

PREFET DE L'HERAULT

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

Montpellier, le

15 JAN. 2016

Service Aménagement

Le Préfet,

Division Aménagement et Urbanisme

à

Nos réf. :
Vos réf. :
Affaire suivie par : Julie Marty
julie.marty@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 04 34 46 67 40 – Fax : 04 67 15 68 00

Monsieur le Président de la Communauté
d'Agglomération Béziers Méditerranée
Quai Ouest
39, Boulevard de Verdun CS30567
34 536 BEZIERS Cedex

Annexe : Fiche n°10 de l'étude « Gestion du paysage et de l'urbanisme aux abords du Canal du Midi » (mars 2014)

Autorité environnementale

Préfet de département

Avis sur le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée

Après analyse, je formule, en ma qualité d'autorité environnementale, les observations suivantes sur le projet de PDU de votre communauté d'agglomération déposé en préfecture le 15 octobre 2015. La présente analyse ne porte que sur les enjeux environnementaux suivants : paysage, biodiversité, qualité de l'air et bruit. Elle ne prétend donc pas à l'exhaustivité.

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'évaluation environnementale ou de l'étude d'impact présentées 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 l'amélioration de sa conception et a pour but de permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Résumé de l'avis

Sur le fond

- Le PDU a vocation, de par les objectifs qui lui ont été assignés par les différentes lois qui le régissent, à définir des actions favorables à la préservation de l'environnement. Les objectifs affichés dans le présent PDU ont, un impact globalement positif sur l'environnement.
- En termes d'articulation des politiques de déplacement et d'urbanisme, le PDU pourrait être plus incitatif.
- Une attention particulière est à apporter à l'aménagement des abords du Canal du Midi, notamment par le respect de la doctrine commune traduite dans l'étude sur la « Gestion du Paysage et de l'urbanisme aux abords du Canal du Midi ».
- L'évaluation environnementale du projet de PDU devrait être complétée par une analyse des incidences de l'accroissement de la fréquentation humaine des milieux naturels induit par la mise en œuvre du PDU.
- Certaines actions (action n°5 de modernisation de la rocade, action n°17 avec la création d'un parking dans l'hypercentre de Béziers) permettent de résoudre des problèmes « sectoriels » mais ne favorisent pas globalement, à l'échelle du territoire le report de déplacements vers les modes doux. De ce fait l'impact du PDU sur la qualité de l'air et en termes de nuisances liées au bruit pourrait être plus positif avec une priorisation des actions en faveur du développement des modes de déplacement doux.

Sur la forme

- Le dossier est bien structuré et le rapport environnemental est complet conformément aux articles L 122-6 et R 122.20 du code de l'environnement.
- Il est à noter que le PDU s'intègre dans un contexte où un certain nombre d'infrastructures, notamment routières et ferroviaires projetées n'ont pas encore fait l'objet d'étude d'impact. Le présent avis ne préjuge en rien des avis de l'autorité environnementale qui seront émis sur les différents projets décrits dans le PDU et soumis par ailleurs à régime d'autorisation.

L'article R122-18 du code de l'environnement stipule que l'avis d'autorité environnementale est joint au dossier de consultation du public.

Avis détaillé

Observations générales

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée est soumis à évaluation environnementale et avis de l'autorité environnementale en vertu de l'article R 122-17 du Code de l'environnement.

L'élaboration du PDU par la communauté agglomération résulte d'une démarche volontaire étant donné que, comptant moins de 100 000 habitants au sens d'une agglomération INSEE, la réalisation d'un PDU n'était pas obligatoire.

Les objectifs affichés dans le PDU de la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée sont globalement favorables à la préservation de l'environnement et de la santé humaine avec notamment (p 4 du projet de PDU) :

- la « réduction du trafic automobile »
- la « promotion des modes alternatifs à l'automobile » ;
- la promotion d'un « cadre de vie de qualité et un développement équilibré du territoire » ;
- l' « amélioration du partage de la voirie entre les différents usagers, afin de favoriser les modes doux et l'extension du réseau de circulations douces » ;
- « la diminution de la pollution ».

Il s'agit donc d'un document dont les impacts sont a priori globalement positifs pour l'environnement.

Articulation déplacements et urbanisme

Compte tenu du rapport de compatibilité entre PDU et Plan locaux d'urbanisme (PLU) les préconisations de l'action n°1 sur l'articulation « déplacements et urbanisme » (p 77) pourraient être plus précises notamment en matière d'intégration des enjeux de mobilité durable dans les opérations d'aménagement à venir.

Il serait tout à fait pertinent pour toutes les zones « à urbaniser » projetées

- d'imposer une réflexion préalable sur la définition des itinéraires doux
- de prévoir de façon systématique dans les PLU(i) les outils appropriés à la réalisation de ces itinéraires en phase opérationnelle : emplacements réservés ; tracé dans orientations d'aménagement et de programmation...

La fiche action n°1 pourrait utilement être complétée dans ce sens.

Paysage

L'action n°2 « accentuer de développement du canal du midi » (p 78) prévoit notamment de poursuivre l'aménagement du Canal du midi à l'Ouest de Béziers.
L'étude sur la « Gestion du paysage et de l'urbanisme aux abords du canal du midi » disponible à l'adresse suivante : <http://www-maj.languedoc-roussillon.e2.rie.gouv.fr/le-canal-du-midi-a5338.html> formule des recommandations en matière d'aménagement des espaces dans le respect des caractéristiques du Canal du midi.

En particulier les recommandations de la fiche n°10 (annexée à l'avis) pourraient utilement être reprises dans le PDU.

Biodiversité et milieux naturels

L'évaluation environnementale du PDU analyse les incidences et impacts (directs, indirects, temporaires et permanents) des transports et déplacements sur la biodiversité et les milieux naturels liés aux infrastructures et aux effets de coupure induits (§. 3.5 de l'évaluation environnementale p. 104 à 109).

Au-delà de la planification des infrastructures de transports, le PDU organise et oriente les modalités de déplacements. Cela peut avoir comme conséquence d'accroître la fréquentation d'un mode de transport (politique de développement des modes de déplacement doux par exemple) et donc conduire à améliorer l'accessibilité de certains itinéraires et sites naturels qui étaient, jusqu'alors, peu accessibles et de ce fait moins fréquentés.

La politique de développement des transports collectifs peut également induire de la densification urbaine dans ou à proximité de ces espaces.

Ainsi, toutes les incidences sur la biodiversité et les milieux naturels des déplacements induites par les projets autour du Lycée et de l'Ecoport de Sérignan, de la valorisation du fleuve Orb entre Béziers et la Mer (navette fluviale), de la valorisation du Domaine des Orpellières mais également de l'urbanisation au voisinage du Golf de Saint-Thomas à Béziers (y/c Castelfort à Montblanc) auraient dû être davantage analysées dans le cadre de l'évaluation environnementale.

Evaluation des incidences sur Natura 2000

L'effet éventuellement négatif, s'il est mal évalué au départ, de l'amélioration de la desserte des espaces naturels et littoraux, via les modes de transports alternatifs, est que cela peut conduire à un accroissement non maîtrisé de la fréquentation humaine (mais également de la divagation des animaux domestiques) au sein de sites naturels sensibles (cf. menaces identifiées au sein des DOCOB des sites Natura 2000 concernés et notamment littoraux) ayant pour conséquence directe une dégradation des milieux naturels (destruction des habitats naturels et habitats d'espèces par piétinement et stationnement, érosion des sols, dérangement des espèces aux périodes sensibles, altérations des fonctionnalités écologiques).

Par exemple, si les projets d'aménagement de sentiers de la biodiversité et de voies cyclables peuvent avoir de faibles effets d'emprise et de coupure au sein des milieux naturels, ils peuvent néanmoins accroître la fréquentation des sites naturels à des périodes sensibles (reproduction des espèces) et avoir une incidence significative sur leur préservation (risque de dérangement accru, voire de perturbation irréversible et de destruction des habitats et espèces).

Ce constat a déjà été identifié pour la ZSC FR9101433 "La Grande Maire" comme conséquence induite par la sur-fréquentation de la piste cyclable le long du Canal du Midi entre Béziers et Portiragnes, et en particulier depuis l'accès à la station balnéaire de Portiragnes-plage traversant le site Natura 2000 (chemin de la cantonade).

L'évaluation des incidences sur Natura 2000 (EE p. 121 à 129) intégrée à l'évaluation environnementale doit être complétée par une **analyse des incidences de l'accroissement de la fréquentation humaine des milieux naturels induit par la mise en œuvre du PDU**, en particulier au regard de la capacité d'accueil (résilience) des espaces naturels sensibles.

Cette analyse doit être conduite notamment au regard des enjeux identifiés (gestion de la fréquentation) par les DOCOBs des sites Natura 2000 suivants :

- FR9101434 "Les Orpellières"
- FR9101433 "La Grande Maire"
- FR9112022 ZPS "Est & Sud de Béziers"

Enfin, le plan d'actions du PDU pourrait être complété par un volet sur la gestion de la fréquentation au sein et aux abords des espaces naturels sensibles.

Qualité de l'air

L'action n°5 prévoit la modernisation de la rocade « pour amplifier son rôle » (p 89). La mise en 2 x 2 voies a notamment pour objet de limiter le transit dans le centre-ville de Béziers. L'ensemble des travaux a aussi pour objectif de fluidifier le trafic routier.

Pour ce qui est de l'impact du PDU sur la qualité de l'air, la limitation de trafic sur certains secteurs (centres-villes) « se traduit par une réduction très localisée des émissions de polluants dans (des) secteurs contraints mais celles-ci sont reportées sur d'autres axes ». (p 87 de l'EE).

Ces mesures sont sans doute favorables à l'amélioration de la qualité de l'air localement mais elles n'auront pas pour effet de réduire le trafic automobile « global » identifié par ailleurs dans l'évaluation environnementale comme principal levier d'action pour réduire les émissions de polluants à l'échelle du territoire. (p 28 de l'EE)

Pour limiter globalement les émissions sur le territoire, certaines actions du PDU auraient pu être davantage prioritaires par exemple l'action n°20 sur le maillage cyclable et cela dans le but de favoriser à court terme le report des déplacements vers les modes doux.

Cette priorisation permettrait de réduire les incidences négatives de certaines actions (p 93 de l'EE).

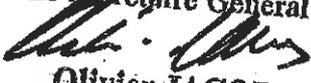
Bruit

Les remarques précédentes s'appliquent également au sujet de l'exposition des populations au bruit avec toutefois un plus grand nombre d'actions susceptibles d'avoir des incidences négatives (impact des infrastructures ferroviaires).

La diminution de trafic routier sur des secteurs densément urbanisés, ainsi que la réduction des vitesses (qui figure notamment dans l'action 4 du PDU avec la création de zones de vitesse 70, 50 et 30) constituent des moyens d'action importants en matière de lutte contre les nuisances sonores. Cependant le report sur d'autres secteurs sans diminution de la part du trafic automobile dans les modes déplacement limite l'impact positif du PDU.

L'implantation des futures zones à urbaniser devra être pensée en cohérence avec les orientations du PDU de façon à ne pas exposer trop fortement les populations au bruit. Plus particulièrement il convient d'éviter l'implantation d'établissements sensibles (crèches, écoles, hôpitaux...) dans les secteurs affectés par le bruit.

Il convient également d'actualiser le document (page 36 de l'annexe environnementale) compte tenu de l'approbation effective des PPBE 2ème échéance de la ville de Béziers (approuvé par délibération municipale du 3 novembre 2014) et de l'État (approuvé par AP n°DDTM34-2015-06-05056 du 30 juin 2015 et téléchargeable sur le site des services de l'État dans l'Hérault: www.herault.gouv.fr).

Le préfet,
Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général

Olivier JACOB

Copies : DDTM 34 (SEADT et SATO) ; ARS 34 ; DREAL/SN ; ST et SA/EE et AU ; SP Béziers

Fiches outils : Comment construire et aménager



10

fiche n°

l'aménagement d'un espace public de loisir, parc ou espace de stationnement aux abords du Canal

Le lien au Canal

Le Canal du Midi est un site classé et un bien inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO pour plusieurs aspects patrimoniaux : culturel, paysager, historique. Les paysages, bâtis ou non bâtis, qui l'entourent contribuent à son intérêt patrimonial.

Les aménagements d'espaces (avec création de sols divers, structures...) peuvent être refusés ou n'être acceptés que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si elles sont « de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales »¹

Ces aménagements permettant d'améliorer et diversifier les usages font partie de ces paysages et peuvent les dégrader: ils devront ainsi assurer au mieux leur insertion, en traitant avec soin :

- les sols et structures diverses, le choix des matériaux,
- la place de la végétation,
- la gestion des eaux d'écoulement...

Les questions à se poser

L'aménagement d'espaces d'accueil touristique et de loisirs entraîne des activités nouvelles aux abords du Canal qui peuvent aller à l'encontre de son authenticité et entraîner une sur-fréquentation de la voie d'eau ou de ses abords.

Il s'agit de proposer des aménagements qui respectent ce site sensible et évitent les grands bouleversements d'ambiance : choix des matériaux et des couleurs, traitement paysager des stationnements, discrétion du mobilier urbain et des équipements...

1. Le projet concerne-t-il un nouvel aménagement ou une requalification, un agrandissement d'existant : extension d'aire de jeu, de parking, modification des usages d'un espace?

2. Cet aménagement est-il en covisibilité directe avec le Canal ?

3. Peut-il porter atteinte au paysage et au patrimoine environnant dont les abords du Canal?

Recommandations pour l'insertion de l'aménagement

Prendre en compte les vues lointaines et les vues rapprochées du site depuis le Canal : emprise globale, rythme des pleins et vides, matériaux, couleurs ;

S'inscrire dans la continuité de l'existant (couleur, palette de matériaux), de gabarit et de port végétal, des matériaux traditionnels (sols drainants, pierre locale, palette végétale indigène) ou opter pour des matériaux de remplacement qui s'inscrivent dans l'harmonie de l'ensemble;

S'appuyer sur le relief et l'hydrographie : éviter les terrassements en s'appuyant au plus près de la topographie, gérer le recueil des eaux sur place ;

Si l'aménagement est en covisibilité directe avec le Canal, gérer les rapports visuels et faciliter les liaisons physiques ;

Éviter les bouleversements de terrain et de paysage : respect des limites, palettes végétales locales, haies, arbres, murets...

Privilégier l'ouverture plutôt que les fermetures par le sens de plantation de la trame paysagère par exemple.

Positionner les accès et les stationnements en retrait par rapport au Canal.



NOU Parking sauvage. Imposé près du Canal, pas de traitement des limites permettrait d'offrir une vue agréable depuis le Canal et de préserver les arbres d'alignement.

¹ Cf. article R.111-21 du code de l'urbanisme



Gare de Dieupentale, 31

OUI : Parcings paysagers intégrant le recueil des eaux dans des noues végétalisées et suffisamment ouvert pour respecter les vues tout en atténuant l'impact des avions

NON : Aux abords du Canal le revêtement du sol devrait être mieux adapté (non bitumé)

Recommandations pour les aménagements

- Rester dans la simplicité et la sobriété ;
- Respecter et conserver le tracé et l'orientation du parcellaire traditionnel lorsque c'est possible ;
- Rester cohérent avec le gabarit végétal du même secteur, ne pas concurrencer les arbres du Canal dans le choix des végétaux et leur disposition ;
- Choisir une palette végétale adaptée à la spécificité locale ;
- Choisir des volumes simples (port végétal, murs, mobilier urbain), en rapport avec l'échelle du bâti environnant, en préservant les cônes de vues, principalement depuis le Canal ;
- Respecter les matériaux et couleurs traditionnelles (pierre, terre, bois, terre cuite) ou oser la modernité (bois, métal, verre) bien mise en œuvre, éviter les teintes trop claires, privilégier une palette végétale locale et adaptée.
- Définir la palette de sols en fonction de l'espace traversé (espace urbain: sols en adéquation avec les espaces publics correspondants ; espace rural : sols en accord avec le caractère naturel).

Accessibilité pour tous

Réhabilitation ou création des accès et points d'accueil du public par des aménagements paysagers soignés et accessibles pour tous.



Amsterdam, Pays-Bas

Grands prairies et plantations aux gabarits simples à proximité de chemins, à proximité de zones habitées et de l'eau



Lille, France
Parc Matisse (Gilles Clément, paysagiste)

