



Mission régionale d'autorité environnementale

**OCCITANIE**

**Projet de création d'une voie pénétrante pour l'aménagement de  
l'entrée ouest de Béziers  
déposé par la préfecture de l'Hérault**

**Avis de l'Autorité environnementale  
sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique  
présentant le projet et comprenant l'étude d'impact  
(articles L122-1 et suivants du Code de l'environnement)**

**N° saisine : 2020-8300  
N° MRAe : 2020APO33  
Avis émis le : 23 avril 2020**

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

***Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnelle et du public.***

***Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans le projet.***

***Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.***

En date du 10 février 2020, l'autorité environnementale a été saisie par la préfecture de l'Hérault pour avis sur le projet de création d'une voie pénétrante pour l'aménagement de l'entrée ouest de la commune de Béziers (34). Le dossier soumis à l'avis de l'Autorité environnementale comprend l'ensemble des pièces du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique dont une étude d'impact datée d'avril 2019. L'avis est rendu dans un délai de 2 mois à compter de la date de réception de la saisine et du dossier complet, soit au plus tard le 10 avril 2020.

Le présent avis bénéficie en outre des dispositions de l'ordonnance n°2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et du décret n°2020-383 du 1er avril 2020 portant dérogation au principe de suspension des délais pendant la période d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de covid-19, ordonnance prise en application de la loi n°2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de Covid-19.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400 559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016, le présent avis est adopté par la mission régionale d'autorité environnementale de la région Occitanie (MRAe).

L'avis a été préparé par les agents de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région (DREAL) Occitanie apportant leur appui technique à la MRAe et placés sous l'autorité fonctionnelle de son président. Conformément à l'article R.122-7 du Code de l'environnement, ont été consultés le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et l'agence régionale de santé Occitanie (ARS).

Le présent avis contient les observations que la MRAe Occitanie, réunie le 23 avril 2020 en visio conférence, formule sur le dossier. Cet avis est émis collégalement par l'ensemble des membres présents : Jean-Pierre Viguier, Jean-Michel Soubeyroux, Jean-Michel Salles et Maya Leroy. En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner. La DREAL était représentée.

Conformément à l'article R. 122-9 du Code de l'environnement, l'avis devra être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il est également publié sur le site internet de la MRAe<sup>1</sup> et sur le site internet de la préfecture de l'Hérault, autorité compétente pour délivrer la déclaration d'utilité publique.

<sup>1</sup> [www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/occitanie-r21.html](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/occitanie-r21.html)

## Synthèse

Le projet de création d'une voie pénétrante pour l'aménagement de l'entrée ouest de Béziers, qui comprend la création de la voie ainsi que la réalisation d'autres aménagements associés, s'inscrit dans un schéma de valorisation global de l'Ouest de Béziers et vise à :

- améliorer la circulation au niveau du faubourg de Béziers-Ouest en lien avec une refonte du plan de circulation du secteur ;
- assurer un maillage cohérent et complet des mobilités actives (piétons et cycles) notamment en créant de nouvelles pistes cyclables et en renforçant le lien piétonnier entre le site des neufs écluses de Fonsérannes et le centre historique de Béziers ;
- requalifier et mettre en valeur l'espace public de ce secteur.

Compte tenu des éléments présentés, l'étude d'impact apparaît globalement proportionnée aux enjeux environnementaux. Des compléments de fond et de forme sont néanmoins nécessaires pour développer son contenu et permettre à l'ensemble des parties prenantes d'apprécier la qualité du projet au regard de l'environnement du site du projet.

En premier lieu, la MRAe recommande de revoir l'organisation de l'étude d'impact afin de présenter de manière complète et harmonisée la démarche environnementale pour l'ensemble des thématiques environnementales traitées dans l'étude d'impact notamment au regard de la séquence éviter-réduire-compenser.

En ce qui concerne les risques d'inondation et les enjeux sur l'eau, l'étude d'impact doit être complétée par les éléments finalisés issus de l'instruction du dossier loi sur l'Eau et des études hydrauliques et hydrogéologiques qui devront être réalisées à cette occasion

Concernant les enjeux de qualité de l'air et de nuisances acoustiques, des compléments d'études sont également attendus sur l'état initial, sur des campagnes de mesures, et les modélisations et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées en conséquence.

Enfin, l'étude d'impact doit proposer une description plus précise de la phase chantier du projet (caractéristiques, volumétrie, phasage, effets induits sur l'environnement et la santé humaine).

L'ensemble des recommandations sont détaillées dans les pages suivantes.

# Avis détaillé

## 1. Contexte et présentation du projet

### Présentation du projet

La création d'une voie pénétrante pour l'aménagement de l'entrée ouest de Béziers s'inscrit dans une étude d'aménagement portée par la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée. Cette étude propose notamment des orientations et un plan d'actions visant à valoriser et à promouvoir la qualité de vie dans un secteur très dégradé par les inondations et l'omniprésence des infrastructures de transport.

Le projet, qui comprend la création de la voie ainsi que la réalisation d'autres aménagements associés, s'inscrit dans un schéma de valorisation global de l'Ouest de Béziers et vise à :

- améliorer la circulation au niveau du faubourg de Béziers-Ouest en lien avec une refonte du plan de circulation du secteur ;
- assurer un maillage cohérent et complet des mobilités actives (piétons et cycles) notamment en créant de nouvelles pistes cyclables et en renforçant le lien piétonnier entre le site des neufs écluses de Fonsérannes et le centre historique de Béziers ;
- requalifier et à mettre en valeur l'espace public de ce secteur.

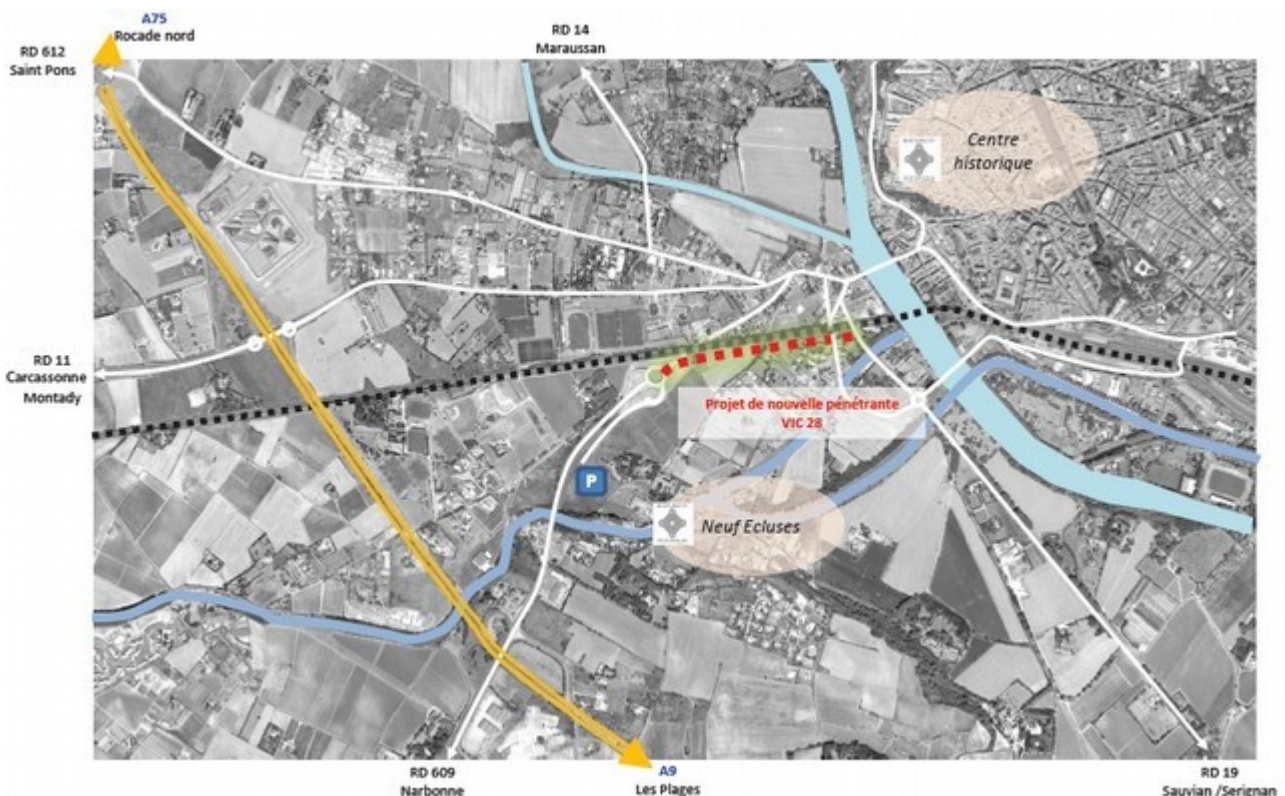


Figure 1 : localisation du site du projet (extrait de l'étude d'impact page 16)

Le projet présenté dans le présent dossier prévoit (figures 2 et 3) :

- la création d'une nouvelle voie pénétrante à double sens sur un linéaire d'environ 650 m, entre le giratoire Boualem et l'avenue du Port Notre-Dame longeant la voie ferrée (en pointillé noir sur la figure ci dessus) , captant ainsi la circulation de la route de Narbonne, puis en sens unique au delà. Cette voie sera aménagée selon 2 profils :

- à l'ouest de la voie, le profil A : pour une largeur totale d'une vingtaine de mètres, la voie comprendra une chaussée de 7 m et sera bordée d'espaces plantés d'arbres, d'une noue enherbée pour la collecte des eaux pluviales et d'une piste cyclable bi-directionnelle de 3 m.
- à l'est le profil B : pour une largeur totale d'environ 25 m, la voie comprendra en plus du profil A, une contre-allée à sens unique de 3,50 m pour rétablir l'accès au chemin de Fonsérannes et une bande verte supplémentaire.
- La création d'une nouvelle bretelle de sortie au droit du giratoire Boualem entraînant la modification de la bretelle actuelle de la route de Narbonne ainsi que du bassin de rétention existant qui sera scindé en deux nouveaux bassins disposés de part et d'autre de la voie pénétrante. L'emprise totale du dispositif de rétention sera également agrandie pour compenser l'imperméabilisation supplémentaire générée par le projet ;
- La construction d'une voie de liaison à sens unique d'une longueur de 85 m entre l'avenue du Port Notre-Dame et l'avenue de Sérignan au niveau de l'actuel parking du site ERDF permettant de compléter la voie pénétrante et de relier directement le giratoire Boualem et l'avenue de Sérignan. Cette nouvelle voie, formera avec la place des Alliés et les parties nord de l'avenue du Port Notre-Dame et de l'avenue de Sérignan un nouveau grand giratoire permettant ainsi de gérer et d'optimiser tous les mouvements entrant-sortant vers les différents secteurs de Béziers (centre ville, Béziers Est) ;
- La requalification de la partie sud de l'avenue de Sérignan jusqu'au giratoire d'Occitanie pour sécuriser sa mise à double sens et permettre le traitement du croisement avec le cheminement piéton/cycle le long du canal ;
- le réaménagement de la route de Narbonne, de la route d'Espagne, de la rue Paul Dardé, de l'avenue Pierre de Coubertin et de la partie Sud de l'avenue du Port Notre-Dame en conséquence du report du trafic sur la nouvelle pénétrante.

En parallèle, le projet comprend :

- l'aménagement qualitatif du quai Port Notre-Dame, la création de cheminement doux le long des berges de l'Orb, l'aménagement et la sécurisation de la traversée de l'avenue de Sérignan et du cheminement le long du canalet, permettant ainsi la création d'une liaison sécurisée et qualitative entre les 9 écluses de Fonsérannes et le centre historique de Béziers via le Pont Vieux qui sera interdit aux véhicules ;
- La connexion et le maillage du réseau cycle avec le canal du Midi (Eurovélo 8) et les équipements existants (Zinga Zanga, Stade de la Présidente) ;
- La suppression de la voie existante entre le quai Port Notre-Dame et le giratoire d'Occitanie ainsi que du passage busé au droit du canalet, permettant la renaturation et la requalification de ce secteur ;
- La démolition de quelques bâtiments pour la libération des emprises nécessaires à la réalisation du projet.



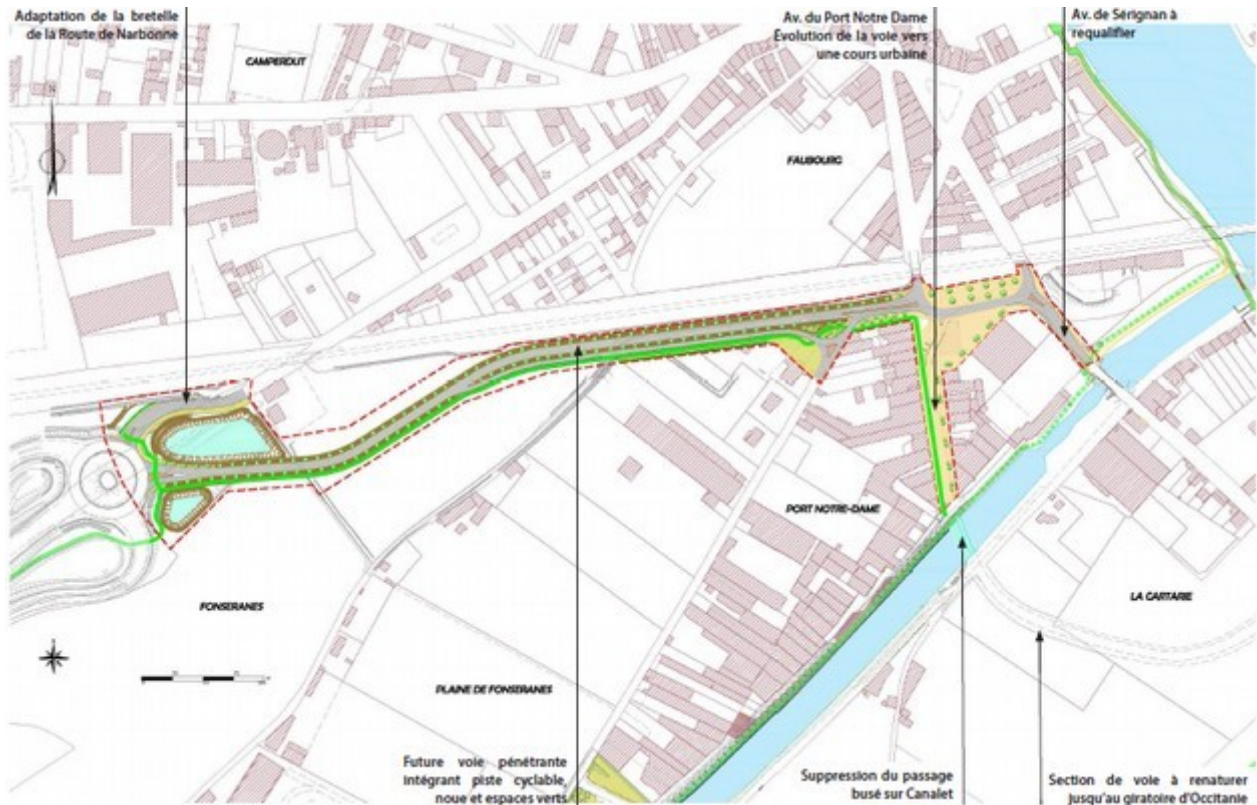


Figure 2 : plan d'aménagement du projet (extrait de l'étude d'impact page 18)

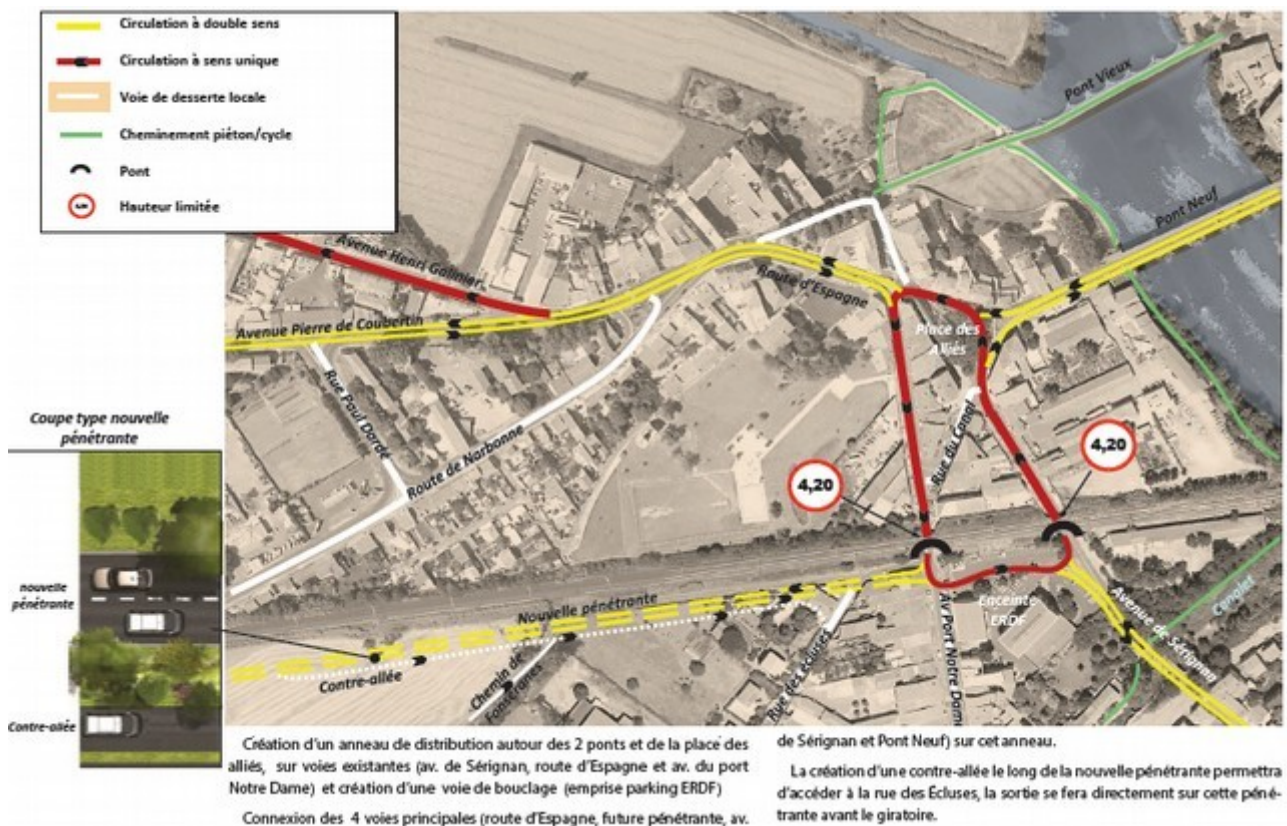


Figure 3 : Détail du fonctionnement du giratoire (extrait de l'étude d'impact page 114)

## Cadre juridique

Le projet de création de la voie pénétrante de Béziers relève initialement d'un examen préalable au cas par cas en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (CE), au titre de la construction de routes classées dans le domaine public routier.

Par décision datée du 23 août 2017<sup>2</sup>, ce projet a été soumis à étude d'impact au regard de la proximité immédiate d'habitations, du caractère inondable du secteur et de la présence de zones sensibles au titre du paysage et du patrimoine. En outre, le projet est susceptible d'avoir des impacts sur le cadre de vie et la santé des riverains au regard des nuisances associées au trafic routier engendré par le projet (bruit, pollution de l'air...).

Le projet est par ailleurs soumis à déclaration au titre de la loi sur l'eau<sup>3</sup> au regard du rejet d'eaux pluviales dans le milieu naturel.

## 2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae

Compte-tenu de la nature du projet, des terrains concernés, et des incidences potentielles de son exploitation, les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont :

- la prise en compte du risque inondation et des enjeux relatifs à l'eau ;
- la préservation du cadre de vie incluant notamment le paysage, le patrimoine et la maîtrise et l'atténuation des nuisances sonores et de la pollution de l'air ;
- la préservation de la biodiversité.

## 3. Qualité de l'étude d'impact

### 3.1 Complétude

L'étude d'impact aborde formellement les différents éléments mentionnés à l'article R.122-5 du code de l'environnement. Toutefois, la MRAe relève des problèmes de fond et de forme qui nuisent à la compréhension et à la qualité globale du document. Ces points sont traités dans la suite de l'avis.

Le résumé non technique aborde les principaux éléments de l'étude d'impact et permet l'appréhension de ce dossier par un public non averti.

### 3.2 Description du projet

La description du projet est présentée dans le chapitre I de l'étude d'impact et est claire et bien illustrée. Il pourrait néanmoins être opportun que le sous-chapitre « la présentation du projet » (page 17) se conclue par une illustration récapitulant l'ensemble des aménagements composant le projet.

La MRAe relève par ailleurs que la description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle (page 31) doit être complétée en récapitulant et en précisant la nature des différentes opérations qui la composent (défrichement, terrassement, démolition, imperméabilisation...), les volumes associés (surface défrichée, volume de remblai / déblai...) ou encore le calendrier et le phasage prévisionnel du chantier<sup>4</sup>.

En outre, cette description doit utilement contenir une présentation de l'ensemble des effets induits par cette phase, qu'ils soient potentiels ou avérés, négatifs ou positifs, sur l'ensemble des composantes de l'environnement<sup>5</sup>.

Ces effets devront par la suite être analysés vis-à-vis des enjeux environnementaux et de santé humaine et, le cas échéant, faire l'objet de mesures d'évitement, de réduction voire de compensation.

<sup>2</sup> Voir la décision annexée dans la pièce 8 du présent dossier de DUP

<sup>3</sup> au titre des articles L.214-1 à L214-6 du Code de l'environnement.

<sup>4</sup> A noter une « coquille » présente pour le chapitre « la phase chantier » de la page 31 qui semble évoquer un autre projet et doit être corrigé en conséquence.

<sup>5</sup> facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 du code de l'environnement

En ce qui concerne l'analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation, élément spécifique attendu pour les infrastructures de transport au titre de l'article R.122-5, la MRAe relève favorablement l'analyse produite par l'étude d'impact qui précise que la plaine de Fonseranes et les quartiers du Faubourg et du Port Notre-Dame étant en zone inondable rouge, « *aucun bâtiment nouveau n'y est autorisé exceptés, sous conditions limitatives, certains bâtiments publics ne prévoyant aucun hébergement. Les possibilités d'urbanisation sont par conséquent très limitées dans ce quartier* » (page 289).

### **3.3 État initial de l'environnement et facteurs susceptibles d'être affectés par le projet**

En ce qui concerne la description de l'état initial de l'environnement et des facteurs susceptibles d'être affectés par le projet (chapitres II et III), la MRAe estime que ces 2 chapitres peuvent utilement être regroupés en un seul volet permettant ainsi de fournir une description exhaustive et harmonisée de l'ensemble des composantes de l'environnement et de la santé humaine susceptibles d'être affectées par le projet. Ce nouveau chapitre devra par ailleurs être complété par des volets sur les risques, le bruit, la qualité de l'air et les déplacements, permettant ainsi de faire le lien avec les études complémentaires présentées au chapitre X de la présente étude d'impact.

Certaines thématiques pourraient entre autre être davantage illustrées au moyen de cartes et de schémas comme l'hydrographie et l'hydraulique communales (page 122 de l'étude d'impact).

Il est également nécessaire que les enjeux relatifs à l'ensemble des composantes traitées soient déterminés, hiérarchisés et qualifiés au moyen d'une classification (très fort, fort, modéré...) et d'un code couleur, à l'image de ce qui est fait pour le volet « milieu naturel » (ex : tableau page 73).

### **3.4 Incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine et démarche d'évitement, de réduction et de compensation (ERC)**

A l'image de ce qui est mentionné dans le paragraphe précédent, la MRAe estime opportun que les chapitres IV (page 127) et V (page 151) relatifs aux incidences notables du projet sur l'environnement soient regroupés en un seul volet, étant précisé que celui-ci devra traiter de manière tout aussi exhaustive et avec la même organisation, les composantes traitées dans le chapitre portant sur l'état initial de l'environnement et des facteurs susceptibles d'être affectés par le projet.

Il en est de même pour la démarche d'évitement, de réduction et de compensation (ERC), présentée page 199, qui ne concerne à l'heure actuelle que le milieu naturel et l'eau.

La MRAe estime en effet essentiel que le public puisse avoir une lecture organisée et cohérente de la démarche d'évaluation environnementale entreprise pour le présent projet, depuis la présentation de l'état initial de l'environnement et de ses enjeux, à la détermination des mesures ERC, en passant par l'analyse des incidences du projet. Chaque thématique analysée doit être traitée de manière similaire à chacune des étapes de la démarche d'évaluation environnementale.

**La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une description plus précise de la phase chantier du projet (caractéristiques, volumétrie, phasage, effets induits sur l'environnement et la santé humaine).**

**Elle recommande également de revoir l'organisation de l'étude d'impact afin de présenter de manière similaire, cohérente et exhaustive l'ensemble des thématiques environnementales traitées, via la réalisation :**

**- d'un chapitre unique portant sur l'état initial de l'environnement et les facteurs susceptibles d'être affectés par le projet qui devra notamment déterminer, hiérarchiser et classer les enjeux de ces facteurs ;**



- d'un chapitre unique portant sur les incidences notables du projet sur l'ensemble des thématiques traitées dans l'état initial, étant précisé que le document devra faire la distinction entre les effets de la phase chantier et de la phase exploitation ;
- d'un chapitre nouveau qui devra présenter, à la lecture des enjeux retenus et des incidences du projet sur les thématiques abordées, la démarche d'évitement, de réduction et de compensation et les mesures prises en conséquence pour l'ensemble desdites thématiques.

### 3.5 Justification des choix retenus

La MRAe relève que le chapitre relatif à « *la description des solutions de substitution raisonnables* » (page 195) n'est pas renseigné, l'étude d'impact précisant « *qu'au regard de la convergence des infrastructures et du schéma de recomposition urbaine, il ne peut raisonnablement pas y avoir de solution alternative au projet proposé* ».

La MRAe estime que cette justification est insuffisante car elle omet de proposer et d'analyser des variantes du projet et ainsi de consolider le choix final retenu, et que de plus elle pourrait être davantage détaillée. ., A titre d'exemple, des variantes du projet permettant d'éviter de scinder le bassin de rétention actuel qui concentre les principaux enjeux écologiques (voir chapitre 4), ou encore de remplacer le passage busé sur le canalet par une passerelle dédiée aux modes actifs et ainsi réaliser une continuité cyclable vers le pont d'Occitanie et le pôle d'échange multimodal, pourraient être proposées.

**La MRAe recommande de proposer des variantes du projet et d'analyser leurs faisabilités. La justification du choix final devra être étayée en conséquence.**

### 3.6 Effets cumulés

L'analyse des impacts cumulés est présentée à la page 143 de l'étude d'impact. Il en ressort « *qu'une consommation importante d'espaces agricoles est à l'oeuvre sur ce territoire* » mais que le présent projet présente un effet cumulé qui reste d'une ampleur limitée au vu de sa très faible consommation d'espaces, ce que la MRAe ne conteste pas.

En outre, l'étude estime que l'impact du projet cumulé sur les milieux aquatiques et amphibiens « *reste également marginal* », ce qui semble cohérent au vue des effets du projet et des mesures prévues.

## 4. Prise en compte de l'environnement

### 4.1 Risque inondation et enjeux sur l'eau

Les effets du projet sur l'eau sont évoqués à la page 147 de l'étude d'impact. La situation du projet vis-à-vis du risque inondation est quant à elle évoquée dans le chapitre V de l'étude d'impact (page 153).

La MRAe relève en premier lieu que le secteur d'étude se situe au sein des zones rouges « R », « RU1 » et « RU3 » au titre du plan de prévention du risque inondation (PPRI) de la commune approuvé le 16 juin 2010, ce qui implique que les enjeux sont globalement forts sur ce secteur urbanisé et inondé à plusieurs reprises.

A ce titre, le règlement du PPRI stipule que dans ces zones « *sont admis sous conditions les équipements d'intérêt général, dans la mesure où ils ne prévoient aucun hébergement sous réserve qu'ils soient construits à plus de 50m du pied d'une digue* » et « *qu'une étude hydraulique devra en définir les conséquences amont et aval et déterminer leur impact sur l'écoulement des crues, les mesures compensatoires à adopter visant à annuler les effets sur les crues et les conditions de leur mise en sécurité. Elle devra en outre faire apparaître les conséquences d'une crue exceptionnelle* ».

Le projet entraîne par ailleurs une imperméabilisation des sols de 0.65 ha ainsi qu'une renaturation de 0.11 ha d'emprise, soit une augmentation de l'imperméabilisation de 0.54 ha. Compte tenu de la surface du

bassin versant intercepté, il doit à ce titre faire l'objet d'une procédure de déclaration au titre de la loi sur l'Eau<sup>6</sup>.

En ce qui concerne la vulnérabilité des eaux souterraines, l'étude d'impact énonce que le secteur du projet se situe sur une « zone très vulnérable et à perméabilité d'interstices » (page 120). Il présente ainsi un risque d'incidences notable sur la qualité des eaux souterraines de la nappe alluviale de l'Orb.

A ce stade, la MRAe relève favorablement que le projet ne prévoit pas d'hébergement, qu'il ne se situe pas à moins de 50 m d'une digue et enfin qu'il ne devrait pas constituer un obstacle à l'écoulement étant donné sa réalisation au niveau du terrain naturel.

Toutefois, l'étude hydraulique prévue dans les textes (PPRI) est pour le moment manquante et devra être produite dans le cadre de l'instruction du dossier loi sur l'Eau (page 148).

Ce travail permettra également de préciser et de valider les mesures nécessaires pour compenser l'imperméabilisation des sols, favoriser l'infiltration pluviale, la dépollution des eaux de ruissellement ou encore lutter contre les pollutions accidentelles et chroniques notamment des eaux souterraines. La MRAe ne peut donc se prononcer correctement sur ce sujet et recommande d'inclure dans l'étude d'impact les éléments clefs de cette étude et de décrire précisément les mesures qui en résultent.

**La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par les éléments finalisés prévus pour l'instruction du dossier loi sur l'Eau et des études hydrauliques et hydrogéologiques qui devront être réalisées à cette occasion.**

**Des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des incidences du projet sur l'eau et les milieux aquatiques devront être proposées en conséquence et décrites de manière opérationnelle dans l'étude d'impact.**

## **4.2 Préservation du cadre de vie et lutte contre les pollutions et les nuisances induites par le trafic**

### **Préservation du cadre de vie : paysage, patrimoine et qualité de vie**

L'étude d'impact contient un volet « paysage et patrimoine » (page 84) qui est complet et suffisamment illustré pour rendre compte des enjeux à prendre en compte dans ce secteur et des effets limités du projet.

Par ailleurs, la MRAe relève favorablement des concertations préalables qui ont eu lieu notamment avec l'architecte des bâtiments de France sur certains éléments du patrimoine à protéger, ou encore la population sur la présentation du projet.

La MRAe relève également que le projet de réalisation d'une voie pénétrante s'accompagne de différents aménagements permettant d'améliorer le cadre de vie du secteur de Béziers-Ouest, en particulier :

- l'aménagement qualitatif du quai Port Notre Dame, la création de cheminement doux le long des berges de l'Orb, l'aménagement et la sécurisation de la traversée de l'avenue de Sérignan et du cheminement le long du canalet ;
- La suppression de la voie existante entre le quai Port Notre-Dame et le giratoire d'Occitanie ainsi que du passage busé au droit du canalet, permettant la renaturation et la requalification de ce secteur.

Enfin, compte-tenu que rien n'est prévu en terme de couleur de revêtement de chaussée, la MRAe estime opportun d'étudier cette question au titre de la lutte contre le réchauffement des zones urbaines (îlots de chaleur),

<sup>6</sup> au titre des articles L.214-1 à L214-6 du Code de l'environnement (dossier loi sur l'eau). Il est concerné par la rubrique 2.1.5.0 "Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet étant supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha."

## Qualité de l'air

L'étude sur la pollution de l'air est présentée dans le chapitre X de l'étude d'impact (page 260).

Deux campagnes de mesures de la qualité de l'air ont été réalisées en mars et en avril 2018 pour caractériser l'état initial. La MRAe estime que ces campagnes printanières ne permettent pas de fournir un état des lieux complet, étant donné que la qualité de l'air dépend fortement des conditions saisonnières et climatiques. D'autres campagnes de mesures (hivernales, automnales, estivales) doivent être réalisées à titre comparatif.

Les campagnes réalisées mettent néanmoins en évidence des dépassements de la valeur limite annuelle du dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) sur les principaux axes en entrée ouest de Béziers. Concernant les autres polluants étudiés (particules PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>, benzène, monoxyde de carbone, arsenic et cadmium), l'étude précise qu'il n'y a « *aucun risque de dépasser les valeurs limites réglementaires* ».

Une modélisation permettant d'estimer l'état futur du site, avec et sans la mise en service du projet, aux horizons 2020, 2025 et 2040, a été réalisée. Les émissions de polluants modélisées concernent le benzène, les oxydes d'azote, les particules fines (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>), le monoxyde de carbone, les composés organiques volatils, le dioxyde de soufre, le nickel et le cadmium.

Les différentes modélisations présentées dans l'étude d'impact concluent à une diminution des polluants atmosphériques d'origine automobile sur l'ensemble des axes actuels, en entrée de Béziers. Ces teneurs augmentent néanmoins sur les nouveaux axes, sans pour autant dépasser les valeurs limites réglementaires. Toutefois, la MRAe relève que ces modèles se basent sur des hypothèses optimistes à savoir que « *le projet favorisera la fluidification du trafic routier* » et que « *l'amélioration technique des véhicules et le renouvellement du parc automobile permettront une diminution des émissions atmosphériques* ».

La MRAe estime opportun que le recours à ces hypothèses « optimistes » soit justifié dans l'étude d'impact. Elle s'interroge notamment sur les résultats effectifs pour le projet de l'amélioration technique et du renouvellement du parc automobile attendues aux horizons 2020, 2025 et 2040 étudiés dans les modélisations. En outre, la fluidification du trafic routier peut également entraîner un recours plus fréquent de la voiture aux détriments des mobilités actives. L'étude de trafic ne peut s'appuyer uniquement sur la prévision d'un report mécanique d'une infrastructure à l'autre des flux actuels.

A ce titre, les hypothèses retenues doivent être mieux justifiées et des hypothèses « moins favorables » doivent être étudiées le cas échéant afin d'avoir une approche plus complète des situations possibles à venir (ex : renouvellement partiel du parc automobile).

**La MRAe recommande d'étudier la question de la couleur du revêtement de la chaussée afin de limiter les îlots de chaleurs.**

**Elle recommande ensuite de compléter le volet de l'étude d'impact portant sur la qualité de l'air par la réalisation de campagnes de mesures sur l'ensemble des saisons afin d'avoir un bilan complet sur une année.**

**Elle recommande également de réaliser les modalisations permettant d'estimer l'état futur du site, avec et sans la mise en service du projet, aux horizons 2020, 2025 et 2040, en justifiant davantage les prévisions retenues et en prenant en compte le cas échéant d'autres hypothèses moins favorables. Des mesures d'évitement et de réduction des impacts du projet sur la qualité de l'air pourront être proposées en conséquence. L'étude d'impact peut également proposer des mesures à titre préventif en conséquence, au titre du principe de précaution.**

## Nuisances sonores

L'étude acoustique est présentée dans le chapitre X de l'étude d'impact (page 235).

Des mesures du niveau de l'ambiance acoustique ont été réalisées sur la zone d'étude en août 2017. Les résultats de ces mesures indiquent que les bâtiments localisés à proximité du projet de la voie pénétrante sont exposés à des niveaux de bruit élevés en période diurne et nocturne (niveaux sonores supérieurs à 65 décibels A - dB(A) pour la période diurne et 60 dB(A) pour la période nocturne).

La modélisation de la contribution du projet, ainsi que des voies existantes à l'horizon du projet montre que les seuils acoustiques réglementaires ne sont pas respectés en façade de sept bâtiments sensibles situés au sud de la voie ferrée. En raison de sa configuration en surplomb, cette infrastructure va protéger les bâtiments situés au nord de la ligne SNCF des nuisances sonores générées par la nouvelle voie.

L'étude d'impact précise que des mesures de réduction des nuisances acoustiques ont été étudiées en conséquence, dont la pose de murs anti-bruit ou d'écran acoustique mais que ces dispositifs ne s'avèrent pas adaptés au site étant donné le risque inondation du secteur (les dispositifs constitueraient alors des obstacles à l'écoulement des eaux et provoqueraient un accroissement du risque inondation) et leur inefficacité face aux nuisances sonores actuelles liées à la circulation des trains, la voie ferrée se situant en contre haut de la voie.

Des protections acoustiques sur les façades des habitations ont donc été retenues pour compenser l'accroissement des nuisances acoustiques de la voie pénétrante. Celles-ci seront alors aussi protégées du bruit généré par la circulation des trains.

La MRAe relève favorablement ces mesures mais s'interroge sur leurs modalités de réalisation (financements, calendrier de réalisation) ainsi que sur la possibilité de mettre en œuvre d'autres types de mesures dont la qualité des revêtements de chaussée.

Par ailleurs, elle relève que l'étude acoustique s'est concentrée sur les effets de la voie pénétrante alors qu'elle aurait du également traiter l'ensemble des voies susceptibles de voir leur fréquentation et donc leur bruit évoluer avec la mise en place du projet, notamment la route de Sérignan et le giratoire prévue au niveau de la place des Alliés.

Enfin, l'efficacité des dispositifs de protection acoustique mis en place devra être confirmée par une nouvelle campagne de mesures lors de la mise en exploitation des nouveaux aménagements.

**La MRAe recommande de compléter l'étude acoustique par des mesures et des modélisations au niveau de l'ensemble des axes qui voient leur trafic évoluer avec la mise en place du projet.**

**Elle recommande également de préciser les modalités de réalisation des mesures de protection acoustiques et d'étudier notamment la question des revêtements de chaussée, ainsi que de prévoir une nouvelle campagne de mesures lors de la mise en exploitation des nouveaux aménagements.**

### 4.3 Habitats naturels, faune et flore

L'état initial de l'environnement relatif aux milieux naturels (chapitre II de l'étude d'impact) met en exergue la présence d'espèces sur l'aire d'étude du projet, dont certaines présentent des enjeux locaux allant de faible à modéré (page 76). Les enjeux les plus élevés se concentrent au niveau de l'actuel bassin de rétention avec la présence d'une espèce d'amphibien (crapaud calamite) et d'une espèce de demoiselle recensée en reproduction dans le bassin de rétention (agrion mignon). Plusieurs autres espèces d'Odonates (libellules) à enjeu peuvent potentiellement être présentes en dispersion ou en chasse.

Par ailleurs, la campagne d'inventaire a permis de mettre en évidence la présence de huit espèces de Chiroptères (chauve-souris). Parmi celles-ci, deux constituent un enjeu régional fort à très fort, trois un enjeu régional modéré et trois autres un enjeu régional faible. La campagne n'a pas permis de déterminer la localisation précise des gîtes de certaines de ces espèces. Toutefois, la zone d'étude contient des gîtes potentiels (bâti, arbres) ainsi que des zones propices à la chasse (bassin de rétention, espaces verts).



Au regard de ces enjeux, l'étude d'impact propose sept mesures de réduction des impacts du projet en faveur du milieu naturel (page 201). La MRAe relève favorablement les mesures proposées, en particulier l'adaptation du calendrier des travaux et l'intervention d'un chiroptérologue avant la démolition des bâtis pour limiter la risque de destruction d'espèces. Il serait néanmoins opportun que l'intervention de cet expert soit effective pour l'ensemble des gîtes potentiels aux chauve-souris susceptibles d'être affectés par le projet comme les arbres.

Aucune mesure d'évitement n'est prévue notamment au niveau du bassin de rétention. La MRAe rappelle que l'étude d'impact peut utilement proposer et analyser une variante du projet permettant d'éviter d'affecter le bassin de rétention actuel (voir chapitre 3 du présent avis).

**La MRAe recommande de compléter les mesures ERC des impacts sur le milieu naturel, notamment en étudiant la possibilité d'éviter les aménagements au droit du bassin de rétention actuel et en proposant un suivi plus complet de la phase chantier par un chiroptérologue.**