



PRÉFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON-MIDI-PYRÉNÉES

Autorité environnementale **Préfet de région**

**Projet de reconfiguration des infrastructures routières et de
l'accès urbain de l'entrée du Cap d'Agde
présenté par la commune d'Agde**

**Avis de l'autorité environnementale
sur le dossier présentant le projet
et comprenant l'étude d'impact**

Au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement (évaluation environnementale)

N° : 2015-001812

Avis émis le 17 FEV. 2016

DREAL LANGUEDOC-ROUSSILLON-MIDI-PYRÉNÉES
520 allées Henri II de Montmorency
34064 Montpellier Cedex 02

1 rue de la Cité administrative Bât G
CS 80002 - 31074 Toulouse Cedex

<http://www.languedoc-roussillon-midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr/>

Le Préfet de la région Languedoc-Roussillon-
Midi-Pyrénées,

à

Monsieur le Maire d'Agde
Gilles D'ETTORE
Hôtel de Ville – CS 20007
34306 Agde Cedex

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Service en charge de l'Autorité Environnementale : DREAL LR - Direction Énergie Connaissances / Département Autorité Environnementale

Contact : Eric BOUSQUET – eric.bousquet@developpement-durable.gouv.fr

Vous m'avez transmis le 18/12/2015, pour avis de l'autorité compétente en matière d'environnement prévu à l'article L.122-1 du code de l'environnement, l'étude d'impact relative au projet de « *reconfiguration des infrastructures routières et de l'accès urbain de l'entrée du Cap d'Agde* ».

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple. Il devra être porté à la connaissance du public et conformément à l'article R122-9 du code de l'environnement, être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il sera également publié sur le site Internet de la préfecture de département et sur celui de la DREAL.

La DREAL Languedoc-Roussillon a accusé réception du dossier en date du **18/12/2015**.

En sa qualité d'autorité environnementale par délégation du Préfet de Région, la DREAL a disposé d'un délai de 2 mois à compter de cette date pour donner son avis sur ce projet, soit au plus tard le **18/02/2016**.

Elle a pris connaissance de l'avis du Préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et de celui de l'agence régionale de santé (ARS).

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à évaluation environnementale ou à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité de l'opération mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

La démarche d'évaluation environnementale d'un projet doit permettre d'identifier, de décrire et d'évaluer les effets notables du projet, plan ou programme sur l'environnement et proposer des mesures pour éviter, réduire voire compenser les conséquences dommageables sur l'environnement et en assurer le suivi (L.122-1 du code de l'environnement).

L'autorité décisionnaire a l'obligation de fixer dans sa décision les engagements et les mesures à la charge du porteur de projet (L.122-3-1 et 5 du code de l'environnement).

Avis détaillé

1. Contexte et Présentation du projet

Contexte

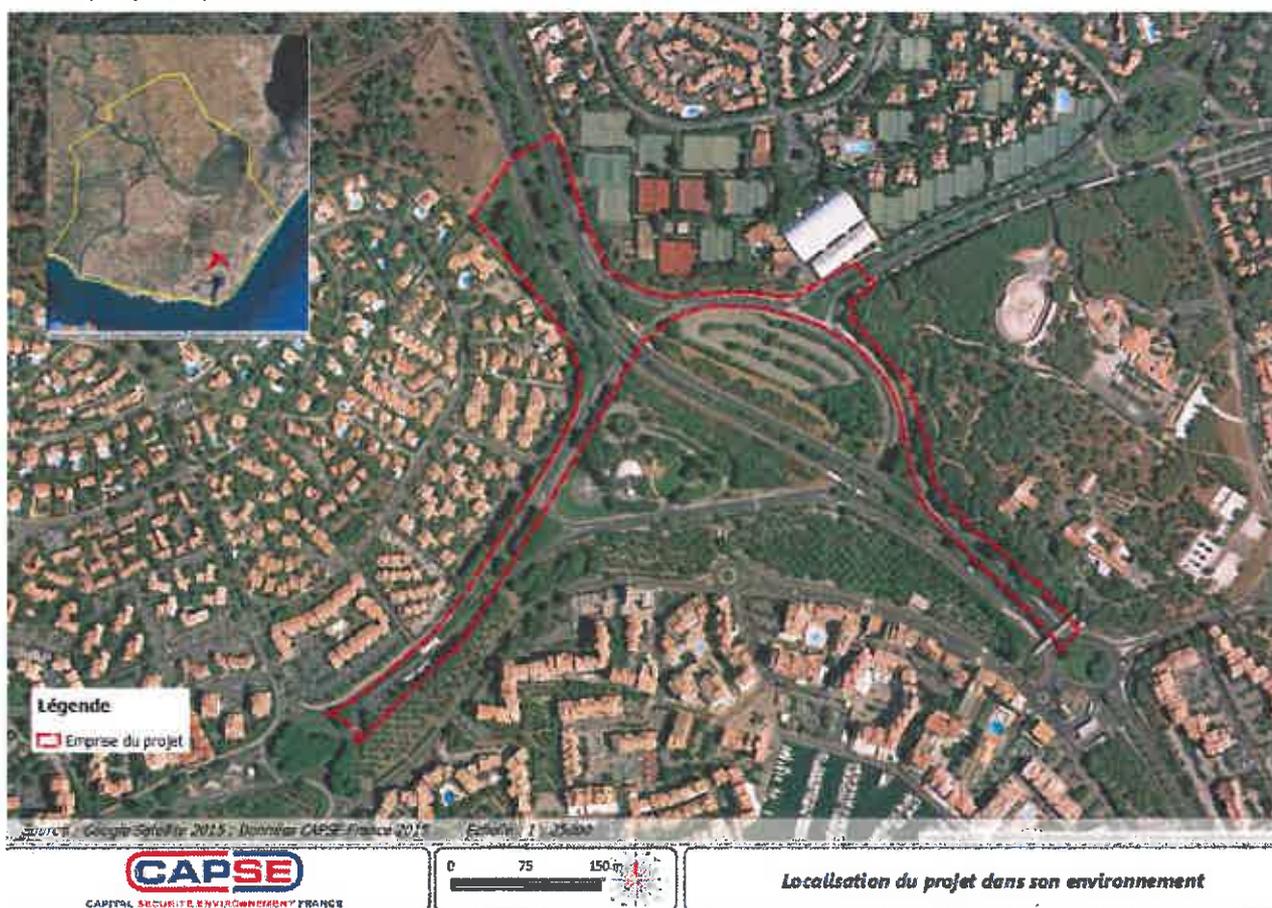
La commune d'Agde souhaite procéder à la reconfiguration des infrastructures routières et de l'accès urbain de l'entrée de la station balnéaire du Cap d'Agde, située au Sud de son territoire.

Le 6 novembre 2015, elle saisit l'Autorité environnementale (Ae) d'une demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact. Cette demande comportait un document titré « étude environnementale ». Dans sa décision du 10 décembre 2015, l'Ae indique au pétitionnaire que son projet est, par nature, soumis à étude d'impact systématique⁽¹⁾. La commune d'Agde saisit l'Ae le 16 décembre 2015 d'une demande d'avis sur une étude d'impact qui, à ce stade, n'est adossée à aucune procédure d'autorisation administrative et n'a donc pas fait l'objet d'un examen de complétude par un service instructeur préalablement à la saisine de l'Ae.

S'agissant des procédures d'autorisation auxquelles le projet pourrait être soumis, l'étude d'impact mentionne la possibilité d'une déclaration au titre de la Loi sur l'Eau, sous réserve de confirmation par le service instructeur après finalisation de l'étude hydraulique en cours.

Présentation du projet

Le projet présenté dans l'étude d'impact porte sur la reconfiguration du grand échangeur routier dénivelé (dit « rond-point du Bon Accueil ») entre la RD32E10 (« Cours des Gentilhommes »), principal accès routier à la station balnéaire qu'il traverse du Nord au Sud, et les avenues de belle Isle et des Contrebandiers qui la desservent d'Est en Ouest. Les deux objectifs du projet affichés dans l'étude⁽²⁾ sont de « permettre une liaison naturelle entre le parking des Arènes et le rond-point du bon accueil » et de « reconstituer un réseau routier périphérique ».



Source illustration : page 37 de l'étude d'impact, partie 4 « description du projet »

- (1) Au vu des éléments communiqués dans cette demande d'examen au cas par cas, l'Autorité environnementale constate que le projet relève de la rubrique 6°c) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement qui soumet à étude d'impact systématique les « travaux de création d'une route à 4 voies ou plus, d'allongement, d'alignement et/ou d'élargissement d'une route existante à 2 voies ou moins pour en faire une route à 4 voies ou plus ».
- (2) Objectifs présentés au § 3.2.2 du résumé non technique et au § 4.2 de l'étude d'impact

Pour permettre une liaison naturelle entre le parking des Arènes et l'office du tourisme (« Bulle d'Accueil »), le projet prévoit de dévier puis de déconstruire la partie du Cours des Gentilhommes⁽³⁾ qui les sépare.

Pour rétablir le réseau routier le projet, dont l'un des plans annexés à la demande d'examen au cas par cas fait état, porte sur la création et l'élargissement de voies et la réalisation de deux giratoires, l'un à l'intersection du Cours des Gentilhommes et de l'Avenue de Belle Isle, au Nord-Ouest du rond point, et l'autre au bout de l'Avenue des Contrebandiers au Nord-Est du parking des Arènes.



Source illustration : annexe 4 de la demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

L'aménagement de bassins de stockage des eaux de pluies et la création de voies douces pour les piétons et les cyclistes sont également prévus en marge du projet routier.

L'étude d'impact indique, au paragraphe 4.2, que le projet permettra « de requalifier l'entrée de ville du Cap d'Agde en sécurisant et fluidifiant les différents flux de véhicules, proposant des cheminements doux et piétons aujourd'hui peu lisibles, et restreindre au maximum les impacts sonores, visuels et environnementaux » et ainsi « d'améliorer le cadre de vie des habitants du Cap d'Agde, en réduisant d'une part les nuisances sonores, et en améliorant par ailleurs les conditions de sécurité dans leur traversée » et « la fluidité des itinéraires ».

L'Ae relève que la description des caractéristiques du projet d'infrastructures proposée au paragraphe 4.3.1. de l'étude est centrée sur le périmètre des voies créées ou réaménagées, sans couvrir cependant l'espace central concerné par les travaux d'effacement du Cours des Gentilhommes, déconstruction qui est pourtant affichée comme l'un des deux principaux objectifs du projet.

Plus fondamentalement, l'Ae relève que la description du projet proposée dans l'étude ne fait pas état du devenir de l'espace central ainsi libéré.

S'agissant de l'impact du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation et des activités économiques, l'étude d'impact indique au paragraphe 6.10.8 que « la majeure partie du tracé du projet est située en zone UD3, [et que] cette zone fait l'objet d'orientations d'aménagement dans le PADD concernant l'entrée de ville » comme en attestent les Orientations d'Aménagement et de Programmation du Plan Local d'Urbanisme (PLU) arrêté le 30 juin 2015 :

(3) Soit la partie de la RD32E10 à 4 voies sur remblai qui traverse le rond-point du Bon Accueil.

CAP sur l'entrée de station du Cap d'Agde
SCHEMA D'ORIENTATION DE PROGRAMMATION ET D'AMENAGEMENT:



Source illustration : <http://www.ville-agde.fr/la-mairie/urbanisme/revision-pos-en-plu> page 79 du document 3 « Les orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) »

Au regard du PLU de la commune d'Agde, l'étude d'impact souligne au paragraphe 9.3 que « Si l'on se projette dans l'avenir en supposant que des accords [fonciers] soient trouvés, le projet peut se présenter comme un atout en termes de dessertes pour la ville d'Agde [et] un argument pour ouvrir des secteurs à l'urbanisation jusqu'alors non desservis. Pour résumer, ce projet peut donc participer à la dynamisation du secteur et favoriser l'amélioration des connexions et des mobilités à plus larges échelles ».

Dans son avis du 25 septembre 2015, l'autorité environnementale a indiqué que l'évaluation environnementale qui a été produite à l'appui de la révision du PLU ne permet pas de dispenser d'étude d'impact les aménagements visés par l'annexe de l'article R 122-2 du code de l'environnement.

L'étude d'impact du volet routier, qui constitue par nécessité⁽⁴⁾ la première tranche opérationnelle de tout projet de reconfiguration de l'entrée de ville du Cap d'Agde, ne saurait, en l'état actuel, tenir lieu d'étude d'impact pour le projet global comprenant les aménagements urbains susceptibles de se réaliser dans ce secteur.

Dans l'étude présentée, seul l'état initial du réseau des eaux pluviales⁽⁵⁾ prend en compte ce lien fonctionnel entre le projet d'infrastructures et le futur aménagement de la « Bulle d'Accueil » pour conclure à « une augmentation globale des volumes générés [c'est-à-dire d'eau pluviale] après projet ... compte tenu de la prise en compte de l'aménagement de la future zone libérée au centre de la Bulle d'Accueil et l'absence a priori de bassins de compensation de l'imperméabilisation qui sera créée sur cette zone ».

L'Ae recommande de généraliser cette approche globale en intégrant toutes les composantes du projet à l'étude d'impact, soit également les voiries et les constructions à l'intérieur de l'opération d'aménagement.

Cette appréciation globale est la garantie d'une meilleure lisibilité du projet global pour le public.

(4) La déviation du Cours des Gentilhommes est un préalable nécessaire à la réalisation de l'opération d'aménagement et de construction de la Bulle d'Accueil, le tout constituant l'ensemble du programme des travaux à considérer dans l'étude d'impact.

(5) Cf. conclusion page 54 du document « étude hydraulique » joint en annexe 4 de l'étude d'impact.

2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale :

- les enjeux liés au projet global d'aménagement et de construction de l'entrée de ville du Cap d'Agde consécutivement à la réalisation du projet routier ;
- les commodités de voisinage et la santé humaine du fait de la proximité de zones urbanisées existantes et à venir, le projet pouvant impacter les conditions de vie et de circulation et avoir des effets permanents sur le bruit et la qualité de l'air, ainsi que sur l'eau et les milieux aquatiques ;
- le milieu naturel, car si le projet n'empiète pas sur une zone présentant un intérêt naturaliste particulier, il est néanmoins situé à l'aplomb d'un corridor écologique identifié par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE).

3. Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement

Formellement, au titre du R122-5 II 1° du code de l'environnement, l'étude d'impact doit être complétée par une présentation des principales solutions de substitution examinées permettant de justifier la variante retenue au regard des impacts sur l'environnement et la santé humaine.

L'Ae recommande que la description, et la caractérisation technique du projet routier, soit complétée et illustrée et qu'elle présente un calendrier prévisionnel de réalisation montrant l'enchaînement des différentes phases⁽⁶⁾ avec l'appui d'un plan de repérage des zones de travaux considérées. L'Ae relève par ailleurs que les deux solutions évoquées pour la phase 6 « voiries définitives » auraient utilement dû être présentées.

Comme indiqué dans la partie « présentation du projet » de l'avis, l'étude d'impact fait abstraction du volet relatif à l'aménagement de la zone centrale libérée, ce qui pénalise la caractérisation des effets vis-à-vis de l'environnement et la santé humaine. C'est notamment le cas des travaux de déconstruction du Cours des Gentilhommes, qui représentent potentiellement les volumes et mouvements de matériaux les plus importants, travaux qui auraient été utilement décrits et dont les effets auraient dû être pris en compte.

C'est également le cas des effets du projet sur l'exposition au bruit, sur la qualité de l'air et la santé des populations actuelles et futures du secteur : il ne peut être fait abstraction de l'augmentation des capacités de stationnement, de l'implantation d'immeubles d'habitation, de commerces et services associés, d'un hôtel et d'un équipement, a priori dédié aux jeux et aux loisirs, au sein de la Bulle d'Accueil⁽⁷⁾.

L'Autorité environnementale relève que l'état initial et l'analyse des effets du projet présenté ont par ailleurs fait l'objet d'études inégalement détaillées.

S'agissant du paysage, l'étude présente très sommairement les sensibilités paysagères⁽⁸⁾, présentation qu'il aurait été utile de compléter par une cartographie circonscrite des sensibilités visuelles⁽⁹⁾ identifiant les vues et champs de visibilité que le projet peut affecter. Le chapitre 6.10.3 « impact sur les sites et paysages » de l'étude conclut sur un impact positif du projet. Il aurait utilement dû présenter l'insertion paysagère du projet global d'aménagement du rond-point du bon accueil par l'intermédiaire de photomontages à l'appui des trois croquis d'éléments paysagers proposés.

S'agissant des études hydrauliques, qui sont en cours, elles ne permettent pas, à ce stade, « d'évaluer précisément les impacts sur les eaux de surface et de cibler les mesures à mettre en place »⁽¹⁰⁾. L'enjeu lié à l'augmentation des surfaces imperméabilisées pouvant provoquer une surcharge des réseaux d'eaux pluviales existants en aval nécessite que les incidences et les mesures à mettre en place soient précisément définies et clairement présentées dans l'étude d'impact, ce qui n'est pas le cas.

S'agissant des transports et des déplacements, l'étude aurait utilement dû présenter les éléments permettant d'apprécier les fonctionnalités du projet et ses effets sur les déplacements et la mobilité, notamment de la place faite aux modes actifs (marche, vélo)⁽¹¹⁾ et aux transports collectifs.

L'Ae relève que le sujet des transports collectifs n'est pas abordé alors que le projet impacte la desserte de tout le secteur de la Bulle d'Accueil⁽¹²⁾. Il aurait été utile de montrer que cette desserte est a minima conservée, voire améliorée par des aménagements dédiés qui favorisent la régularité de la desserte et leur usage.

(6) Cf. § 4.3.2 « Description des travaux de construction » pages 38 à 42 de l'étude d'impact.

(7) Source : <http://www.ville-agde.fr/la-mairie/urbanisme/revision-pos-en-plu>, document 3 « Les orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ».

(8) Cf. § 5.5.3 « sensibilités paysagères » page 107 de l'étude d'impact qui se réfère à un document annexe non trouvé.

(9) Par exemple au travers d'un reportage photographique identifiant et exprimant la structure et l'occupation du territoire avant le projet et rendant compte des perceptions proches et éloignées, notamment depuis les zones d'habitats, les infrastructures, les hauteurs avoisinantes et depuis le Canal du Midi.

(10) Cf. § 6.2 « impact sur les eaux de surfaces » pages 113 à 119 de l'étude d'impact.

(11) Notamment de fluidifier les itinéraires pour les modes actifs entre les pôles urbains d'Agde (gare) et du Cap d'Agde.

(12) La desserte par les transports collectifs est aujourd'hui assurée par le réseau Capbus (lignes 3 et 4) géré par la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée par des arrêts situés au niveau de l'office du tourisme.

Concernant les déplacements routiers, l'Ae s'interroge sur les effets d'un aménagement qui vise à remplacer un échangeur dénivelé par deux carrefours giratoires plans sans justifier leur capacité et leur bon fonctionnement en période de forte affluence, la saturation des carrefours plans pouvant être source d'importants encombrements routiers et donc de pollutions sonores et atmosphériques supplémentaires.

S'agissant de la sécurité routière, le secteur concerné par le projet est réputé sensible avec des facteurs d'accident en particulier liés aux infrastructures⁽¹³⁾. L'étude aurait avantageusement dû proposer un état des lieux de l'accidentologie du secteur et montrer que le projet répond bien aux objectifs présentés d'amélioration des conditions de sécurité des usagers dans leur traverse, notamment pour les usagers vulnérables que sont les piétons et les cyclistes.

Concernant les effets du projet sur la qualité de l'air et la santé humaine, l'étude compare la situation projetée à 2030 avec et sans le projet de modification des infrastructures⁽¹⁴⁾. Quel que soit le scénario retenu, l'étude conclut à des concentrations de polluants inférieures aux valeurs limites réglementaires et à un risque sanitaire très faible pour les populations situées au Nord du projet routier, a priori les plus exposées. Il serait cependant utile de justifier les hypothèses de trafic et de population retenues, qui sont équivalentes pour les deux scénarios, en prenant en compte les effets du projet global d'aménagement de la Bulle d'Accueil ainsi que la capacité des deux carrefours plans sur ces deux paramètres.

Il en est de même pour les hypothèses de trafic et d'exposition des populations retenues pour l'étude de bruit qui compare deux scénarios à 2035 avec et sans le projet de modification des infrastructures⁽¹⁴⁾.

L'Autorité environnementale relève par ailleurs que les simulations acoustiques sont basées sur l'estimation d'un Trafic Moyen Journalier Annualisé (TMJA) qui lisse les effets de pointe de la période estivale, période pourtant la plus sensible avec une forte augmentation du trafic routier et de la population potentiellement exposée. Elle recommande de s'appuyer sur les trafics moyens journaliers de la période estivale pour conclure valablement sur l'exposition au bruit et définir précisément les protections phoniques à mettre en œuvre.

S'agissant de l'analyse naturaliste, elle est basée sur des inventaires réalisés sur les quatre saisons (septembre, février, mars et juin). Ces inventaires visent tous les compartiments faune/flore susceptibles d'être impactés par le projet. Les conclusions de l'étude, qui qualifient de faibles les effets du projet, auraient cependant utilement dû tenir compte des effets sur le corridor écologique identifié dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) au droit du projet.

S'agissant du résumé non technique, il devrait être autonome en reprenant tous les aspects de l'étude d'impact. Il doit notamment proposer une présentation claire et illustrée du projet, des variantes examinées ainsi qu'une cartographie superposant le projet global et les enjeux identifiés en faisant preuve de pédagogie sur les sujets complexes⁽¹⁵⁾.

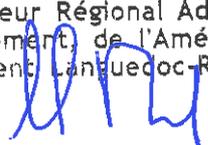
Conclusion

En l'état, l'étude d'impact se limite à l'analyse d'un projet de reconfiguration routière qui consiste à remplacer un carrefour dénivelé par deux giratoires plans en entrée de ville du Cap d'Agde.

Cette approche limitée au seul volet routier d'un projet global de reconfiguration urbaine de l'entrée de la station balnéaire du Cap d'Agde offre une vision incomplète de l'aménagement projeté en ce qu'elle ne rend pas compte des choix d'urbanisme dont procède le projet routier et des raisons pour lesquelles ce projet a été retenu eu égard aux effets sur l'environnement et la santé humaine.

L'Autorité environnementale recommande donc de compléter l'étude d'impact en y intégrant une présentation globale du projet d'aménagement et de reconfiguration de l'entrée de ville du Cap d'Agde. Elle recommande que l'étude d'impact soit en particulier complétée par une description suffisamment détaillée et illustrée des caractéristiques du projet global, et par un calendrier prévisionnel de réalisation, ceci pour mieux faire ressortir les composantes environnementales les plus sensibles aux travaux envisagés et pour proposer des mesures appropriées.

Pour le Préfet et par délégation,
Le Directeur Régional Adjoint
de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement Languedoc-Roussillon


Philippe MONARD

(13) Parmi ces facteurs, on retrouve les obstacles latéraux, la vitesse élevée (bien que la vitesse soit limitée à 50km/h en agglomération) avec des accidents impactant notamment les usagers vulnérables tels que les cyclistes et les piétons.

(14) Il est rappelé que le scénario avec le projet routier ne prend pas en compte le projet global d'aménagement de la Bulle d'Accueil.

(15) Notamment les sujets techniques et sensibles comme le bruit, la qualité de l'air et les risques pour la santé humaine.