

PREFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

Direction régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement  
Languedoc-Roussillon

Service Aménagement

Division Évaluation Environnementale

Nos réf. : EBI 441 / 1022 / 12  
Vos réf. :  
Affaire suivie par : **Emmanuelle BARETJE**  
emmanuelle.baretje@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. 04 34 46 66 90 – Fax : 04 67 15 68 00

Montpellier, le

- 2 NOV. 2012

Le Préfet de la Région Languedoc-Roussillon

à

Monsieur le Maire  
Ville de Narbonne  
Service Urbanisme  
B.P. 823  
11108 NARBONNE Cedex

**Objet :** avis de l'autorité environnementale sur le dossier de demande de permis d'aménager déposé par la SARL BARINGER et concernant le quartier Saint-Germain situé à Narbonne

Par courrier reçu le 3 septembre 2012, vous m'avez transmis, pour avis de l'autorité compétente en matière d'environnement prévu à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le dossier de demande de permis d'aménager déposé par la SARL BARINGER et concernant le quartier Saint-Germain situé à Narbonne.

Il s'agit d'un avis simple qui porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet.

Il vise en particulier à éclairer le public. Il est à joindre au dossier d'enquête publique. Il doit être également publié sur le site internet de la mairie de Narbonne et sur celui de la DREAL.

### **1. Présentation du projet**

Le projet se situe en continuité et en limite de l'urbanisation existante, à l'entrée Sud de la ville de Narbonne, en deuxième ligne d'une artère entrante de la ville, l'avenue d'Espagne, une zone commerciale le séparant de cette avenue.

Le site s'étend sur 12 ha et, est bordé au Nord-Est par la voie ferrée Narbonne – Perpignan, et au Sud-Est par l'A9.

La réalisation d'une plateforme multimodale était prévue sur ce site, ce qui explique l'état de friche à l'heure actuelle, et en particulier les traces sur le terrain d'un chantier débuté mais inachevé (décapage de l'ensemble du terrain, terrassements généraux et mise à la côte de plateformes, desserte en réseaux enterrés, bassin de rétention et une voirie centrale de desserte avec un trottoir de part et d'autre).

Le projet a pour objectif majoritairement l'implantation de commerces, ainsi que d'activités tertiaires et de services, mais également la réalisation de logements collectifs et d'un équipement public.

Le terrain du projet est situé en zone UYC du Plan Local d'Urbanisme de Narbonne modifié le 29/03/2012, qui permet la réalisation de logements en complément de la vocation principalement économique du secteur.

## **2. Cadre juridique**

L'autorité environnementale donne son avis sur le dossier, comprenant l'étude d'impact, dans les deux mois suivant sa réception, soit au plus tard le 3 novembre 2012.

## **3. Enjeux du territoire identifiés par l'autorité environnementale**

Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale concernent les nuisances sonores, liées à la présence en bordure du site de la voie ferrée Narbonne – Perpignan et de l'autoroute A9, et dans une moindre mesure, les modes de déplacements pour desservir le quartier et au sein même du site.

## **4. Qualité de l'étude d'impact**

Formellement, l'étude d'impact ne comporte pas tous les éléments prévus par l'article R.122-5 du code de l'environnement. En effet, le résumé non technique est absent, alors que son rôle est de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude.

Au titre de l'article L.128-4 du code de l'urbanisme, il manque également l'étude de faisabilité « *sur les potentialités de développement en énergies renouvelables, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération* ».

S'agissant des partis pris d'aménagement, le dossier présente, en tant que variante d'aménagement, le projet de plateforme logistique précédemment envisagé, et justifie notamment le choix d'avoir abandonné cette variante au regard des effets sur l'environnement. Cependant, l'étude d'impact aurait dû mener cette réflexion pour le projet actuel.

Par ailleurs, l'analyse de l'état initial du milieu naturel aurait utilement dû être complétée par des sorties terrain sur le site, afin de valider la conclusion avancée, à savoir l'absence de potentiel faunistique et floristique notable sur la zone, vu sa localisation et son état. L'autorité environnementale recommande que ces inventaires naturalistes, qui seraient à réaliser aux périodes les plus favorables pour l'observation de la faune et de la flore, restent proportionnés à la sensibilité environnementale de la zone (enjeux faibles a priori), ainsi qu'aux incidences prévisibles du projet sur l'environnement.

En ce qui concerne l'étude d'incidences Natura 2000, elle conclut à l'absence d'impacts sur les habitats et les espèces ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 situés à proximité du projet. Cependant, la démonstration est rapide et jugée peu convaincante, d'autant plus qu'il n'y a pas eu de vérification sur le terrain de la présence ou pas des espèces concernées. Il conviendrait d'utiliser les résultats des prospections naturalistes, afin de valider cette conclusion. De plus, la nature des habitats des sites Natura 2000 (inféodés aux zones humides) aurait utilement dû être prise en compte dans la démonstration d'absence d'impact.

## **5. Prise en compte de l'environnement dans le projet**

### **5.1. Nuisances sonores**

Le dossier souligne, à juste titre, que la zone est partiellement exposée aux nuisances sonores en raison de la proximité de voies bruyantes classées par arrêté préfectoral, l'autoroute A9 et la voie ferrée Narbonne – Perpignan. Si le secteur affecté par le bruit est bien indiqué dans le cas de l'autoroute A9 (bande de 300 m de part et d'autre de la voie), ce point n'est pas précisé concernant la voie ferrée.

On note favorablement que des mesures sonores ont été réalisées. Cependant, l'autorité environnementale s'interroge sur la pertinence des mesures effectuées, étant donné qu'une seule mesure a été effectuée entre 14h et 15h, et il n'y a pas de point de mesure en bordure de la voie ferrée. De plus, les résultats fournis ne sont pas très clairs, et mériteraient d'être précisés : il n'y a pas d'explication des résultats des pics enregistrés autour de 100 dB(A) (décibel), synonymes d'un secteur très bruyant, et les raisons pour lesquelles les résultats du point de mesure 2, pourtant localisé au centre du périmètre, affichent les valeurs parfois les plus élevées.

Ainsi, bien que les niveaux sonores mesurés, hors pics, soient compris entre 50 et 60 dB(A), ce qui traduit une ambiance sonore d'assez bonne qualité et une absence de gêne, l'étude acoustique,

ainsi que les conclusions sur l'influence de l'autoroute et de la voie ferrée, ne sont pas jugées convaincantes.

L'étude d'impact souligne les effets potentiellement négatifs du projet sur les riverains en termes de nuisances sonores liées à l'augmentation du trafic et à l'implantation d'un nouveau quartier. Néanmoins, l'impact de l'environnement existant (proximité de l'autoroute et de la voie ferrée) sur le projet, et en particulier sur les zones d'habitations prévues, n'est pas évalué. A ce titre, une carte superposant le plan d'aménagement du projet et les secteurs affectés par le bruit aurait utilement pu être réalisée. Il semblerait, en effet, si on réfère aux plans fournis et aux échelles correspondantes, qu'une grande partie du périmètre du projet soit comprise dans ces secteurs affectés par le bruit, contrairement à ce qui est écrit p. 30.

On note favorablement, qu'au vu des principes d'aménagement, une bande végétalisée, comprenant un bassin de rétention à la pointe Est du périmètre, est envisagée en bordure de l'autoroute A9, mais de largeur variable. De plus, les habitations se situent en retrait de la voie ferrée, tandis que les activités tertiaires et les commerces sont, eux, plus exposés au bruit. Quoiqu'il en soit, même si la conception des logements prévoit d'éloigner les pièces à vivre des sources de bruit, ainsi qu'une isolation phonique des habitations, l'autorité environnementale constate que les futurs habitants de ce nouveau quartier, ainsi que les usagers des bureaux et commerces seront exposés à des nuisances sonores résiduelles inévitables.

## **5.2. Modes de déplacements pour desservir le quartier et au sein même du site**

On peut regretter que le dossier n'évoque que très partiellement le thème des transports en commun. En effet, il est seulement précisé que la zone n'est pas desservie par des lignes de bus, mais que deux lignes passent à proximité à environ 200 m.

S'agissant des cheminements doux, l'étude d'impact indique que des liaisons douces seront créées entre les différents lots sur l'ensemble du périmètre, et prolongées vers le centre de Narbonne. A ce titre, le plan d'aménagement aurait utilement pu traduire clairement cette intention.

Compte-tenu de la situation géographique du projet excentrée du centre ville de Narbonne, la desserte externe et interne du site par les transports en commun et les cheminements doux mériterait une réflexion plus poussée et un engagement plus concret, afin d'offrir aux futurs usagers et habitants de ce nouveau quartier une réelle alternative à l'usage de la voiture.

## **6. Conclusion**

L'autorité environnementale recommande que les compléments suivants soient apportés :

- la qualité de l'étude d'impact mériterait d'être améliorée, en particulier concernant les partis pris d'aménagement. Le résumé non technique devrait être réalisé ;
- une réflexion plus poussée sur les transports en commun et les déplacements doux devrait être menée ;
- l'étude de faisabilité sur le développement en énergies renouvelables prévue par l'article L128-4 du code de l'urbanisme serait à réaliser.

Pour le Préfet et par délégation,

**Le Directeur Régional Adjoint  
de l'Environnement, de l'Aménagement  
et du Logement Languedoc-Roussillon**

**Francis CHARPENTIER**

