



Liberté - Égalité - Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION OCCITANIE

## **Autorité environnementale** **Préfet de région**

**Projet d'aménagement du rond point du bon accueil à Agde (34)  
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° : 2016-004481**

**Avis émis le**

**28 OCT. 2016**

**DREAL OCCITANIE**

**Division Évaluation Environnementale Est  
520 allées Henri II de Montmorency  
34064 Montpellier Cedex 02**

**Division Évaluation Environnementale Ouest  
1 rue de la Cité administrative Bât G  
CS 80002 - 31074 Toulouse Cedex**

<http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/>

Le Préfet de la région Occitanie

à

L'Agglo Hérault Méditerranée  
Service Instructeur  
CAHM – Mairie d'Agde  
Rue Alsace Lorraine  
34300 AGDE

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

**Service en charge de l'Autorité Environnementale : DREAL Occitanie - Direction Énergie Connaissance/ Département Autorité Environnementale / Division Évaluation Environnementale Est**  
**Contact : Eric BOUSQUET – eric.bousquet@developpement-durable.gouv.fr**

Vous m'avez transmis le 31/08/2016, pour avis de l'autorité environnementale prévu à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le dossier de permis d'aménager (PA03400316K0005) du rond point du bon accueil à Agde (34), déposé par la commune d'Agde et comprenant une étude d'impact.

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 Occitanie a accusé réception du dossier en date du 31/08/2016.

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 31/10/2016.

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 de l'entrée de ville de la station balnéaire du Cap d'Agde. Ce projet prévoit la modification des infrastructures routières permettant la libération<sup>1</sup> puis l'aménagement et la construction de la partie centrale du rond-point du bon accueil.

Le 16 décembre 2015, la commune d'Agde a saisi l'Autorité environnementale (Ae) d'une demande d'avis sur l'étude d'impact de la reconfiguration des seules infrastructures routières de l'entrée de la station balnéaire. L'avis de l'Ae émis le 17 février 2016 a relevé que la description du projet proposée dans l'étude ne faisait pas état du devenir de l'espace central ainsi libéré. L'Ae a recommandé de compléter l'étude d'impact en y intégrant la présentation globale du projet d'aménagement et de reconfiguration de l'entrée de ville du Cap d'Agde.

L'Autorité environnementale note favorablement que le permis d'aménager (PA03400316K0005) comprend une étude d'impact faisant état du projet global de reconfiguration des infrastructures routières et d'aménagement du terre-plein central. Elle relève cependant que le formulaire de ce permis d'aménager ne porte que sur la réalisation d'une aire de stationnement ouverte au public de 1 382 places dans la partie centrale du rond-point du bon accueil et qu'elle ne vise ni le nombre de lots à bâtir projetés, ni la surface de plancher maximale envisagée et la répartition de la constructibilité qui sont évoqués dans l'étude d'impact.

S'agissant des autorisations environnementales auxquelles le projet pourrait être soumis, notamment au titre de la Loi sur l'Eau, l'étude d'impact mentionne<sup>2</sup> que le projet global, qui intercepte environ 56 ha de bassins versants, est « a priori » soumis au régime de la simple déclaration. L'Ae relève, qu'à ce stade, aucun dossier de déclaration ou d'autorisation n'a été déposé.

Il s'ensuit que le projet d'aménagement central est susceptible d'évoluer et que l'étude d'impact devra, le cas échéant, être complétée et / ou précisée pour traduire l'évolution des effets et des mesures proposées au cours des études opérationnelles.

Dans ce cas, l'Ae recommande que les différents dossiers d'instruction des procédures d'autorisations<sup>3</sup> relatifs à la réalisation de l'aménagement prennent si possible appui sur la même étude d'impact, complétée et actualisée en tant que de besoin.

### Présentation du projet

Le projet global de reconfiguration de l'entrée de ville du Cap d'Agde prévoit le remplacement du grand échangeur routier dénivelé par deux giratoires plans et l'aménagement du terre-plein central, après libération des emprises par l'effacement du cours des gentilhommes (actuelle RD32 à 2x2 voies), pour créer un nouveau quartier urbain marquant l'entrée de la station littorale.



A gauche l'emprise du projet de reconfiguration des infrastructures et à droite l'emprise du projet d'aménagement d'un nouveau quartier en entrée de ville du Cap d'Agde (source : figures 11 et 12 pages 19 et 22 de l'étude d'impact)

L'objectif affiché est de « moderniser l'entrée du Cap d'Agde et de sécuriser les routes entrantes et sortantes afin d'offrir une forte visibilité sur l'urbanisation de la ville ».

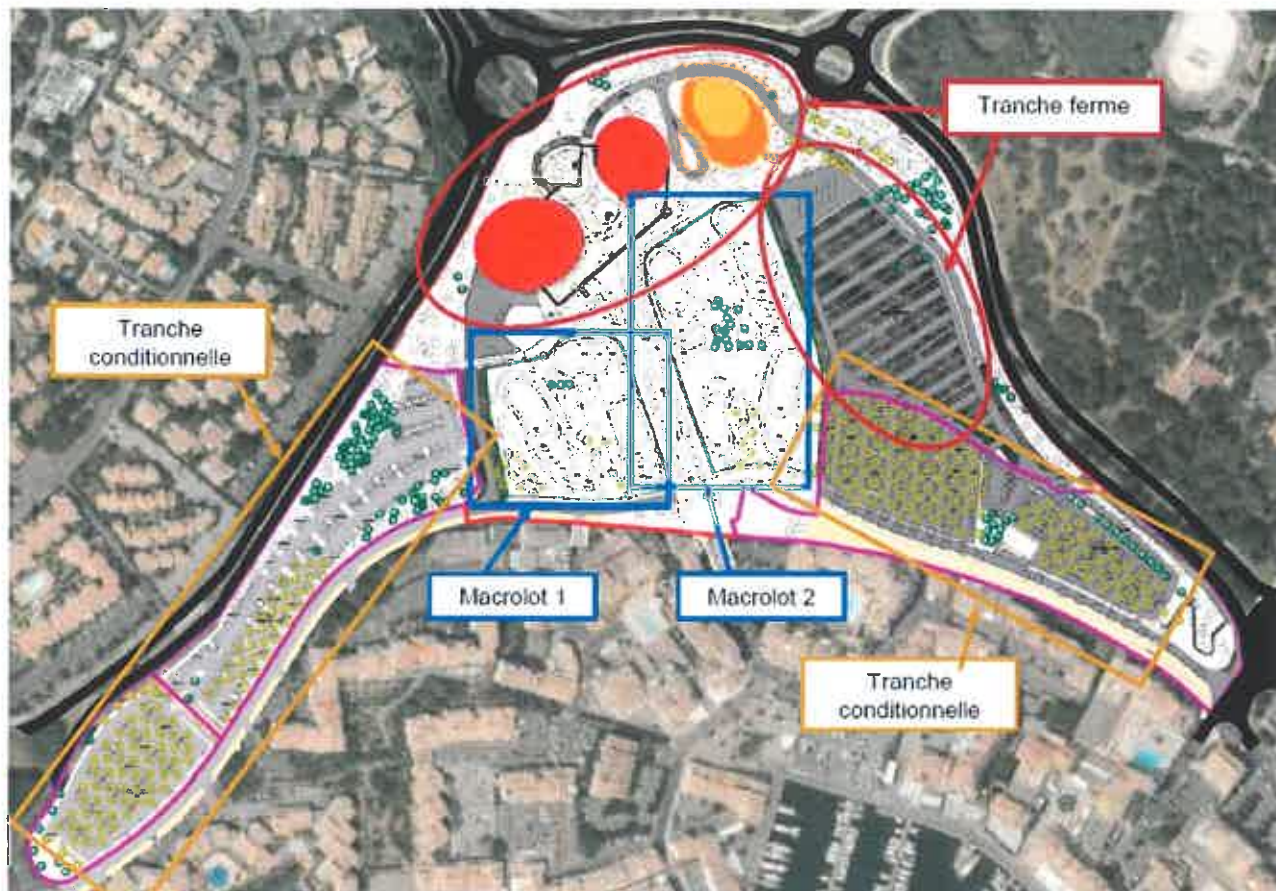
1 Libération qui nécessite la déconstruction de la partie du cours des Gentilhommes qui traverse ce rond-point.

2 Au § 4.4.2 « situation administrative au titre de la loi sur l'eau » pages 26 et 27 de l'étude d'impact.

3 Autorisation loi sur l'eau et/ou nouvelle autorisation d'urbanisme (PA, PC...) relative aux constructions et aménagements autres que les parkings.



Le programme de construction de ce nouveau quartier porte sur un bâtiment « signant l'entrée du Cap » abritant un nouveau casino et un centre de congrès<sup>4</sup> ainsi que sur de « futurs programmes immobiliers » à construire sur les macro-lots 1 et 2 identifiés sur le plan ci-dessous. Un regroupement des services publics (police nationale, municipale, poste, mairie annexe, etc.) dans cette nouvelle centralité, en liaison avec le centre-port, est également prévu.



Plan de masse du « projet sommaire » présentant les aménagements et constructions envisagés (source : figure page 6 de la notice hydraulique constituant l'annexe 2 de l'étude d'impact).

Le plan de composition du permis d'aménager (pièce 04) fait état de 5 lots à construire d'une emprise globale de 31 290 m<sup>2</sup> avec des hauteurs maximales allant du R+1 (casino) au R+8 (hôtel).

Les objectifs de délais sont présentés dans un « planning opérationnel simplifié ». Il est indiqué page 18 de l'étude que les travaux de reconfiguration des infrastructures « en cours de réalisation » devraient se poursuivre jusqu'à mai 2017. Il est également précisé, page 22 de l'étude, que « les informations concernant les travaux de construction des bâtiments de l'îlot central ne sont pas connues ».



« Planning opérationnel simplifié » du projet global de reconfiguration de l'entrée de ville (source : figure 5 page 12 de l'étude d'impact)

L'Autorité environnementale recommande de présenter un calendrier prévisionnel tenant compte de la construction des immeubles projetés, avec l'indication du découpage opérationnel envisagé et des périodes retenues en application des mesures annoncées<sup>5</sup> pour réduire l'impact des travaux.

4 Voir § 4.3.1 page 17 de l'étude d'impact.

5 Voir § 6.9 « impact sur le patrimoine naturel » pages 157 à 163 de l'étude d'impact.

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

- Le milieu humain, le projet pouvant avoir des effets permanents sur le bruit, la qualité de l'air et l'exposition au risque d'inondation des riverains et futurs habitants ;
- le paysage, ce projet urbain étant susceptible d'impacter notablement tant les perceptions proches qu'éloignées de l'entrée de la station balnéaire ;
- le milieu naturel, le projet peut avoir des incidences sur l'eau, les milieux aquatiques et est situé à l'aplomb d'un corridor écologique et en front d'un réservoir de biodiversité identifiés par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique du Languedoc-Roussillon.

## 3. Qualité de l'étude d'impact

Formellement, l'étude d'impact présente les éléments exigés au titre du R122-5 II 1° du code de l'environnement.

L'autorité environnementale relève cependant que la présentation des principales solutions de substitution examinées permettant de justifier la variante retenue au regard des impacts sur l'environnement et la santé humaine ne concerne que les propositions alternatives du volet routier du projet. C'est ainsi que la partie du résumé non technique qui est consacrée à la présentation du projet d'aménagement ne donne que peu d'indication sur les raisons du choix du projet, le contenu du programme de travaux et les modalités de sa mise en œuvre notamment. En outre, le résumé non technique qui rassemble des extraits de l'étude d'impact, notamment des tableaux de synthèse des impacts, manque d'illustrations.

*L'Autorité environnementale suggère donc de prolonger la démarche relative à la partie routière avec la présentation des différents scénarii d'aménagement qui ont été envisagés. Elle suggère également d'illustrer davantage le résumé non technique et de le compléter pour faciliter l'appréhension des composantes essentielles du projet, avec l'indication des mesures prises pour éviter, réduire ou compenser ses effets.*

Par ailleurs, aucune étude de faisabilité<sup>6</sup> sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone n'est présentée à ce stade. *L'autorité environnementale recommande donc de produire cette étude préalablement au dépôt des autorisations de construire.*

La partie « présentation du projet » de l'étude d'impact est également imprécise, s'agissant du découpage opérationnel et des travaux de construction des bâtiments. *L'autorité environnementale recommande donc de compléter l'étude par une présentation mieux illustrée des phases de réalisation de l'opération (avec l'appui de plans de repérage des zones de travaux par exemple) et de proposer un calendrier prévisionnel faisant état de toutes les phases d'aménagement et de construction. Cette présentation doit permettre d'évaluer les impacts du projet et les mesures appropriées, notamment pendant les phases de réalisation.*

A titre d'exemple, l'étude présente, page 154, un bilan quantitatif des déchets avant démolition qui ne concerne que le volet routier et ne rend pas compte des travaux d'aménagement de la partie centrale qui, avec la déconstruction du Cours des Gentilhommes et la constitution d'importants volumes de rétention (dont 8 000 m<sup>3</sup> prévus enterrés), représentent potentiellement les plus importants volumes de déchets et mouvements de matériaux.

*L'Ae recommande de compléter ce bilan quantitatif par l'estimation de l'ensemble des déchets générés par le projet d'aménagement central et par l'indication de leur destination.*

## 4. Prise en compte de l'environnement

### Paysage

L'analyse paysagère reprend celle, très sommaire, proposée dans l'étude d'impact du volet routier. Elle ne propose ni cartographie des sensibilités visuelles ni identification des vues et champs de visibilité que le projet peut affecter. Le chapitre « impact sur les sites et paysages » (6.10.3) est complété par des points de vue aériens du projet d'aménagement qui ne rendent pas compte des vues et champs de visibilité que le projet est susceptible d'affecter au niveau du sol.

*L'Ae recommande de présenter l'insertion paysagère du projet depuis les points de vue et champs de visibilité affectés, notamment depuis les hauteurs environnantes (Mont saint-Martin notamment) et les quartiers limitrophes.*

---

<sup>6</sup> Etude de faisabilité à réaliser au titre de l'article L300-1 alinéa 3 du code de l'urbanisme.



## **Eau, milieux aquatiques et risque inondation**

L'étude se base sur la création de 340 logements environ et la capacité d'accueil du casino et du palais des congrès pour estimer l'augmentation de la capacité d'accueil de la station à 949 « équivalent habitant » pour conclure que la capacité des réseaux d'eau potable et d'assainissement peut satisfaire les nouveaux besoins.

S'agissant de la gestion des eaux pluviales et du risque inondation, le projet prévoit l'imperméabilisation d'une grande partie du rond-point du bon accueil, ce qui génère des volumes compensatoires de rétention relativement importants (environ 9 200 m<sup>3</sup> dont 8 000 m<sup>3</sup> prévus enterrés) calculés pour une occurrence décennale. *L'Autorité environnementale relève qu'à ce stade aucun dossier loi sur l'eau n'a été déposé et elle attire l'attention du maître d'ouvrage sur l'utilité du dossier de loi sur l'eau pour s'assurer de l'efficacité et de la pérennité des aménagements hydrauliques qui seront effectivement réalisés.*

## **Transports et déplacements**

L'étude donne quelques indications sur les fonctionnalités du projet et ses effets sur les déplacements et la mobilité.

Au sujet de l'aménagement central, l'étude conclut<sup>7</sup> que « les trafics routiers devraient rester sensiblement identiques avant et après la réalisation du projet » arguant du fait que « La majorité des équipements prévus dans le projet central existent déjà au Cap d'Agde ... sont donc rapprochés sans créer un point d'attraction supplémentaire », qu'il est « peu probable que de nouveaux aménagements voient le jour et attirent ainsi plus de monde » et que « Le nombre de logements prévu sur l'îlot central n'entraînera pas une hausse significative du trafic ».

L'Ae relève que le projet renforcera l'offre de stationnement du secteur du bon accueil, favorisant ainsi le recours à la voiture individuelle pour se rendre au Cap d'Agde. Ce trafic interne au nouveau quartier n'est pas évalué et n'est pas explicitement pris en compte dans l'estimation des effets du projet global. Elle note également que le trafic actuellement réparti sur les voiries du rond point dénivélé va se concentrer entre les deux giratoires plans créés, comme en attestent les modélisations des effets du projet, tant sur la qualité de l'air que sur l'ambiance sonore.



Modélisation de la concentration horaire moyenne annuelle en particules fines « PM10 » exprimée en µg/m<sup>3</sup> avant et après modification des infrastructures d'entrée de ville du Cap d'Agde (source : figures 92 et 93 pages 131 de l'étude d'impact)

***L'Ae recommande donc de compléter les modélisations des effets du projet, notamment sur la qualité de l'air et l'ambiance acoustique, en intégrant les trafics internes du nouveau quartier de la zone d'accueil.***

Les modes de déplacement alternatifs<sup>8</sup> à la voiture, notamment les modes actifs (marche, vélo), susceptibles de faire diminuer les flux de véhicules et leurs impacts sur le bruit et la qualité de l'air, sont évoqués à la seule échelle du projet. De plus, l'étude conclut (page 117) que « la voie ferrée la plus proche se trouvant à plus de 2,3 km de l'emprise du projet, il n'y a aucun impact attendu sur le trafic ferroviaire ».

***L'Ae recommande cependant de compléter l'étude par une analyse des continuités d'itinéraires cyclables à l'échelle des deux pôles urbains d'Agde et de présenter les éventuelles mesures prévues pour développer les modes de déplacement alternatifs à l'automobile entre la gare de la ville centre et le futur pôle d'échange multimodal que le PLU de la commune prévoit de réaliser dans la zone d'accueil du Cap d'Agde<sup>9</sup>. Il conviendrait de préciser comment les aménagements prévus, notamment l'aire de stationnement public de 1 382 places, s'articulent avec le développement des modes de déplacement alternatifs à la voiture.***

7 § 6.4.2.1.1 page 114 de l'étude d'impact.

8 Les modes actifs (marche, vélo) et les transports collectifs.

9 Pôle d'échange évoqué au § 6.4.2.1.3 page 117 de l'étude d'impact.

## **Milieu naturel**

En ce qui concerne la compatibilité du projet avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), l'étude conclut que les effets sur le corridor écologique identifié au droit du projet sont nuls. Elle explique (page 175) que « les principales espèces concernées par ces réservoirs de biodiversité et les corridors associés sont des espèces aviaires » qui « fréquentent ces espaces, en se déplaçant de l'un à l'autre pour y trouver nourriture, aire de repos ou de reproduction » et que « de manière générale, le projet ne perturbera pas le déplacement des oiseaux, qui doivent déjà passer au-dessus de voies à circulation dense et de zone bâties. Puisque le projet ne change pas foncièrement l'occupation du sol (cela restera une zone urbanisée) ».

*L'Autorité environnementale prend acte de cette analyse relative aux effets à terme du projet et elle demande qu'elle soit complétée en ce qui concerne les phases de travaux qui peuvent néanmoins engendrer temporairement des effets tant pour les espèces aviaires que les espèces terrestres identifiées sur le secteur d'étude. Le cas échéant il importe de traduire les mesures de réduction des effets proposées<sup>10</sup> sur la faune, la flore et les habitats (adaptations du calendrier des travaux et suivi du chantier notamment) dans le planning prévisionnel de réalisation présenté.*

## **Conclusion**

Comme indiqué en début d'avis, l'Autorité environnementale note favorablement que le permis d'aménager s'appuie sur une étude d'impact qui porte sur un projet global de reconfiguration de l'entrée de ville du Cap d'Agde, au niveau du rond point dit du Bon accueil, projet qui comporte deux volets, l'un relatif aux infrastructures routières et l'autre à l'aménagement du terre-plein central.

De ce fait l'étude comporte de nombreux compléments qui découlent de la prise en compte du volet aménagement de l'opération. Cependant, l'appréhension de l'ensemble des impacts du projet global reste incomplète sur quelques points, soit que le phasage des opérations et des travaux ne soit pas encore connu avec précision, soit que certaines procédures ne sont pas encore parvenues à leur terme, par exemple celles de la loi sur l'eau ou l'étude du potentiel d'énergies renouvelables requise par le code de l'urbanisme.

Les recommandations que l'autorité environnementale fait dans le cadre du présent avis procèdent donc d'un double objectif, la bonne information du public et la qualité environnementale de l'opération.

Pour le Préfet et par délégation,

  
Le Directeur Régional Adjoint  
Philippe MONARD

---

<sup>10</sup> § 6.9 « impact sur le patrimoine naturel » pages 157 à 163 de l'étude d'impact.

