

Le PLUi exécutoire depuis le 2 février 2023 présente sur le plan du « III-Règlement graphique : Cébazan » une indication « Secteur avec interdiction de constructibilité pour des raisons environnementales, de risques, d'intérêt général identifié au titre de l'article R.151-31 du Code de l'Urbanisme » :

« Code de l'Urbanisme / Article R151-31 / Version en vigueur depuis le 01 janvier 2016/ Création Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 – art. : Dans les zones U, AU, A et N, les documents graphiques du règlement font apparaître, s'il y a lieu :

1° Les espaces boisés classés définis à l'article L. 113-1 ;
2° Les secteurs où les nécessités du fonctionnement des services publics, de l'hygiène, de la protection contre les nuisances et de la préservation des ressources naturelles ou l'existence de risques naturels, de risques miniers ou de risques technologiques justifient que soient interdites les constructions et installations de toute nature, permanentes ou non, les plantations, dépôts, affouillements, forages et exhaussements des sols. »

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000031720583#:~:text=2%C2%B0%20Les%20secteurs%20o%C3%B9,soient%20interdites%20les%20constructions%20et

(l'article R.151-31 du Code de l'Urbanisme ne fait pas référence spécifique liée à une réservation foncière spécifique pour une future infrastructure publique d'intérêt national / par ailleurs cette indication est présente aussi dans la légende des plans des autres communes de la intercommunalité).

Pour les infrastructures routières il y a autres références à indiquer sur les plans d'urbanisme :

- Article L151-41 - Code de l'urbanisme – Légifrance /

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043978366

- Article L122-1 - Code de l'environnement – Légifrance /

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000047303702

- Article Annexe à l'article R122-2 - Code de l'environnement –

Légifrance infrastructures de transport – 6 infrastructures routières /

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000042369329

Je considère que le-dit « trajet-déviation-PLUi » nécessite des travaux de terrassement d'ampleur, avec ouvrages à définir par un bureau d'études techniques spécialisés, difficilement réalisable à cause de la topographie des lieux et la différence des altitudes entre hameaux de Gache et Fontjun sur une distance très courte :

° La zone non aedificandi indiquée sur le plan du PLUi passe sur la zone "Plan Bezes" difficilement accessible (donc avec des grands déblais à réaliser dans le cas d'un passage d'une route pour des Poids Lourds et Convois Exceptionnels : entre Hameau du Fontjun / 222 n.g.f. / et le Chemin du Hameau de Gaches à Cazedarnes / 172 n.g.f. / donc une différence d'altitude de 50m sur 1000m environ; avec un dénivelé positif de 37m et négatif de 88m : donc un total de 125m pour obtenir une pente de 12% au milieu du trajet / soit à 197 n.g.f. / il faudra décaissé le terrain naturel / 237 n.g.f. / sur une hauteur de 40m. Entre le Chemin Gaches-Cazedarnes / 172 n.g.f. / de la D612 / 142 n.g.f. / sur une distance d'environ 1000m il y a une différence de 30m (dénivelé positif de 4,19m / dénivelé négatif de 35m) donnant une pente moyenne de 4%. Le

tronçon au long du ruisseau Daro sur 400m longueur environ est presque plat avec une pente moyenne de 2% (dénivelé positif de 2,37m / dénivelé négatif de 4,97m)

° Le trajet indiqué au PLUi d'une longueur d'environ 2km nécessite deux ronds points assez « proches » (400m) / (un sur la D612 au départ du Chemin de la Manière et l'autre sur la D36 après l'extension du cimetière) et un troisième à l'est du hameau Fontjun au raccord avec le trajet actuel D612 au col de Fontjun / aussi deux ponts au-dessus de la rue de la Carelle et du chemin de Gaches à Cazedarnes pour éviter leur condamnation (utilisation actuelle en « voie douce »).

°° Pour une première estimation financière il faudra faire une comparaison avec la déviation de Puisserguier un investissement d'environ 16 millions d'euros (trajet d'environ 3km, plus plat qu'à Cebazan, avec des terrassements moins amples, avec deux rond-points et 4 ponts) et conclure que le coût prévisionnel pour la déviation de Cébazan sera presque au même montant.

°° Ce n'est pas le trajet le plus court qui est plus économique à la réalisation, entretien et utilisation :

- profil Col'Fontjun-Plan'Bézès-Les'Mourédes / distance d'environ 1900m / dénivelé positif de 33m / dénivelé négatif 118m / pente moyenne de 8%_plus forte pente de 41%

- profil Col'Fontjun-Lou'Daro-Les'Mourédes / distance d'environ 2400m / dénivelé positif de 38m / dénivelé négatif 117m / pente moyenne de 7%_plus forte pente de 44%

- profil Col'Fontjun-Ruisseau'Fontrissou-Les'Mourédes / distance d'environ 3000m / dénivelé positif de 23m_ dénivelé négatif 103m / pente moyenne de 4%_plus forte pente de 25%

- profil Col'Fontjun-Combe'Farguette-Les'Mourédes / distance d'environ 3800m / dénivelé positif de 28m_ dénivelé négatif 107m / pente moyenne de 4%_plus forte pente de 21%

°° Pour comparaison je vous présente le trajet actuel de la D612 entre le Lirou-Daro et le col de Fontjun : distance d'environ 2200m / dénivelé positif de 0,31m_ dénivelé négatif 85m / pente moyenne de 4%_plus forte pente de 13%.

*** Les solutions possibles il y a 40 ans : des boucles « courtes » avec départ du pont sur Lirou : à l'ouest du hameau de Fraisse (env.2,2km, dénivelé env.45m, pente moyenne 5%) ou à l'est du hameau de Gache (env.1,4km, dénivelé env.40m, pente moyenne 4%) pour retrouver un rond-point (entre la RN112 et la Rue du Midi) ou prolongées autour du Puech des Cabanes (env.1,7km, dénivelé env.54m, pente moyenne 7%) pour retrouver la RN112 au nord de Fontjun, sont aujourd'hui infaisables à cause des constructions d'habitations en limite de l'agglomération sur la voie l'Impériale, la rue du Pont-Aqueduc, le chemin de la Carelle, le lotissement le Chardonay et celles du Campus-long du Fontjun.

*** La Route Nationale RN112 a été déclassé en Route Départementale D612, tout en gardant, même en augmentant le trafic des poids lourds, nécessitant entre Béziers et Saint-Pons des aménagements routiers spéciaux (rocares avec ponts-enrochements-tranchées, chaussées avec bandes de dépassement des véhicules lents).