.

Annexes des PLU et des cartes communales.

2.3 Principes de numérisation

Application du standard CNIG SUP (Conseil national de l'information géolocalisée).

La dernière version du standard CNIG SUP est consultable et téléchargeable ici : <http://cnig.gouv.fr/ressources-dematerialisation-documents-d-urbanisme-a2732.html>

Création d'une fiche de métadonnées respectant les dernières consignes de saisie des métadonnées SUP via le [générateur de métadonnées en ligne sur le GPU](#).

2.4 Numérisation de l'acte

- Pour les servitudes instituées le long de l'emprise de la voie ferrée : copie des articles L. 2231-1 à L. 2231-9 du code des transports et coordonnées du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ;
- Pour les servitudes de visibilité : copie du plan de dégagement approuvé.

2.5 Référentiels géographiques et niveau de précision

Les informations ci-dessous précisent les types de référentiels géographiques et de méthodes d'acquisition à utiliser pour la numérisation des objets SUP de cette catégorie ainsi que la gamme de précision métrique correspondante. D'autres référentiels ou méthodes de précision équivalente peuvent également être utilisés.

Les informations de précision (mode de numérisation, échelle et nature du référentiel) relatives à chaque objet SUP seront à renseigner dans les attributs prévus à cet effet par le standard CNIG SUP.

Référentiels :	BD Ortho/PCI VECTEUR
Précision :	Métrique

2.6 Numérisation du générateur et de l'assiette

Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée

Le générateur

Le générateur est l'infrastructure de transport ferroviaire. Il est défini de la manière suivante :

- La voie ferrée lorsqu'elle est localisée sur le domaine public ferroviaire (actifs fonciers de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions) ;
- Le passage à niveau.

Le générateur est de type linéaire concernant la voie ferrée. Il est ponctuel lorsqu'il est relatif à un passage à niveau.

L'assiette

L'assiette des servitudes correspond à une bande de terrains dont la largeur varie en fonction du générateur :

- Ligne tracée à 50 m à partir de l'emprise de la voie ferrée correspondant à la distance de recul la plus importante visée à l'article R. 2231-7 du code des transports ;
- Distance de 300 à 3000 mètres autour des passages à niveau, selon l'importance des projets et celle de leur impact sur les infrastructures ferroviaires et les flux de circulation avoisinants (article R. 2231-7 du code des transports).

L'assiette est de type surfacique.

Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau

Le générateur

Les générateurs sont l'infrastructure de transport ferroviaire et la voie publique.

Les générateurs sont de type linéaire.

L'assiette

L'assiette correspond à la bande de terrains situés au croisement d'une voie ferrée et d'une voie publique sur lesquels s'exercent les servitudes de visibilité.

L'assiette est de type surfacique.

3 Référent métier

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires
Direction générale des infrastructures de transport et des mobilités
Tour Séquoia
92055 La Défense Cedex

Annexes

1. Procédure d'institution du plan de dégagement

Le plan de dégagement est soumis à une enquête publique ouverte par l'autorité exécutive de la collectivité territoriale ou de l'établissement public de coopération intercommunale, propriétaire de la voie. Elle est organisée conformément aux dispositions du code des relations entre le public et l'administration dans le respect des formes prévues par les plans d'alignement.

Le plan est notifié aux propriétaires intéressés et l'exercice des servitudes commence à la date de cette notification (article R.114-1 et R.114-4 du code de la voirie routière).

Le plan de dégagement est approuvé par le représentant de l'Etat dans le département, le conseil départemental ou le conseil municipal selon que la route est nationale, départementale ou communale (article L.114-3).

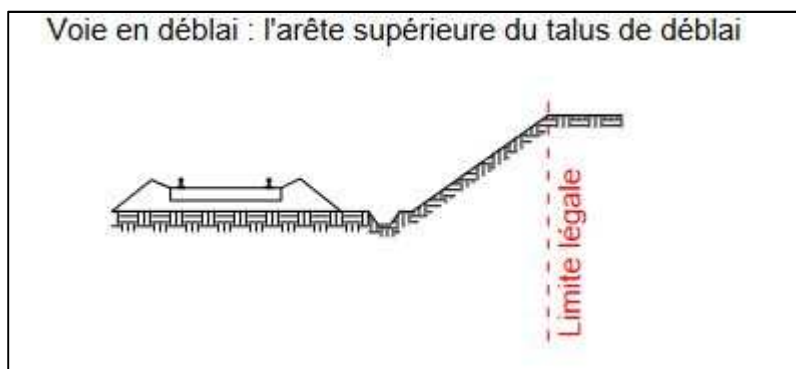
Lorsqu'un plan de dégagement a été institué par un arrêté préfectoral les propriétaires doivent se conformer à ses prescriptions.

2. Matérialisation de l'emprise de la voie ferrée pour le calcul des distances de recul à respecter

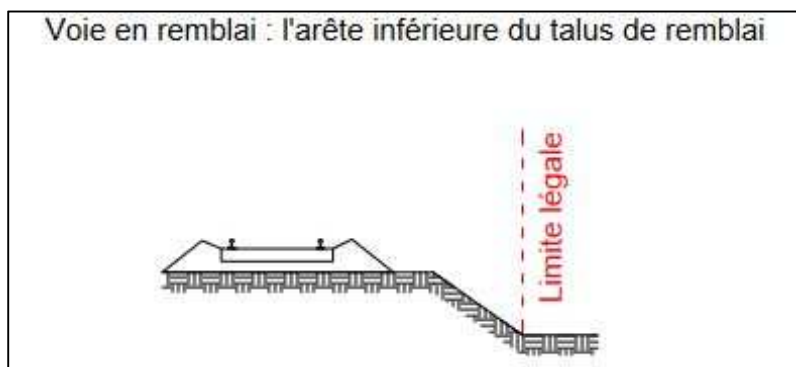
Les distances de recul précisées aux articles R. 2231-4 à R. 2231-6 du code des transports s'appliquent à partir de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports et représentée à titre illustratif par SNCF Réseau dans les schémas ci-dessous figurant la limite légale*.

* la limite légale correspond à l'emprise de la voie ferrée.

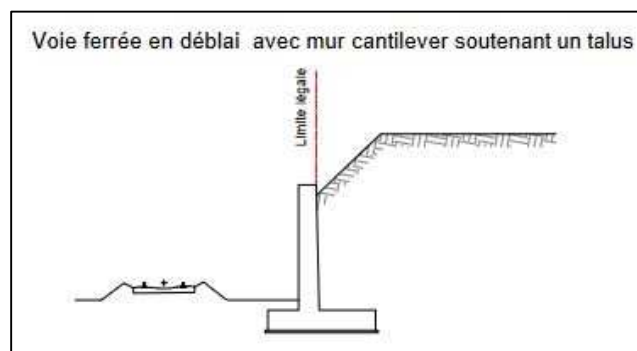
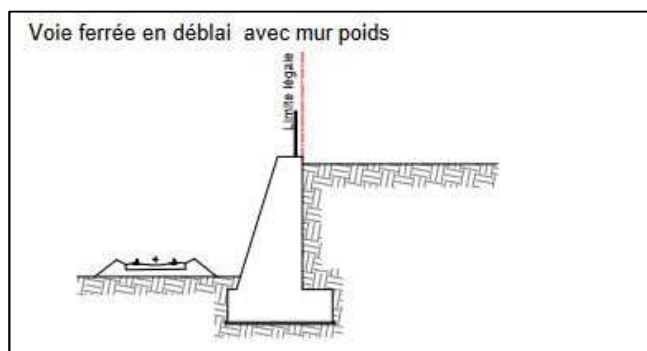
- Arête supérieure du talus de déblai :

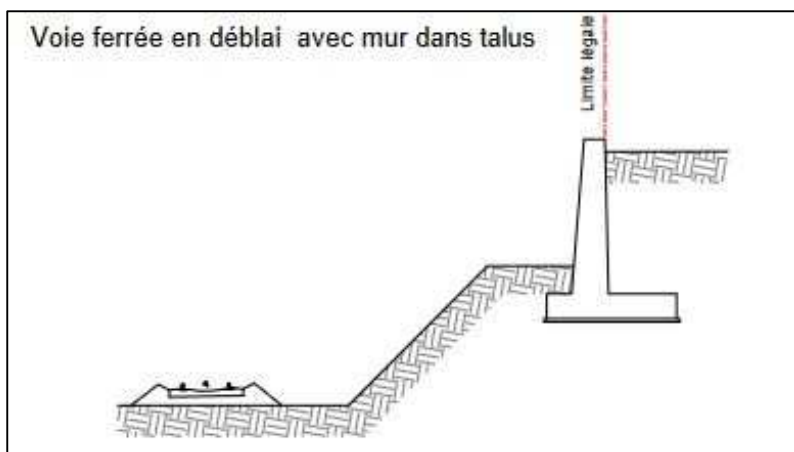


- Arête inférieure du talus du remblai :

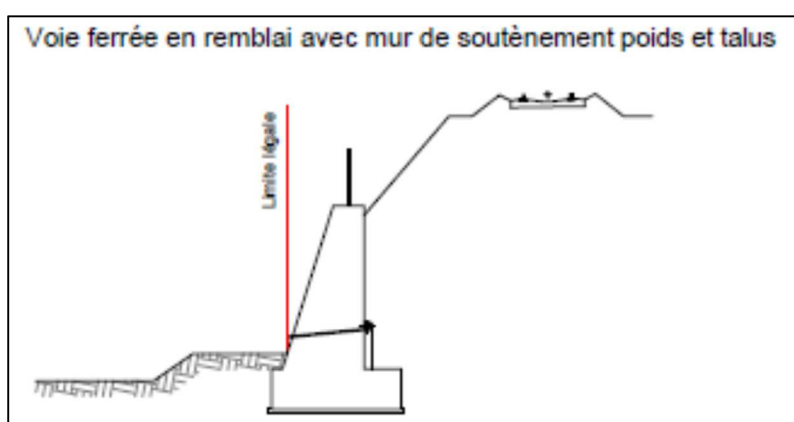


- Nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :

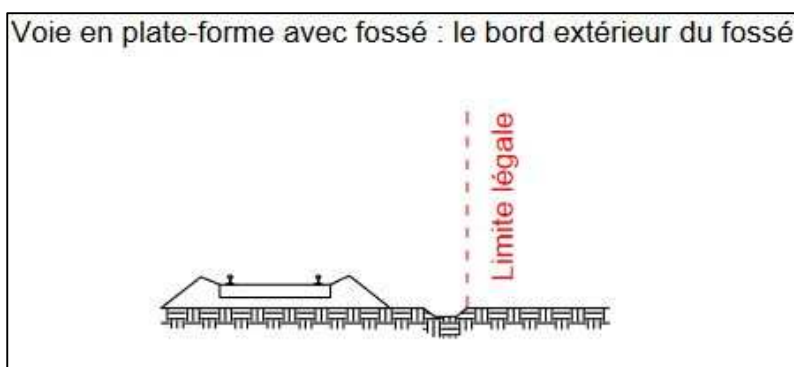




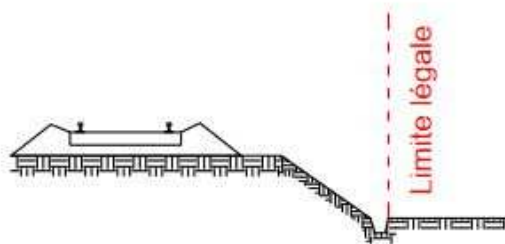
- Nu avant du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :



- Du bord extérieur des fossés :

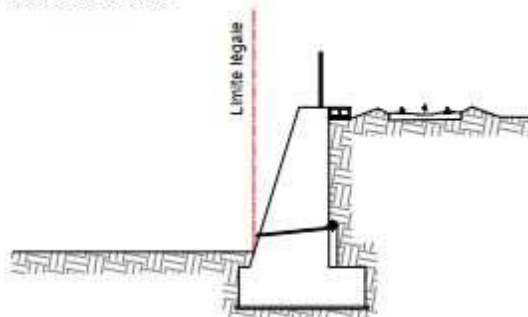


Voie en remblai : le bord extérieur du fossé si cette voie en comporte un

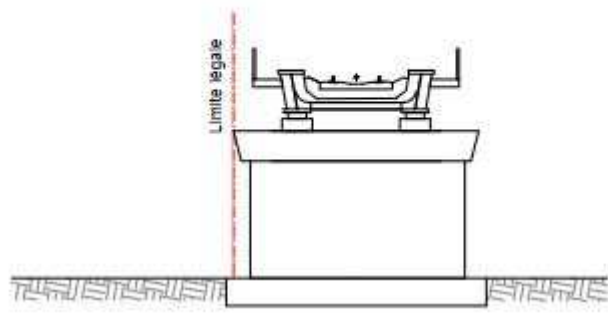


- Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien :

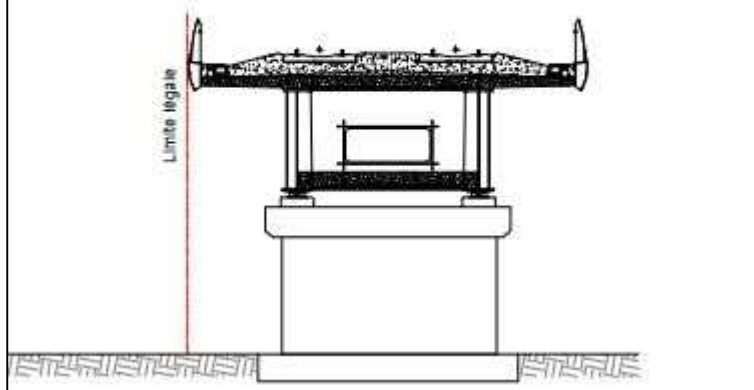
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée en remblai avec ouvrage de soutènement



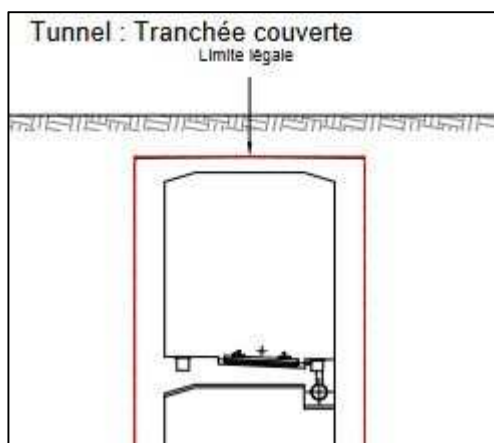
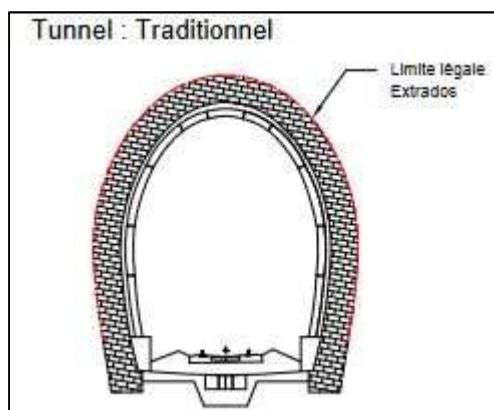
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec appui en saillie par rapport au tablier



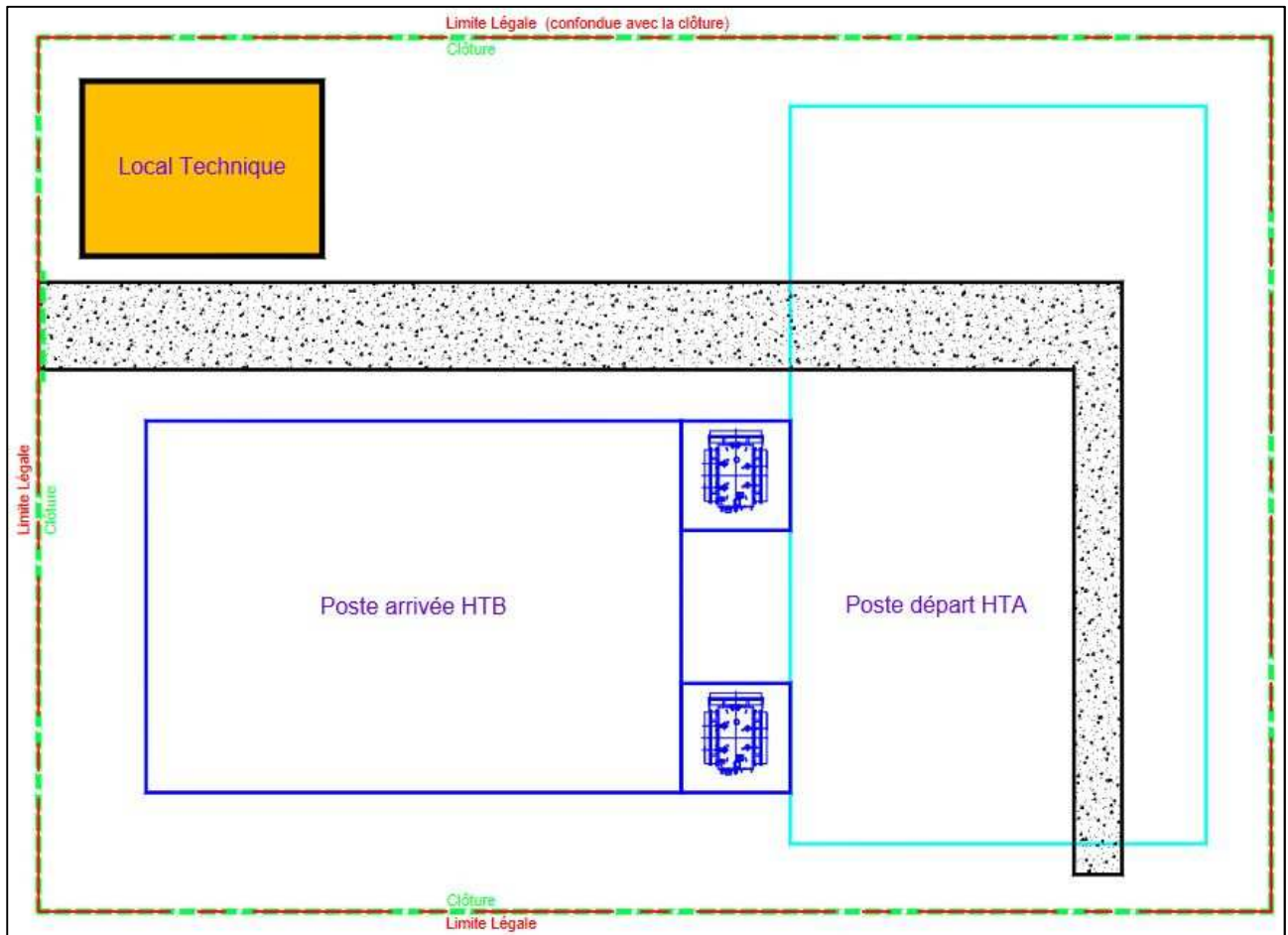
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec débord de tablier



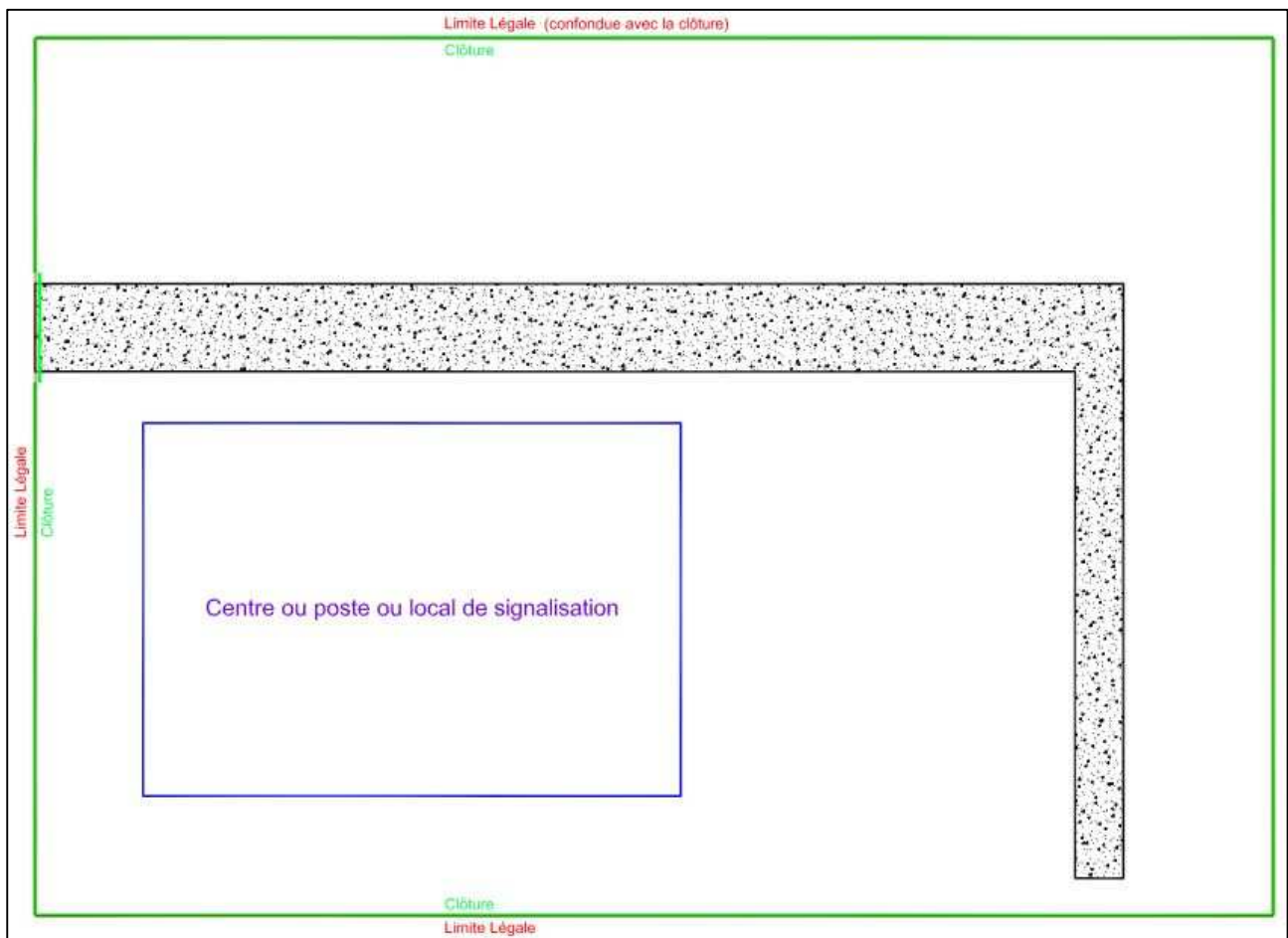
- De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain :



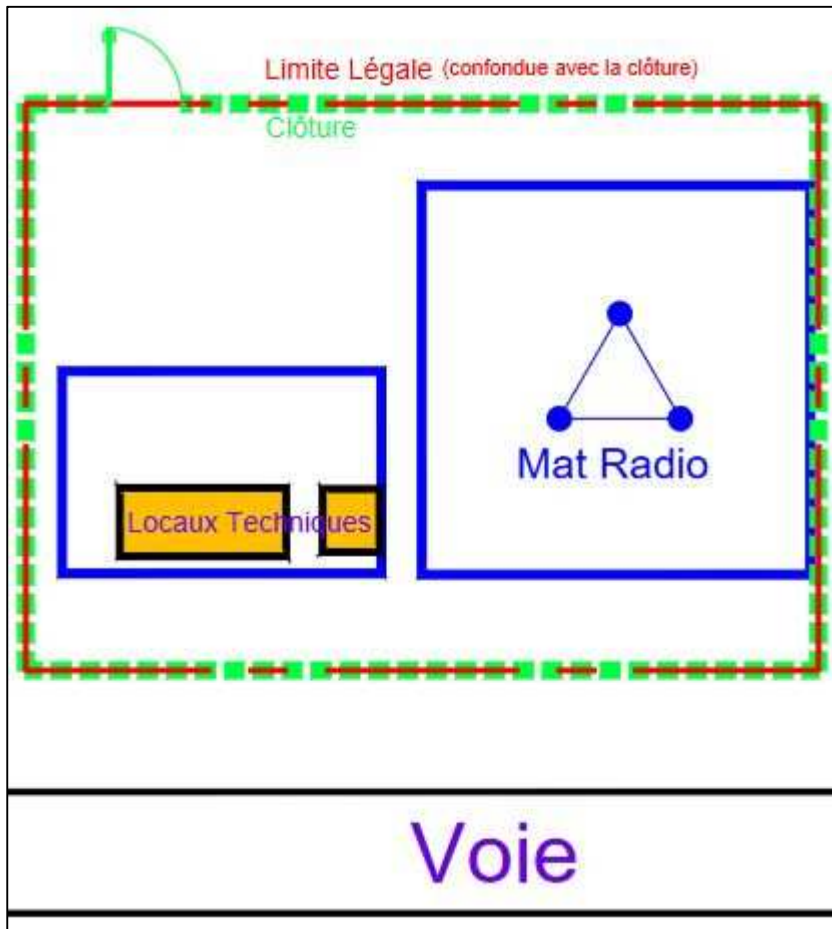
- De la clôture de la sous-station électrique :



- Du mur du poste d'aiguillage :



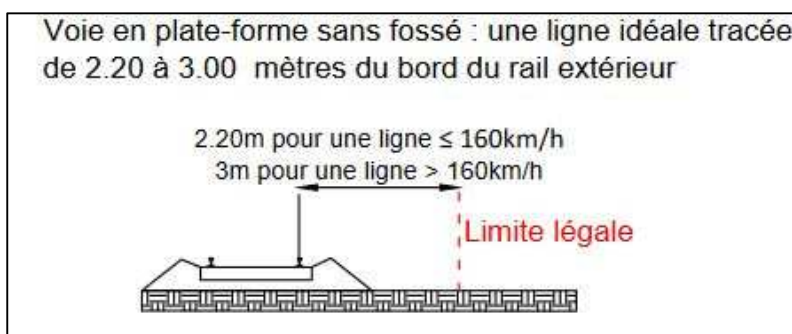
- De la clôture de l'installation radio :



- D'une ligne tracée à 2,20 mètres pour les lignes ou sections de ligne où il n'est pas circulé ou circulé jusqu'à 160 km/ h à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée :

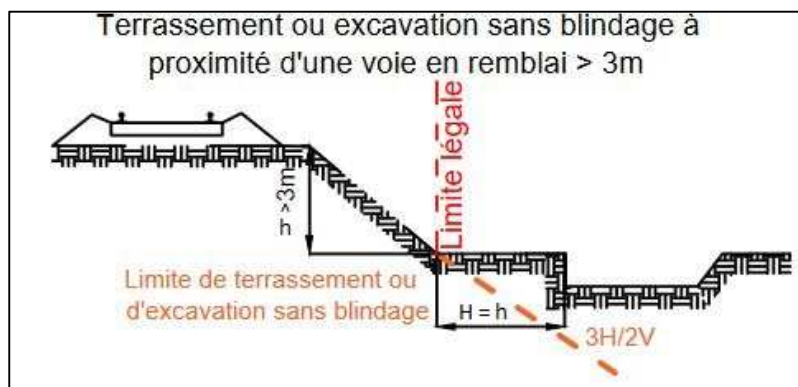
Ou

- D'une ligne tracée à trois mètres pour les lignes ou section de lignes où il est circulé à plus de 160 km/ h, à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée :



3. Exemples de matérialisation de la distance de recul définie à l'article R. 2231-5 du code des transports à respecter pour les projets de terrassement, excavation, fondation

Situation 1 : cas de la voie en remblai pour laquelle s'applique les distances de recul définies aux I et II de l'article R. 2231-5 du code des transports :



Nota : les remblais de plus de 3 mètres de hauteur (h) bénéficient d'une double protection :

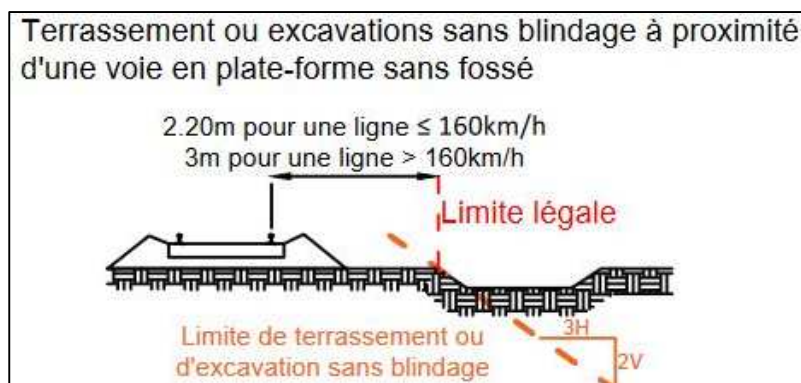
- une interdiction de terrasser dans une distance horizontale H inférieure à la hauteur du remblai h ;
- une interdiction de terrasser sans blindage sous un plan de 3 H (horizontal) pour 2 V (vertical), mesurée à partir de l'arrête inférieure du talus.

Situation 2 : cas des autres composantes de l'emprise de la voie ferrée pour lesquelles s'appliquent la distance de recul prévue au I de l'article R. 2231-5 du code des transports :

Pour tous les autres éléments composant l'emprise de la voie ferrée (article R.2231-2 du code des transports), il est interdit de réaliser des terrassements, des excavations, des fondations sans la mise en œuvre d'une solution de blindage sous un plan incliné à 3H pour 2V, positionné de telle sorte qu'il passe par le point d'intersection de la limite de l'emprise de la voie ferrée et du terrain naturel (II de l'article R.2231-5).

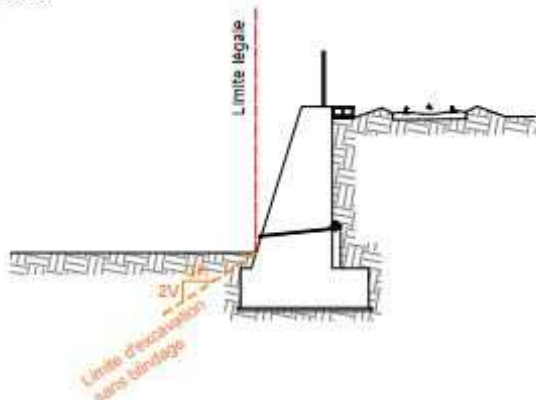
Le point de départ pour tirer ce trait correspondant au plan de 3H pour 2V, en dessous duquel une solution de blindage doit obligatoirement être mise en œuvre, est la limite de chaque composante de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports.

Exemple 1 : matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour la plateforme ferroviaire.

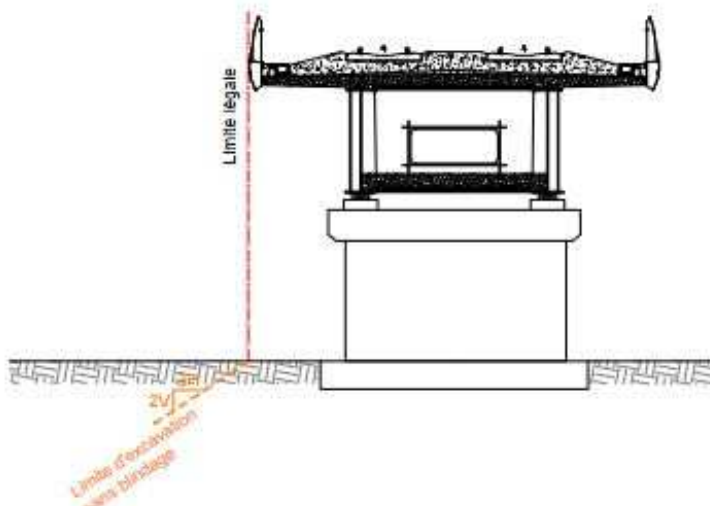


Exemple 2 : matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour l'ouvrage d'art aérien.

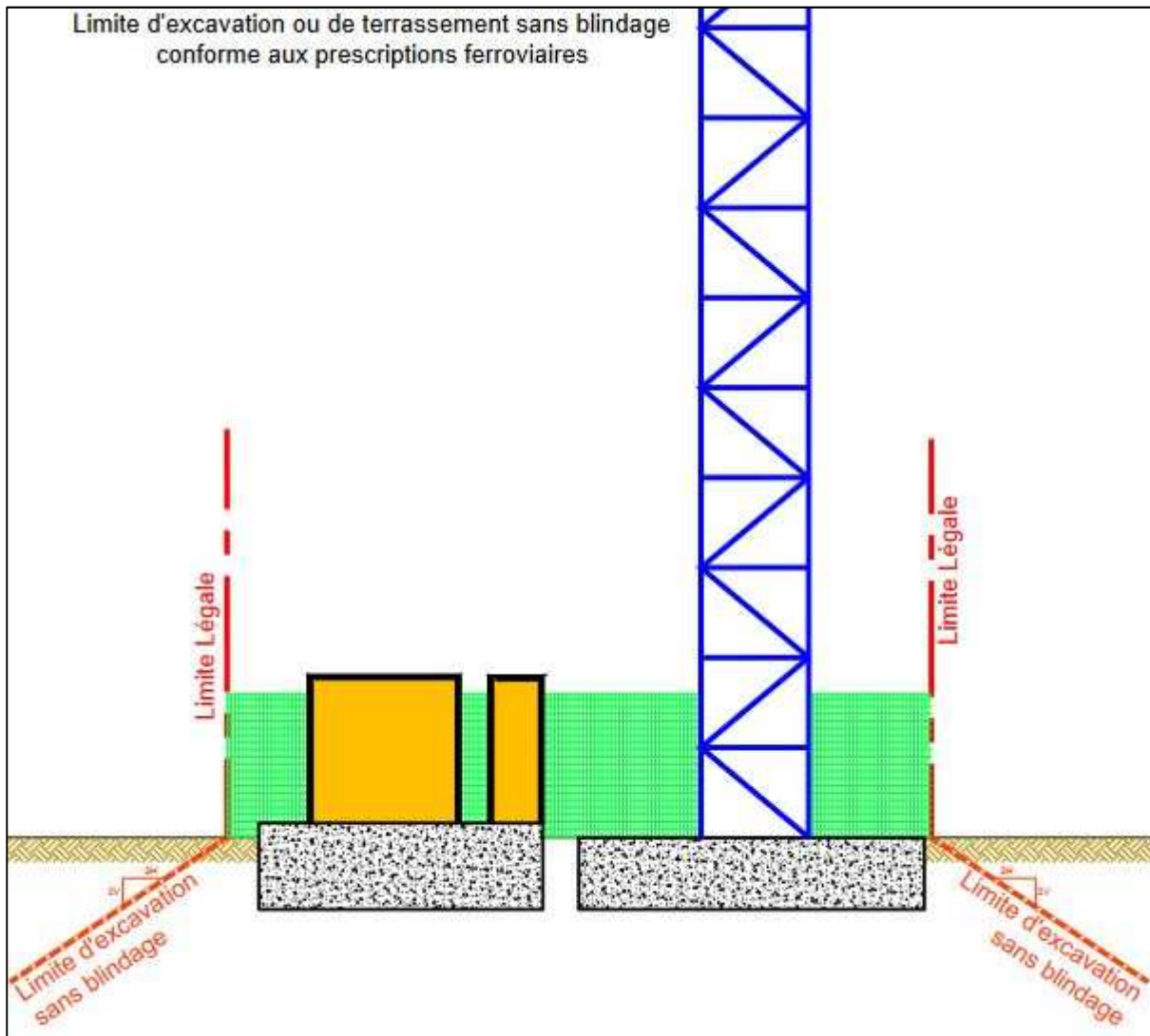
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée en remblai avec ouvrage de soutènement



Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec débord de tablier



Exemple 3 : matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour l'installation radio.





Mission régionale d'autorité environnementale
OCCITANIE

**Inspection générale de l'environnement
et du développement durable**

Information sur l'absence d'observation dans le délai sur Modification simplifiée n°7 du PLU de Port-La-Nouvelle (Aude)

N°saisine : 2025-014272

N°MRAe : 2025AO29

Montpellier, le 14 avril 2025

Par courriel reçu par la DREAL Occitanie, service d'appui à la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe), le 13 janvier 2025, la commune de Port-la-Nouvelle a sollicité l'avis de la MRAe sur le projet Modification simplifiée n°7 du PLU de Port-La-Nouvelle (Aude) au titre des articles R 104-21 et suivants du Code d'urbanisme relatifs à la procédure d'évaluation environnementale d'un document d'urbanisme.

La MRAe n'a pas émis d'observation dans le délai qui lui était imparti, soit avant le 13 avril 2025 (article R 104-25 du Code d'urbanisme).

Cette information est à porter à la connaissance du public lors de l'enquête publique. Elle figure sur le site internet de la MRAe.

COMMISSION DÉPARTEMENTALE DE PRÉSERVATION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS DE L'AUDE

séance du 30 janvier 2025

Référence du dossier	PLU modification simplifiée – commune de PORT-LA-NOUVELLE
Demandeur	mairie
Caractéristiques du projet	PLU modification simplifiée n°7
Cadre réglementaire	Obligatoire et simple
Saisine du : 24/12/2024	Délai : 24/03/2025

AVIS

L'objectif du projet de modification simplifiée n°7 est d'adapter le PLU de Port-La-Nouvelle pour permettre l'implantation d'un parc photovoltaïque au sol à la suite de la dépollution du site.

Le projet de modification concerne un ancien site du Dépôt Pétrolier de Port-La Nouvelle (DPPLN), ayant cessé son activité ; site pollué identifié en zone Us du PLU en vigueur.

Considérant que le projet de modification simplifiée permettra un projet adapté sur un site pollué

La commission émet un **avis FAVORABLE** au projet de modification simplifiée n°7 du PLU

À Carcassonne, le 30/01/2025
Pour le Préfet et par délégation,

Directrice Département:
des Territoires et de la Mer


Sylvie LEMONNIER