



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

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

Montpellier, le 09 NOV. 2012

Service Aménagement Durable des Territoires et Logement

Le Préfet de la Région Languedoc-Roussillon

Unité Évaluation Environnementale et Urbanisme

à

Nos réf. : EB/NL 1074 - 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

Monsieur le Sous-Préfet de Béziers

Sous-Préfecture de Béziers

Bureau des Politiques Publiques

Boulevard Edouard Herriot - BP N°742

34526 BEZIERS Cedex

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet de ZAC La Capucière sur la commune de Bessan, déposé par la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée

Par courrier reçu le 9 août 2012, complété par la transmission de l'avis de l'Agence Régionale de Santé le 11 septembre, 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 d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet de ZAC La Capucière sur la commune de Bessan, déposé par la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée.

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 préfecture et sur celui de la DREAL.

1. Présentation du projet

Le projet s'étend sur 34 ha au Nord de la commune de Bessan, à proximité de l'échangeur autoroutier Agde – Pézenas. Il se situe sur le secteur de la Capucière, en continuité de l'actuelle zone d'activités économiques (ZAE) de la Grange Basse. Le site est enclavé par l'autoroute A9 au Nord, la ligne ferroviaire Agde-Lodève à l'Est, la RD 13 à l'Ouest et la ZAE existante au Sud.

Le périmètre initialement prévu de la ZAC a évolué pour des raisons économiques et réglementaires : le projet n'intègre plus à l'heure actuelle la zone maraîchère, la ZAE (pour laquelle une requalification était envisagée) et les parcelles d'habitations à l'Est.

L'objectif initial de la ZAC demeure identique : accueillir des commerces et services, des industries agro-alimentaires, une zone logistique, des sièges sociaux régionaux et nationaux, une halte de repos et de loisir autoroutière ... L'implantation de ces nouvelles activités se fera en cohérence avec celles existantes sur la ZAE de la Grange Basse.

Le projet nécessite une mise en compatibilité du Plan actuel d'Occupation des Sols (POS) de la commune, afin de permettre sa réalisation.

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 11 novembre 2012.

Horaires d'ouverture : 8h30-12h30 / 13h30-17h30

Tél. : 33 (0) 4 34 46 64 00 – fax : 33 (0) 4 67 15 68 00

520 allées Henri II de Montmorency

34064 Montpellier cedex 02

Le dossier de création de cette ZAC a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale, en date du 10 novembre 2011, qui recommandait que des compléments soient apportés. Il s'agit ici de l'étude d'impact actualisée dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique concernant ce projet.

3. Qualité de l'étude d'impact

L'autorité environnementale relève que des efforts ont été faits, afin d'améliorer la clarté et la lisibilité de l'étude d'impact.

Cependant, on peut s'interroger sur le choix de présentation des mesures. En effet, seules les mesures en phase travaux et les mesures naturalistes sont décrites dans la partie « Mesures dans l'optique d'un projet intégré dans son environnement ». Les autres mesures sont, elles, exposées dans la partie « Présentation et justifications du projet », et présentées dans un tableau de synthèse comme « des éléments de réponse à la redéfinition des impacts ». Il aurait été préférable, pour faciliter la compréhension, de regrouper l'ensemble des mesures dans une seule et même partie intitulée « Mesures ».

Par ailleurs, certaines cartes auraient utilement pu matérialiser le périmètre du projet (34 ha), en plus du périmètre d'étude (52 ha).

Enfin, le résumé non technique, bien qu'illustré par plusieurs plans ou cartes et tableaux de synthèse, mériterait d'être complété sur les points suivants, afin de permettre une bonne prise de connaissance globale du sujet par le public :

- le résumé ne traduit pas les enjeux écologiques réels du site : il indique seulement la « présence d'une palette d'habitats propice à une diversité faunistique et floristique certaine comportant des espèces faisant l'objet d'une réglementation » ;
- il ne permet pas d'avoir une bonne traçabilité des réflexions menées. En effet, il n'y a pas de partie « Effets du projet sur l'environnement », les effets sont abordés dans la partie « Projet intégré dans un contexte territorial et environnemental précis » : les tableaux de synthèse des impacts-mesures sont présentés au milieu des différents éléments de description du projet, et les mesures sont évoquées avant les impacts.

4. Prise en compte de l'environnement dans le projet

4.1. Le milieu naturel

On note favorablement que, suite aux observations de l'autorité environnementale, des inventaires complémentaires ont été réalisés en janvier 2012. L'étude d'impact souligne qu'ils confirment la liste des habitats naturels identifiés sur la zone d'étude lors de la réalisation des inventaires au printemps 2011. Il est également précisé que de nouvelles espèces floristiques et faunistiques ont été observées, essentiellement des fleurs et des oiseaux.

On regrette que la cartographie des enjeux naturalistes n'indique toujours pas la localisation /l'utilisation du site pour les diverses espèces faunistiques contactées : en plus des points d'observation de la Diane (papillon) et de la Rainette méridionale, seule l'Alouette lulu a été prise en compte.

Par ailleurs, le dossier présente en détail la première campagne d'inventaires, et ensuite très rapidement les résultats de la seconde réalisée par un autre bureau d'étude. Il est précisé que certains de ces résultats ne seront pas pris en compte, en particulier les oiseaux en transit et nicheurs probables non observés lors de la première campagne. On peut s'interroger sur ce choix qui n'est pas justifié.

De plus, l'étude d'impact souligne que les deux cartographies de synthèse des enjeux écologiques issues des deux campagnes présentent des similitudes, sans préciser lesquelles. On relève qu'elles présentent également des différences au niveau de la hiérarchisation des enjeux écologiques des différents milieux : le petit étang, les mares temporaires centrales et au Nord Ouest du site le long de l'autoroute sont identifiées comme des milieux à fort enjeu écologique d'un côté, et comme des zones de moindre enjeu et d'impact anthropique existant fort de l'autre.

Afin de faciliter la compréhension, l'étude d'impact aurait dû utilement présenter une synthèse de ces deux campagnes avec une unique cartographie des enjeux et une unique conclusion.

S'agissant des effets du projet sur l'environnement, on note favorablement qu'une analyse des

impacts détaillée a été réalisée habitat par habitat, espèce par espèce pour les oiseaux (un regroupement des espèces aurait utilement pu se faire en fonction de l'enjeu et de l'utilisation du site) et les insectes, et groupe d'espèces par groupe d'espèces pour les reptiles et les amphibiens. Cependant, le dossier n'évalue toujours pas le risque potentiel de destruction d'individus d'espèces faunistiques protégées, notamment en phase travaux.

Au titre de Natura 2000, l'étude d'incidences a bien pris en compte les résultats des inventaires complémentaires réalisés en janvier 2012, en particulier concernant l'avifaune hivernante et migratrice post-nuptiale, et notamment celle d'intérêt communautaire. L'étude conclut valablement que la ZAC n'aura pas d'effet notable sur les deux sites Natura 2000 situés à proximité du projet.

L'autorité environnementale constate que la ZAC entraînera toujours la destruction des mares temporaires situées au centre de la zone, pourtant identifiées comme sites avérés de reproduction d'amphibiens. Elle regrette qu'une analyse des scénarios possibles de conservation de ce milieu, qualifié comme habitat remarquable pouvant constituer un enjeu écologique important, n'ait pas été menée, afin de rechercher le meilleur compromis entre les enjeux environnementaux et les contraintes d'exploitation.

Conformément au Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Bassin Rhône Méditerranée, des mesures compensatoires sont envisagées, à juste titre, vis-à-vis de la destruction de ces mares temporaires :

- il est prévu la création d'une dizaine de petites dépressions de 5 m² sur des profondeurs comprises entre 10 et 20 cm, le long de l'A9 dans les secteurs où les mares temporaires présentes sont conservées ; il est précisé qu'un écologue accompagnera la réalisation de cette opération ;
- le fonctionnement hydraulique de la ZAC permettra un bon fonctionnement des zones humides le long de l'A9.

L'étude d'impact conclut que le projet est compatible avec le SDAGE. Cependant, elle ne démontre pas que les surfaces de zones humides détruites seront bien compensées à hauteur de 200 % de la surface perdue. De plus, les zones humides créées doivent être équivalentes à celles détruites sur le plan fonctionnel et de la biodiversité.

Le dossier en l'état ne permet pas de garantir à ce stade la compatibilité du projet avec le SDAGE.

Par ailleurs, l'étude d'impact précise que l'utilisation de l'étang principal comme bassin de rétention paysager favorisera le maintien, voire l'amélioration, de la biodiversité. On regrette qu'une réflexion plus aboutie soit repoussée au dossier Loi sur l'Eau. En effet, même si ces questions liées à la faisabilité hydraulique de cette opération, et à ses impacts potentiels sur la faune présente, seront précisées ultérieurement dans le cadre de cette autre procédure, elles devraient faire l'objet d'une analyse dans l'étude d'impact.

En ce qui concerne les mesures envisagées en phase de chantier, on note favorablement, qu'en plus du balisage préalable et visible des milieux naturels intéressants avant les travaux, il est prévu de respecter un calendrier d'intervention, et de réaliser un terrassement hivernal, de manière à rendre le milieu défavorable aux espèces, afin de limiter au maximum le risque d'impacter des individus d'espèces protégées. Il est précisé que cette opération peut être appuyée par un écologue. Un écologue devrait être présent.

Quant aux mesures proposées en phase d'exploitation, elles concernent la gestion du parc paysager, et sont en fait des mesures d'accompagnement, et non des mesures de réduction comme indiqué dans l'étude d'impact.

On relève avec satisfaction que des mesures de suivi - évaluation sont également préconisées : des audits de chantiers seront réalisés par un écologue avant, pendant et après travaux, et un suivi écologique est prévu sur 5 ans minimum, afin d'évaluer les impacts réels de l'aménagement sur le milieu naturel, ainsi que l'efficacité des mesures mises en oeuvre, et d'ajuster ces mesures le cas échéant.

Le dossier présente un tableau de synthèse qui reprend pour chaque habitat naturel et chaque espèce ou groupe d'espèces animales et végétales, les impacts définis hiérarchisés, les impacts redéfinis (on utilise plutôt le terme de résiduels) après présentation du projet et des justifications, et enfin, les éléments de réponse à la redéfinition des impacts (il s'agit en fait de mesures). Cependant, le raisonnement utilisé n'est pas satisfaisant, car l'évaluation des impacts résiduels mélange les mesures d'atténuation (éviter et réduire) et les mesures d'accompagnement et

de compensation. En effet, l'impact résiduel est à analyser après mise en oeuvre des mesures d'atténuation, et c'est seulement dans le cas où l'impact résiduel est significatif que des mesures compensatoires sont proposées. Il conviendrait donc de réévaluer les impacts résiduels sans prendre en compte les mesures compensatoires et d'accompagnement.

Le dossier affirme qu'une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées n'est pas nécessaire, mais ne le démontre pas, faute d'une analyse complète des impacts sur les individus d'espèces faunistiques protégées, notamment en phase travaux.

Enfin, on note favorablement que, suite aux observations de l'autorité environnementale, le dossier a analysé les effets potentiels du projet sur la pérennité et l'intégrité de la ZNIEFF localisée sur l'emprise de la ZAC, ainsi que sur les continuités écologiques éventuelles entre le projet et les ZNIEFF et sites Natura 2000 situés autour. Il conclut valablement que, vu la situation enclavée du site, l'impact résiduel sera très faible après mise en oeuvre de l'ensemble des mesures. De plus, il est précisé qu'il n'y a pas à proximité de projets connus qui pourraient induire des effets cumulés.

4.2. Les nuisances sonores pour les riverains

L'autorité environnementale réitère les observations déjà formulées sur ce sujet.

L'étude d'impact présente les niveaux de bruit existants en bordure de la RD 13 et de l'A9 selon les cartes d'exposition aux bruits de ces infrastructures (supérieurs à 65 dB(A), voire compris entre 70 et 75 dB(A)) et selon une étude acoustique (inférieurs à 67 dB(A)). On constate que les résultats sont différents. Ce point mérite d'être explicité, d'autant plus que 65 dB(A) est la limite entre une ambiance sonore passable qui provoque un début de gêne et une ambiance sonore de mauvaise qualité qui provoque une gêne quasi-certaine.

S'agissant de l'étude acoustique, l'étude d'impact ne précise pas s'il s'agit de mesures de bruit ou de modélisation. De plus, le dossier n'évoque pas l'ambiance sonore liée à la ZAE existante (présence éventuelle d'entreprises bruyantes).

Une modélisation des niveaux sonores futurs sur le site a été réalisée sur la base d'une estimation de l'augmentation du nombre de véhicules liés à la création de la ZAC : elle conclut qu'il n'y a pas d'augmentation significative du niveau de bruit au niveau des habitations individuelles situées en bordure Est du projet.

4.3. Les modes de déplacements pour desservir la ZAC et au sein même du site

Suite aux observations de l'autorité environnementale, l'étude d'impact précise que des compléments sur l'organisation des déplacements doux prévus sur le site et jusqu'au centre de Bessan seront apportés dans le cadre du dossier de réalisation de la ZAC. On peut regretter que cette intention ne soit toujours pas traduite clairement dans les plans d'aménagement de la ZAC.

S'agissant des transports en commun, on relève avec satisfaction qu'une desserte du projet est prévue, avec un arrêt de bus situé à l'entrée du site couplé à l'aire de covoiturage. Néanmoins, en fonction du développement de la ZAC, il conviendrait d'accorder une attention particulière sur le niveau de l'offre des transports en commun, afin qu'elle soit proportionnée à la capacité d'accueil des personnes sur le site.

Il est précisé également que, dans un second temps, un maillage cohérent sera créé avec la ZAE existante.

S'agissant de l'intégration paysagère de la ZAC, de part sa localisation, le site est visible depuis les infrastructures routières qui l'entourent. A ce titre, un espace tampon est prévu en bordure de l'autoroute sous forme d'un parc paysager.

5. Conclusion

L'autorité environnementale souligne que le dossier répond dans l'ensemble favorablement aux recommandations émises dans le cadre du dossier de création de cette ZAC, sous réserve d'apporter les compléments suivants :

- les mesures compensatoires envisagées vis-à-vis de la destruction des mares temporaires présentes au centre du site devraient être précisées, quant à la surface compensée et la fonctionnalité écologique ; les impacts potentiels de l'utilisation de l'étang principal comme bassin de rétention devraient être évalués, et des mesures proposées, le cas échéant, pour corriger les effets négatifs identifiés.
- l'ambiance sonore initiale du site serait à préciser.

Pour le Préfet et par délégation,

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

Francis CHARPENTIER