

DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT

COMMUNE D'AGDE

**Reconfiguration des infrastructures routières et de
l'accès urbain de l'entrée de ville du Cap d'Agde**

RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE

**Bruno de Courtois
Commissaire Enquêteur**

Le 10 juillet 2016

I. GÉNÉRALITÉS

I.1 Objet de l'enquête

L'accès principal au Cap d'Agde se fait actuellement par un important nœud routier situé à l'entrée de la station au niveau du giratoire du Bon Accueil.

Ce nœud routier a été à plusieurs reprises ces dernières années le lieu d'accidents graves qui ont provoqué 10 tués depuis 2007.

À la suite des études qu'elle a menées pour rechercher à améliorer la sécurité des circulations dans cette zone, la ville d'Agde propose une reconfiguration des infrastructures routières consistant à remplacer l'échangeur actuel par deux giratoires, solution dont l'objectif est de limiter la vitesse, et donc la fréquence et la gravité des accidents.

C'est ce projet de reconfiguration des infrastructures routières de l'accès au Cap d'Agde qui est l'objet de la présente enquête publique.

Compte tenu de son incidence sur l'environnement et conformément au Code de l'Environnement, ce projet doit être soumis à une étude d'impact et faire l'objet d'une enquête publique à la suite de laquelle l'autorité responsable du projet, en l'occurrence la ville d'Agde qui en assure la maîtrise d'ouvrage, se prononcera par une Déclaration de Projet sur l'intérêt général de l'opération.

I.2 Désignation du commissaire enquêteur

Le président du Tribunal Administratif de Montpellier a, par décision n°E16000029/34 du 24 février 2016, désigné Bruno de Courtois comme Commissaire Enquêteur.

I.3 Aspects réglementaires

- L'article L122-1 du Code de l'Environnement indique que les projets de travaux qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement sont précédés d'une étude d'impact en fonction de critères qui pour certains font l'objet d'un examen au cas par cas par l'autorité environnementale.

La DREAL Languedoc Roussillon, autorité environnementale compétente, a estimé qu'au regard des critères concernant les travaux de voirie, le projet de reconfiguration des infrastructures d'accès au Cap d'Agde devait être soumis à une étude d'impact au titre de la rubrique 6°c) concernant la création d'une route à 4 voies ou l'élargissement d'une route existante pour la porter à 4 voies .

Cette étude d'impact est réalisée en application des articles L122-1 à 122-3 et R122-1 à 122-5 du Code de l'Environnement.

- L'article L123-2 du Code de l'Environnement indique que les projets d'aménagement devant comporter une étude d'impact en application de l'article L122-1 évoqué ci-dessus font l'objet d'une enquête publique.

Cette enquête publique est réalisée en application des articles L123-1 à L123-19 et R123-1 à R123-27 du Code de l'Environnement.

- À l'issue de l'enquête publique et au vu de ses résultats, l'organe délibérant de la collectivité territoriale, la ville d'Agde dans le cas présent, se prononcera par une Déclaration de Projet sur l'intérêt général de l'opération et ceci conformément aux articles L126-1 et R126-1 à R126-3 du Code de l'Environnement.
- Par délibération du 25 septembre 2014, le conseil municipal d'Agde a décidé de réorganiser les voiries d'accès au Cap d'Agde pour améliorer la sécurité des circulations, et de lancer les études correspondantes.
- Par lettre du 17 février 2016, le maire d'Agde a demandé au Président du Tribunal Administratif la désignation d'un commissaire enquêteur pour conduire l'enquête publique environnementale en vue de la réalisation du projet de reconfiguration des infrastructures routières et de l'accès urbain de l'entrée de ville du Cap d'Agde.

I.4 Durée de l'enquête

L'enquête s'est déroulée entre le lundi 9 mai 2016 à 9h00 et le vendredi 10 juin 2016 à 17h00, soit 33 jours consécutifs.

Le siège de l'enquête était en mairie d'Agde.

II. CARACTÉRISTIQUES DE L'OPÉRATION

La ville d'Agde, située sur le littoral méditerranéen, constitue une station touristique majeure dans le département de l'Hérault, notamment par sa station balnéaire, le Cap d'Agde.

Le projet routier

L'accès principal au Cap d'Agde se fait actuellement par un important nœud routier situé à l'entrée de la station.

Ce nœud routier est essentiellement constitué d'une voie pénétrante, le Cours des Gentilhommes, qui permet l'accès direct au centre de la station, surplombant un rond-point dénivelé, le rond point du Bon Accueil; les deux sont reliés par des voies routières de raccordement qui assurent l'accès vers d'autres quartiers du Cap d'Agde par l'avenue des Contrebandiers et l'avenue de Belle-Isle.

Étant en agglomération, la vitesse est limitée sur ces voies à 50 km/h, mais leur configuration permet des vitesses importantes en dehors des heures de pointe.

Or il s'avère que depuis 2007, selon les relevés effectués par les services de l'État (DDTM), sont intervenus dans cette zone 12 accidents corporels provoquant 10 tués, la majeure partie de ces accidents étant liée à un excès de vitesse.

Constatant ce grave problème de sécurité, dans le cadre de l'observatoire de la sécurité routière, le sous-préfet de Béziers a saisi la ville d'Agde en 2014 lui demandant de mener une réflexion pour améliorer cette situation.

Après étude, la mairie d'Agde a donc décidé de réorganiser les voiries par la suppression de la voie directe d'accès au centre de la station, et la mise en place de deux giratoires

pour assurer les accès aux différents quartiers, solution dont l'objectif est de limiter la vitesse et donc la gravité et la fréquence des accidents.

Les études réalisées par le CEREMA, organisme ministériel d'études et d'expertises, montrent en effet que les giratoires, par la réduction de vitesse qu'ils imposent, permettent une réduction très sensible de la gravité des accidents.

Outre l'amélioration de la sécurité, la solution retenue a également un objectif de fluidification et de lisibilité pour les différents flux de véhicules.

Le projet consiste donc à supprimer la pénétrante permettant l'accès direct au centre de la station, et à créer une nouvelle infrastructure routière qui reprend le tracé de la partie nord-est du rond-point du Bon Accueil en y insérant deux nouveaux giratoires ; ceux-ci permettent de reconstituer les liaisons vers l'avenue de Belle-Isle et l'avenue des Contrebandiers ainsi que le raccordement au Cours des Gentilhommes à hauteur du musée de l'Éphèbe, avant son débouché sur le rond-point des Comptoirs Grecs.

Le projet comprend également :

- la création ou le renforcement des cheminements doux,
- la mise en valeur paysagère du site,
- la création d'un bassin de rétention des eaux pour améliorer l'existant.

Le projet d'aménagement urbain central

La réalisation du projet routier entraînera la neutralisation de la partie du Cours des Gentilhommes qui surplombe le rond-point du Bon Accueil et rendra donc possible la libération de son terrain d'assiette.

Cette libération de terrain est une condition préalable à la faisabilité d'un projet d'aménagement urbain de la partie centrale du rond-point du Bon Accueil, projet sur lequel la ville d'Agde a engagé une réflexion et qui est en cours de définition.

Pour cette raison, l'Autorité Environnementale, dans son avis sur le projet routier, a considéré que ces deux projets faisaient partie d'un même programme de travaux au sens du Code de l'Environnement.

Ce projet d'aménagement urbain est donc évoqué dans l'Étude d'Impact constituant le dossier d'enquête publique, et il conviendra d'examiner l'interdépendance réelle entre les deux projets.

III. EXÉCUTION DE L'ENQUETE PUBLIQUE

III.1 Préparation

Le 14 mars 2016 le Commissaire Enquêteur a rencontré le directeur du service Voiries et Réseaux de la ville d'Agde, représentant le maître d'ouvrage, afin de se faire remettre le dossier d'enquête publique et avoir de premiers éléments sur la teneur du projet.

Il s'est ensuite rendu avec lui sur les lieux pour visiter le site, se rendre compte de la situation et du fonctionnement des voiries existantes ainsi que des problèmes de sécurité qui y sont liés. Il a pu également situer l'implantation des différents aménagements de voirie projetés, et avoir une première approche de leur environnement.

Le 24 mars 2016, après lecture du dossier d'enquête publique, le Commissaire Enquêteur a transmis au maître d'ouvrage une note d'observations proposant quelques adaptations à y apporter.

Le 31 mars 2016, le Commissaire Enquêteur a assisté à titre d'information à une réunion publique de présentation par le maire d'Agde du futur aménagement urbain devant occuper en partie l'espace libéré par les voiries remaniées dans le cadre du projet routier.

Le 8 avril 2016, le Commissaire Enquêteur a rencontré le responsable du bureau d'études chargé de l'élaboration du dossier d'enquête publique pour faire le point sur les corrections apportées et finaliser les différentes pièces.

Le 18 avril le Commissaire Enquêteur a participé en mairie d'Agde à une réunion de préparation de l'enquête publique, en présence de représentants des divers services intéressés à l'opération.

Cette réunion a permis d'organiser l'enquête publique selon les dispositions réglementaires (procédure, dates, publicité, ...).

Le Commissaire Enquêteur a ensuite été consulté pour avis sur la rédaction des arrêtés et avis d'enquête.

III.2 Ouverture de l'enquête

Par arrêté n°A/2016-659, le Maire de la ville d'Agde a prescrit la mise à l'enquête publique de l'étude d'impact relative à la reconfiguration des infrastructures routières et de l'accès urbain de l'entrée de ville du Cap d'Agde.

Cet arrêté indique notamment les dates de l'enquête, le nom du Commissaire Enquêteur, les conditions de consultation du dossier, les lieux et jours de réception du public par le Commissaire Enquêteur, ainsi que les conditions de publicité de l'enquête publique.

III.3 Publicité de l'enquête

Conformément à l'arrêté ci-dessus, la tenue de l'enquête a été portée à la connaissance du public par un avis d'enquête:

Affiché

- en mairie d'Agde,
- en mairie annexe du Cap d'Agde,
- en mairie annexe du Grau d'Agde
- à l'office du tourisme du Cap d'Agde situé à proximité des voiries remaniées,
- sur le site du projet, Cours des Gentilshommes

Publié sur le site internet de la ville d'Agde.

Publié dans les annonces légales de deux journaux :

- le Midi Libre des 25 avril et 9 mai 2016
- l'Agathois des 28 avril et 12 mai 2016

Le Commissaire Enquêteur a vérifié la présence de cet affichage le 2 mai 2016 et l'a estimé conforme aux prescriptions de l'arrêté municipal, en demandant toutefois au maître d'ouvrage d'améliorer la lisibilité de l'affichage en mairie d'Agde, et de faciliter l'accès à la page du projet sur le site internet de la ville d'Agde, ce qui a été réalisé

Comme prévu à l'arrêté, cette publicité a été justifiée par un certificat d'affichage établi par le maire d'Agde le 13 juin 2016.

III.4 Dossier d'enquête

Le dossier d'enquête a été établi par la société CAPSE, assisté de bureaux d'études spécialisés sur certains thèmes, pour le compte de la ville d'Agde, maître d'ouvrage du projet.

Ce dossier est constitué d'un classeur à feuillets mobiles comprenant :

- l'Étude d'Impact proprement dite et son résumé non technique, accompagnée d'annexes traitant de thèmes spécifiques, notamment un relevé faune/flore, une note hydraulique, une étude acoustique, une étude de la qualité de l'air et une étude de trafic.
- l'avis de l'Autorité Environnementale (DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées)
- un addendum à l'Étude d'Impact répondant principalement aux observations faites par l'Autorité Environnementale et également à celles du Commissaire Enquêteur. Le résumé non technique de l'Étude d'Impact a repris les éléments de cet addendum.

Ce dossier, comprenant de nombreuses illustrations explicatives, est présenté de manière suffisamment claire, précise et détaillée pour permettre au public d'avoir une bonne connaissance du projet et de ses impacts.

Ce dossier a été mis à disposition du public en mairie d'Agde, siège de l'enquête.

Le résumé non technique était accessible et téléchargeable sur le site Internet de la ville d'Agde.

Outre le dossier d'enquête, un registre a été également mis à disposition du public pour y inscrire ses observations.

Il est à noter que pour cette enquête, comme le prévoyait l'arrêté de mise à l'enquête, le public avait la possibilité de faire ses observations par voie électronique.

Une adresse courriel spécifique a été créée à cet effet à la mairie d'Agde.

III.5 Permanences

Conformément aux dispositions de l'arrêté du maire d'Agde du 20 avril 2016, le Commissaire Enquêteur s'est tenu à la disposition du public en mairie d'Agde:

- le vendredi 13 mai 2016 de 14h00 à 17h00
- le mercredi 25 mai 2016 de 9h00 à 12h00
- le mercredi 8 juin 2016 de 14h00 à 17h00

III.6 Clôture de l'enquête

À l'expiration du délai d'enquête, le vendredi 10 juin 2016, le registre d'enquête déposé en mairie d'Agde a été mis à disposition du Commissaire Enquêteur et clos par lui.

IV. ANALYSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

14 observations ont été recueillies pendant la durée de l'enquête, soit consignées directement sur le registre d'enquête publique, soit adressées par courrier au Commissaire Enquêteur et annexées au registre d'enquête. Aucune observation n'a été transmise par voie électronique.

7 de ces observations sont favorables au projet.

3 donnent leur accord sur le projet ou ne le remettent pas en cause, mais demandent des aménagements complémentaires pour l'améliorer sur le plan de la protection phonique et de la sécurité.

4 s'opposent au projet, en l'estimant notamment, pour 3 d'entre elles, comme insuffisamment motivé.

Certaines de ces observations ont été retranscrites littéralement, mais d'autres ont été reformulées par le Commissaire Enquêteur, et éventuellement complétées par des observations recueillies verbalement lors de ses permanences, en essayant d'en respecter au mieux l'esprit.

Comme prévu à l'article R123-18 du Code de l'Environnement, cette synthèse des observations a été consignée dans un procès-verbal remis le 17 juin 2016 par le Commissaire Enquêteur au représentant de la ville d'Agde.

La ville d'Agde a produit en retour le 1^{er} juillet 2016 un mémoire en réponse, dont les éléments sont intégrés au présent rapport (avec quelques adaptations ponctuelles de leur rédaction pour en faciliter la compréhension).

Dans l'analyse qui suit, les observations figurent en encadré, suivies par les réponses de la ville d'Agde reportées en caractères italiques et par les commentaires du Commissaire Enquêteur en caractères gras.

Il est à noter que ces commentaires ne se substituent pas aux réponses faites par la ville d'Agde, généralement bien argumentées, ils viennent les compléter ou y apporter des observations.

OBSERVATIONS FAVORABLES AU PROJET

Ces observations sont le plus souvent d'ordre général et pour certaines concernent plus ou moins explicitement les deux projets dans leur ensemble à terme (accès routier faisant l'objet de l'enquête publique, et futur aménagement urbain central).

Certains arguments appuient ces observations :

- Le projet va moderniser l'accès du Cap qui en a besoin. La chaussée bosselée actuelle sera enfin propre et neuve.
- Le projet va apporter une nouvelle image plus dynamisante et plus moderne à la ville.
- Les routes d'accès au Cap sont par endroits devenues dangereuses et l'entrée du Cap est très complexe surtout pour les touristes.
- Le projet répond aux attentes des usagers et des riverains par la réduction de la vitesse et des nuisances sonores ainsi que la fluidification du trafic.
- Le tracé de la nouvelle entrée du Cap paraît très pertinent pour l'accessibilité et la sécurité des usagers.

Ces arguments n'ont fait l'objet d'aucune observation de la part de la ville d'Agde ni de commentaire de la part du Commissaire Enquêteur

OBSERVATIONS DEMANDANT DES AMÉLIORATIONS AU PROJET

Sur les 3 observations demandant des améliorations au projet, 2 émanent explicitement de riverains du site appartenant à la même copropriété (Mas de la Garrigue, avenue de Belle-Isle), dont 1 à titre individuel et 1 cosignée de 6 personnes (cette dernière rédigée lors d'une permanence du Commissaire Enquêteur).

Les principales observations sont les suivantes :

La création de passages piétons à niveau au lieu de passerelles entraîne un risque de ralentissement des véhicules et un risque d'accidents pour les piétons et les cyclistes.

Réponse de la ville d'Agde :

Les traversées piétonnes et cyclistes prévues dans le programme de travaux sont réalisées sur des plateaux traversants sécurisés réglementaires avec des revêtements de couleurs contrastées.

Ces zones feront l'objet d'un éclairage renforcé, et d'une limitation de vitesse à 30km/h, facilitée par une surélévation de la voie. Les voies de circulation ont également été réduites : elles passent de 6.50m à 5.50m de largeur. La plus grande proximité des bordures pour les véhicules apaise la conduite.

Ces ouvrages vont aider au ralentissement des véhicules tout en garantissant le maximum de sécurité aux piétons (stockage, éclairage, signalétique, revêtements, visibilité, etc...).

La mise en œuvre d'une passerelle traversant l'avenue de Belle-Isle est prévue dans le cadre du projet d'aménagement urbain central.

Commentaire du Commissaire Enquêteur :

Je n'ai pas de remarque à faire sur cette réponse

Le traitement des rejets d'hydrocarbures vers le port n'est pas pris en compte et le dimensionnement des réseaux d'eaux pluviales est à préciser.

Il y aura bien un traitement des hydrocarbures des rejets vers le port. Il sera traité dans le cadre de l'aménagement urbain central. À ce stade d'avancement des études de cet aménagement, le type exact de dispositif qui sera installé pour traiter les hydrocarbures reste à définir.

Concernant le dimensionnement des réseaux d'eaux pluviales, une étude hydraulique a été menée par le bureau d'étude PRIMA dans le cadre du projet routier et figure dans le dossier d'enquête publique (voir synthèse au chapitre 3.1 de l'addendum + annexe 1 de l'addendum).

Les réseaux ont été dimensionnés conformément à la réglementation selon l'instruction technique de 1977 qui repose sur la formule superficielle dite de Caquot pour une pluie décennale. Les calculs détaillés sont fournis en annexe 4 de l'étude d'impact.

Les principales conclusions données dans l'addendum à l'Étude d'Impact sont reprises ci-après :

Projet routier

« La première étude hydraulique a tout d'abord consisté à dresser un état initial de la zone du projet routier, qui a permis de connaître les débits transitant par le réseau d'eaux pluviales en situation actuelle (avant travaux). Cet état des lieux était nécessaire afin d'envisager les débits qui seront conservés ou supprimés à l'état futur ; et ainsi d'appréhender les capacités que pourront accepter les réseaux d'eaux pluviales existants à l'aval du projet.

Les eaux des deux bassins versants amont naturels, ainsi que les eaux des voiries existantes sont globalement gérées via deux fossés transversaux situés de part et d'autre et en pied du talus formé par le cours des Gentilshommes. Les eaux pluviales de l'ensemble des sous-bassins versants de la zone du projet routier identifiés se rejoignent tous dans une canalisation exutoire commune : DN1000 qui traverse l'avenue des Sergents.

Au vu de cette gestion des eaux pluviales, les eaux générées par la zone du projet d'aménagement urbain central où se situe le cours des Gentilshommes ont du être prises en compte, les écoulements étant eux aussi dirigés vers la même canalisation DN1000 exutoire : La canalisation DN1000 poursuit ensuite son cheminement jusqu'au port du Cap d'Agde via une canalisation DN1200 et une ultime de transfert DN1400.

Seules les eaux pluviales de l'avenue de Belle-Isle (en partie) et du cours des Gentilshommes en direction du Rond-point des Sergents sont dirigés vers un réseau distinct et ne s'écoulent pas, en situation actuelle en direction de l'exutoire principal DN1000.

Tous ces éléments sont représentés sur un schéma figurant au chapitre 3.1 de l'addendum à l'Étude d'Impact.

L'étude du fonctionnement hydraulique de la zone est venue confirmer le sous dimensionnement des canalisations en aval du programme de travaux (DN1000 exutoire principal), conformément à ce qu'avait identifié le Schéma Directeur d'Assainissement des Eaux Pluviales (SDAP).

Ainsi, puisque le projet routier laissait un espace paysager disponible au nord de sa zone d'emprise, il a été choisi d'y réaliser un ouvrage de rétention, pour répondre en partie aux objectifs du SDAP, indépendamment du projet routier. Les débits d'eaux pluviales issus des bassins versants naturels amont vers l'Avenue de Belle-Isle seront ainsi déviés et dirigés vers ce bassin de rétention, alors qu'ils longeaient initialement le cours des Gentilshommes et débouchaient sur la canalisation en DN 1000.

Après traitement paysager de la zone, le volume estimé de stockage sur ce bassin de rétention est de 1200 m³. Ce dernier, d'une surface au sol totale de 2745 m² se présente sous la forme de deux zones de rétention (respectivement 700 et 500 m³) liées par une noue pluviale. Il sera ouvert et aura pour exutoire la canalisation DN800 existante, longeant aujourd'hui l'avenue de Belle-Isle.

Projet d'aménagement urbain central

Les modalités de gestion spécifiques des eaux pluviales de la zone connues à jour sont les suivantes :

- ✓ *Les deux macrolots (d'habitations et commerces) devront gérer les eaux pluviales indépendamment du reste du projet (gestion « à la parcelle »). Cette gestion entraînera ainsi probablement la réalisation de bassins de compensation ou autres ouvrages (stockage sur toiture, etc.), propres à chaque macrolot, avant relargage des eaux pluviales dans le réseau EP existant.*
- ✓ *La gestion des eaux pluviales au niveau de la zone nord du projet se fera via un bassin pluvial enterré, situé sous le parking. Ce volume de stockage comprendra:*
 - *D'une part, le volume de stockage nécessaire à la compensation de l'imperméabilisation sur la base d'un ratio de 120 l/m² imperméabilisé (volume non déterminé à ce jour),*
 - *D'autre part les 2500 m³ préconisés dans le Schéma d'Assainissement pluvial afin de corriger les dysfonctionnements déjà observés à l'état initial.*
- ✓ *La gestion des eaux pluviales au niveau des deux tranches conditionnelles se fera comme en situation actuelle, via les réseaux d'eaux pluviales existants, sans compensation de l'imperméabilisation a priori (parkings déjà existants). »*

Commentaire du Commissaire Enquêteur:

On peut principalement retenir de ces explications que le futur projet d'aménagement urbain central prendra en compte la gestion de ses propres eaux pluviales. Les principes des ouvrages à réaliser à cet effet sont définis dans l'addendum à l'Étude d'Impact.

Le futur aménagement urbain central n'a donc aucune incidence sur la conception ou le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales à réaliser pour le projet routier.

Par ailleurs la création d'un nouveau bassin de rétention à l'occasion du projet routier permettra de résoudre un problème de capacité d'évacuation des eaux pluviales liée au sous dimensionnement de la canalisation servant d'exutoire commun vers le port, problème déjà identifié antérieurement.

Ce nouvel ouvrage permettra également de rendre la capacité du réseau existant compatible avec les besoins générés par le futur aménagement urbain central.

Les riverains de l'avenue de Belle-Isle (résidence Mas de la Garrigue) ne remettent pas en cause le projet, mais craignent une amplification du bruit des circulations liée à l'accroissement du trafic (cette voie sera portée à double sens).

Ils demandent donc la mise en place d'un mur anti-bruit, et souhaitent savoir si les passages piétons seront surélevés, permettant ainsi une réduction de la vitesse et du bruit; ils considèrent insuffisants les merlons de terre prévus au projet.

Réponse de la ville d'Agde :

L'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières établit des seuils réglementaires de niveaux sonores à respecter en façade des habitations à proximité des infrastructures routières. Ces seuils sont basés sur le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) des voiries générant les nuisances sonores. La méthode utilisée dans l'étude acoustique se base donc sur les TMJA estimés à partir des comptages routiers réalisés par la société ASCODE en août 2014 au droit du giratoire du Bon Accueil.

L'étude acoustique a conclu qu'une fois le projet en place, les seuils réglementaires étaient respectés à l'horizon 2030, c'est-à-dire qu'il n'y a pas d'augmentation du niveau sonore de plus de 2 dBA (avec une augmentation du trafic estimé à 0,8% par an).

Conscients que la période estivale correspond à un pic de fréquentation et donc à une augmentation des nuisances sonores, nous avons identifié le secteur d'habitation le plus touché par les nuisances sonores issues du trafic, afin que le projet puisse intégrer une protection sonore le long de la route.

Cette protection phonique s'intégrera dans les traitements paysagers, et prendra la forme de merlons paysagers. Cela permettra de protéger efficacement le rez-de-chaussée des habitations les plus exposées aux nuisances sonores, tout en participant à la qualité paysagère du site.

La cartographie (figurant au chapitre 6.6 de l'Étude d'impact) permet d'illustrer les gains apportés par les merlons paysagers au rez-de-chaussée des habitations concernées. Elle montre que pour les habitations situées en bordure de route, la protection est suffisante car les niveaux sonores futurs seront inférieurs aux niveaux sonores actuels. Il est rappelé que sans protection la route n'entraînera pas d'augmentation de plus de 2 dBA.

De plus, les nouvelles routes seront plus basses que les routes actuelles et les nouveaux revêtements seront bien moins générateurs de bruits routiers que les enrobés faïencés actuels.

Commentaire du Commissaire Enquêteur :

L'étude acoustique montre que la nouvelle infrastructure mise en service respectera les seuils réglementaires, mais les riverains estiment qu'il pourrait y avoir une augmentation du bruit liée à une vitesse excessive des véhicules sur l'avenue de Belle-Isle ; ils demandent dans cette optique quels seront les moyens mis en œuvre pour limiter cette vitesse.

Cette information est donnée dans une réponse de la ville d'Agde ci avant : le futur passage piétons situé à proximité de leur résidence sera surélevé, la vitesse limitée à 30 km/h, et la chaussée rétrécie, le tout devant permettre une réduction de vitesse significative sur cette voie. Ces dispositions complétées par l'abaissement de la chaussée et le remplacement de son revêtement devraient contribuer à limiter sensiblement le bruit perçu par les riverains.

Par ailleurs, le merlon prévu au projet ne concernera qu'une petite partie de la zone habitée proche des voies routières, mais n'assurera notamment aucune protection de la résidence du Mas de la Garrigue située le long de l'avenue de Belle-Isle.

Les riverains habitant cette résidence souhaiteraient donc que la protection acoustique soit étendue jusqu'à leur propre résidence.

Il faut toutefois remarquer que le merlon projeté est implanté dans la zone située à proximité du futur rond-point, qui, selon l'étude acoustique, sera sensiblement plus exposée au bruit que ne le sera l'avenue de Belle-Isle.

Deux éléments pourraient cependant être pris en considération:

- l'augmentation potentielle de la circulation et donc du bruit, liée à la mise en double sens de la voie qui longe leur résidence,
- comme le signale l'Étude d'Impact (art. 6.6.2.4.4) et l'évoque la réponse de la ville d'Agde, la simulation acoustique sur la base du trafic moyen journalier annuel (TMJA), ne tient pas spécifiquement compte du trafic en période estivale et sous estime donc les niveaux sonores réels perçus pendant la principale période d'occupation des logements concernés qui sont essentiellement des résidences secondaires.

Les riverains de l'avenue de Belle-Isle ne comprennent pas le maintien de la voie routière provenant d'Agde et se raccordant à l'avenue de Belle-Isle en évitant le rond-point ; ils estiment que cela représente un risque d'accident au raccordement des deux voies, et un surcroît de bruit lié à la vitesse des voitures évitant le rond-point, cette voie étant la plus proche des habitations (sur ce dernier point, il s'agit d'une observation verbale non mentionnée sur le registre).

Réponse de la ville d'Agde :

La création de la « route qui ne passe pas par le rond-point » est une bretelle ou « shunt » qui permet aux véhicules qui désirent se rendre directement sur l'avenue de Belle-Isle, de ne pas passer par le giratoire.

Cette voie d'évitement du giratoire se raccorde sur l'avenue de Belle-Isle par une insertion d'une longueur de 60 m pour déboucher rapidement sur la zone limitée à 30 Km/h. Cela permet une insertion progressive des véhicules à une allure modérée et va permettre de fluidifier le giratoire (ce système est repris dans de nombreuses communes ; place Flandre Dunkerque à Montpellier) et donc d'éviter une surcharge de trafic dans le giratoire en période de pointe.

Les passages piétons en traversée de voie seront également tous surélevés (voir chapitre 2.1 de l'addendum).

Commentaire du Commissaire Enquêteur :

L'aménagement prévu permet certainement d'améliorer la gestion des circulations, mais, comme pour la question précédente, la crainte des riverains concerne principalement le bruit produit par une vitesse excessive des véhicules sur cette bretelle, n'étant pas ralentis par le rond-point.

Les aménagements évoqués dans mon précédent commentaire ci-dessus devraient également contribuer à limiter la vitesse sur cette bretelle.

Sur le plan de la sécurité, les riverains estiment nécessaire la mise en place de passerelles pour traverser en toute sécurité l'avenue de Belle Isle, ainsi que l'installation de feux tricolores et de ralentisseurs pour limiter la vitesse des voitures.

Réponse de la ville d'Agde :

Concernant la création de passerelles sur l'avenue de Belle-Isle, le projet d'aménagement urbain central permettra cette traversée aérienne avec la réalisation du nouveau centre des congrès.

La mise en place de feux tricolores n'est pas prévue sur cette avenue car les plateaux traversants surélevés seront suffisants pour la sécurité des usagers et pour le ralentissement des véhicules qui seront déjà dans une zone à 30 km/h. Les feux tricolores risquent de nuire à la fluidité du trafic.

Commentaire du Commissaire Enquêteur :

Les dispositions prises pour la visibilité du passage et la réduction de la vitesse des véhicules, évoquées dans une réponse précédente, apportent une certaine garantie de sécurité pour les piétons, mais il serait souhaitable de réexaminer la situation après la mise en service de la nouvelle infrastructure, pour s'assurer que les traversées sur les passages piétons se font dans de bonnes conditions de sécurité, notamment dans les périodes de pointe, et prendre le cas échéant les mesures correctives nécessaires.

Ce commentaire vaut naturellement pour l'ensemble des passages piétons qui seront réalisés dans le cadre du projet.

OBSERVATIONS DÉFAVORABLES AU PROJET

Ces observations formulent des critiques au projet sur plusieurs points.

Le projet routier de 8 M €, suivi d'un projet urbain de 30 M € sont consécutifs à la demande faite à la ville d'Agde par le sous-préfet d'ouvrir une réflexion à la suite des 12 accidents mortels survenus dans cette zone ; ces projets sont contestables pour les raisons suivantes :

- La motivation du projet routier par l'accidentologie ne paraît pas suffisante.
- Le nouveau plan de circulation projeté aurait-il permis d'éviter les accidents et les morts ?

Réponse de la ville d'Agde :

Ce point est également traité ci-après en réponse aux observations de l'association AGATHE.

La sécurité des usagers du site est en effet primordiale au travers de cette nouvelle infrastructure routière, mais ce projet vise aussi à une meilleure répartition des flux sur les différents quartiers du Cap, une transparence visuelle, piétonne et cyclable. Force est de constater que compte tenu de l'urbanisation croissante du Cap, l'échangeur routier existant est obsolète dans son utilisation.

Au moment du lancement des études de reconfiguration des infrastructures routières nous manquions en effet de « recul » pour identifier la réalité de l'aménagement central de ce secteur. Le concours d'architecture n'ayant pas encore été lancé, seules étaient connues les orientations d'aménagement inscrites au PLU.

La motivation de ces travaux est inscrite dans une volonté de la commune d'accroître l'attractivité touristique de notre station tout en garantissant la fonctionnalité et la sécurité de ses infrastructures.

Commentaire du Commissaire Enquêteur:

Cette observation recoupe assez largement celle qui a été faite ci-après par l'association AGATHE, à laquelle la ville d'Agde a fait une réponse plus exhaustive. Je ferai donc ci-après mon commentaire global sur ces points.

Le dossier d'enquête ne donne aucune information sur le coût du futur aménagement urbain et ne permet pas d'en connaître suffisamment sa consistance.

Réponse de la ville d'Agde :

La présente enquête publique ne traite que de la reconfiguration des infrastructures routières et de l'accès urbain de l'entrée de ville du Cap d'Agde.

Le futur projet d'aménagement urbain est en cours de définition et sera soumis ultérieurement à une enquête publique propre.

Le chiffrage de 8 M€ HT portant sur la reconfiguration des infrastructures routières émane d'un quantitatif précis et rigoureux, base d'un appel d'offre pour le choix des entreprises en charge des travaux.

Commentaire du Commissaire Enquêteur:

La réalisation du projet routier entraînera la neutralisation de la partie du Cours des Gentilhommes qui surplombe le rond-point du Bon Accueil et rendra donc possible la libération de son terrain d'assiette.

Cette libération de terrain est une condition préalable à la faisabilité du projet d'aménagement urbain tel qu'il est conçu; pour cette raison, l'Autorité Environnementale, dans son avis sur le projet routier, a considéré que ces deux projets faisaient partie d'un même programme de travaux au sens du Code de l'Environnement.

Il apparaît cependant que bien qu'étant ainsi liés l'un à l'autre (principalement sur le plan foncier), les deux projets ont des calendriers, des finalités et des conditions de réalisation qui sont différents.

Il faut par ailleurs noter que si le projet d'aménagement urbain est bien conditionné par la réalisation du projet routier, en revanche ce dernier a sa vocation propre et n'implique en aucune manière l'obligation de réaliser le projet d'aménagement urbain.

À ce titre, le projet d'aménagement urbain peut être conduit de manière totalement indépendante du projet routier, et chacun des projets aura à gérer ses propres impacts sur l'environnement.

Il était donc pertinent que le projet d'aménagement urbain soit présenté dans le dossier de la présente enquête publique en fonction du niveau d'avancement de son étude, mais sans qu'il soit nécessaire de définir de manière plus précise son coût et sa consistance.

L'impact de l'aménagement de l'accès au Cap sera très négatif sur la circulation automobile ; en effet, l'entrée actuelle est très agréable (arbres) et fonctionnelle, et permet un écoulement fluide de la circulation même en été. Les accidents mortels qui ont eu lieu étaient dus à une vitesse très excessive et n'avaient rien à voir avec la configuration de la chaussée.

Réponse de la ville d'Agde :

Comme indiqué dans une précédente réponse ci-dessus, l'entrée du Cap sera fonctionnelle et non dangereuse.

De plus, le rond-point des Comptoirs Grecs sera suffisant pour orienter les touristes dans la station.

Cette nouvelle configuration permettra aussi de prendre en compte les bouchons estivaux du rond-point en question, et les problématiques avérées de traversée piétonne sur ce site.

Les nouvelles infrastructures routières permettront de desservir le centre port de façon équidistante d'est en ouest et permettront une transparence piétonne et cycliste inexistante à ce jour du nord au sud.

Commentaire du Commissaire Enquêteur:

Les commentaires concernant la sécurité figurent ci-dessous à la suite des observations d'AGATHE.

Je n'ai pas de remarque sur les autres points traités par la ville d'Agde dans sa réponse.

La disparition d'une des deux voies menant au centre port va engendrer des embouteillages et gêner considérablement l'accès de ceux qui résident dans ce quartier.

Réponse de la ville d'Agde :

Ce point a été abordé dans l'addendum à l'Étude d'Impact. Les comptages de véhicules réalisés pour la préparation du projet figurent dans le dossier d'enquête publique et sont représentatifs du flux actuel de véhicules dans le secteur.

L'aménagement routier vise principalement à remplacer l'échangeur dénivelé par deux carrefours giratoires. Ces derniers ont été dimensionnés avec le logiciel GIRABASE présenté ci-après. Le trafic utilisé pour leur dimensionnement est basé sur des comptages réalisés en août 2014, pendant la période estivale, où l'affluence est la plus forte.

Le logiciel GIRABASE teste la capacité des carrefours giratoires. C'est un outil d'aide à la conception de la voirie urbaine utile pour vérifier le fonctionnement des projets de giratoire ou pour établir le diagnostic d'un aménagement existant. Les calculs se fondent sur des méthodes de comportement des usagers validées et calées par un grand nombre de mesures in situ qui font que cet outil est une référence en la matière.

Son utilisation nécessite simplement de connaître les trafics directionnels, ce qui est le cas ici au travers des « matrices Bulle d'Accueil » permettant d'établir les matrices directionnelles en heure de pointe du matin et heure de pointe du soir dans le but de définir une géométrie sommaire du giratoire.

Le logiciel émet une alerte lorsque la géométrie diffère des recommandations du CERTU et du SETRA et qu'elle ne permet pas de répondre à la demande de trafic.

Des simulations ont été effectuées pour avec une géométrie de giratoire optimale vis-à-vis de l'emprise projet.

Les résultats de ces simulations et le dimensionnement des giratoires figurent au chapitre 3.4.1 de l'addendum à l'Étude d'Impact :

Rayon extérieur de 30,0 m avec une largeur d'anneau franchissable de 10,0 m pour le giratoire Ouest.

Rayon extérieur de 22,50 m avec une largeur d'anneau franchissable de 10,0 m pour le giratoire Est.

Commentaire du Commissaire Enquêteur:

Je n'ai pas de remarque à faire sur la réponse de la ville d'Agde

Les futurs parkings étant plus éloignés qu'aujourd'hui du centre port, les temps d'accès des piétons au centre port sera allongé.

Réponse de la ville d'Agde :

Actuellement, le parking des Arènes est difficilement exploitable car séparé du centre port par la « butte » du Cours des Gentilshommes, sans cheminement spécifique pour les piétons. La suppression de cet obstacle permettra un accès plus court donc plus rapide au centre port. De plus, le futur aménagement urbain central proposera une offre supplémentaire de stationnement.

Commentaire du Commissaire Enquêteur:

Je n'ai pas de remarque à faire sur la réponse de la ville d'Agde

L'emprunt nécessaire pour financer les travaux routiers va alourdir la dette de la ville d'Agde, et il est illusoire de croire que la valorisation des terrains permettra de financer le projet.

En effet, on peut avoir des doutes sur l'attractivité des logements à construire qui seront difficiles à vendre, notamment à cause de l'environnement bruyant du casino et de la médiocrité des prestations assurées par la ville, ce qui risque d'entraîner la faillite des promoteurs.

De plus, il est irréaliste d'espérer des rentrées financières provenant du casino dont les recettes diminuent à cause de la concurrence des jeux en ligne.

Il résulte de tout cela que la conséquence vraisemblable de cette opération sera une augmentation sensible des impôts locaux des agathois.

Réponse de la ville d'Agde :

Les considérations sur le coût et les emprunts relatifs à ces travaux en relations avec la dette de la ville ne rentrent pas dans le cadre d'une enquête publique environnementale et dépendent d'avantage d'un débat de fond sur les finances publiques de la ville.

La relation du projet routier en amalgame avec le projet architectural et la capacité de financement de la ville n'est pas pertinente techniquement dans le cadre de l'enquête.

Le point de vue sur le bien fondé de résidences touristiques à venir dans le projet cœur de station et les habitudes de consommation des ménages aisés est sans objet dans le cadre de l'enquête.

La présence du casino sur ce nouveau quartier est justifiée par la volonté de recentrer l'ensemble des services sur un même site et de rendre cette entreprise plus attractive et compétitive.

L'hypothèse d'une hausse des impôts locaux en lien avec ce projet n'est pas fondée et reste discutable.

Les budgets alloués à la réfection de la voirie communale (1 M €) par an sont inchangés et ne seront pas impactés par le projet.

Commentaire du Commissaire Enquêteur:

Les conditions de financement du projet d'aménagement urbain et ses éventuelles incidences fiscales ne relèvent pas de la présente enquête publique.

Je n'ai pas de remarque sur les autres points traités par la ville d'Agde dans sa réponse.

L'association AGATHE considère que :

Sur la forme, le projet faisant l'objet de l'enquête publique étant la première étape d'une opération plus globale concernant l'entrée du Cap, décrite dans les documents relatifs au passage du POS en PLU, on peut s'interroger sur l'articulation entre cette enquête publique et l'approbation du PLU intervenue en février 2016, et les documents y afférant.

Réponse de la ville d'Agde :

Le dossier d'enquête publique est basé sur une étude environnementale faisant état des éventuels impacts du projet sur le site.

Le PLU, ses orientations, l'AVAP et la ZPPAUP sont des documents qui sont déjà validés et n'ont pas à figurer dans le dossier d'enquête publique.

La présente enquête publique ne pouvait pas figurer dans le dossier de présentation du PLU puisque les études des infrastructures routières n'étaient pas abouties au moment du dépôt d'instruction du PLU. Une enquête publique se base en effet à minima sur un projet à la phase d'avant-projet.

L'avis de l'autorité publique sur la présente Étude d'Impact ne pouvait donc de fait être annexé au PLU.

Commentaire du Commissaire Enquêteur:

L'Étude d'Impact du projet de reconfiguration des infrastructures routières doit simplement s'assurer que le projet est bien compatible avec les documents d'urbanisme, notamment avec le PLU. Les documents du PLU n'ont pas à figurer dans le dossier, sauf si le projet devait nécessiter une mise en compatibilité du PLU, ce qui n'est pas le cas.

Par ailleurs, l'addendum à l'Étude d'Impact inclus dans le dossier d'enquête publique mentionne dans son chapitre 2.3 « l'Orientation d'Aménagement et de Programmation sur l'entrée de la station du Cap d'Agde » qui fait partie des pièces constitutives du PLU approuvé en février 2016, illustré d'un schéma de principe de l'aménagement du giratoire du Bon Accueil ; ce schéma montre l'infrastructure routière reconfigurée, objet de la présente enquête publique, ainsi que les grandes lignes du projet d'aménagement urbain.

Sur le fond, l'analyse uniquement quantitative de l'accidentologie n'apporte aucun élément prouvant la nécessité absolue de modifier les infrastructures routières. Le dernier accident mortel n'est pas dû à l'infrastructure, mais à la consommation d'alcool et de stupéfiants ; il est de plus survenu à la sortie d'un « shunt », comme il en existera dans les ronds-points projetés ; le risque ne sera donc pas diminué.

Compte tenu de l'absence de visibilité sur les retombées de cette modification d'infrastructure, le coût prévisionnel de l'opération n'est pas justifié.

Réponse de la ville d'Agde :

Ce point a été abordé au chapitre 2.1 de l'addendum à l'Étude d'Impact.

En 2014, la sous-préfecture a interpellé la ville d'Agde suite au constat d'un problème de sécurité au niveau du giratoire du bon accueil. En effet, avec 12 accidents dont 10 mortels depuis 2007 sur la zone, le préfet a souhaité qu'une réflexion soit menée pour pallier ce problème. Une réunion en sous-préfecture a été organisée en octobre 2014 sur ce sujet.

La mairie d'Agde a donc décidé de réorganiser les voiries en partant, après étude de plusieurs solutions, sur la mise en place de deux giratoires, ce qui permettrait de limiter les accidents et la vitesse.

La solution de deux giratoires a été choisie en raison de l'amélioration de la sécurité apportée par de tels aménagements.

C'est en effet une des caractéristiques mise en avant par l'ouvrage « Giratoires en ville, mode d'emploi » du CEREMA (ex. CERTU), qui rappelle les avantages et les inconvénients qu'un giratoire peut présenter en terme de circulation, de sécurité et d'insertion urbaine.

Dans cet ouvrage, il est souligné que les giratoires sont des « champions de la sécurité », où le nombre d'accidents est nettement plus faible que sur les autres types de carrefour. L'inflexion de trajectoire imposée à l'automobiliste l'oblige à se déplacer à faible allure, moins de 30km/h en général.

*Ceci entraîne une réduction de la gravité des accidents, notamment pour les piétons et les cyclistes. Selon le CEREMA, on obtient en moyenne **une réduction de l'ordre des deux tiers des accidents corporels. Le gain est d'autant plus spectaculaire que le carrefour initial est accidentogène.***

La présence d'un giratoire et son régime de priorité oblige tous les véhicules à ralentir à l'approche de celui-ci, quel que soit le type de voie sur lequel ils se situent. Sa fonction modératrice de vitesse est généralement mieux perçue par les utilisateurs car elle est combinée à d'autres fonctions, celle d'échange en particulier.

Le guide du CEREMA indique d'ailleurs qu'il est fréquent que ce type d'aménagement soit mis en avant dans les carrefours d'entrée d'agglomération, où il est associé à un effet de rupture.

Le carrefour giratoire est également apprécié dans les zones résidentielles où les riverains recherchent la tranquillité et la sécurité vis-à-vis de la circulation automobile. La zone du Bon Accueil est située en entrée de ville, mais jouxte également des zones résidentielles : la disposition de deux giratoires semblent donc appropriée au contexte local.

De plus, rappelons qu'en milieu urbain, où la vitesse est déjà limitée à 50km/h, la réduction de vitesse d'un giratoire sera peu pénalisante pour les véhicules car leur vitesse moyenne est proche de la vitesse de traversée du carrefour.

Enfin, la nouvelle configuration permettra de supprimer les effets de cisaillements en trois points sur le giratoire actuel. En effet, au niveau des voies d'insertion, les changements de voies fréquents sont sources d'accidents.

(NOTA : les passages en caractères gras ci-dessus figurent ainsi dans le mémoire en réponse de la ville d'Agde)

Commentaire du Commissaire Enquêteur:

Les explications données par la ville d'Agde, s'appuyant sur des organismes officiels dont le sérieux est incontestable, permettent de considérer que le remplacement de l'échangeur actuel par des giratoires ne peut qu'avoir une incidence favorable sur la gravité et la fréquence des accidents, notamment par la réduction de vitesse qu'ils imposent.

C'est en effet l'excès de vitesse qui est mis en avant parmi les principales causes d'accident dans le relevé établi par la DDTM et également dans certaines observations du public.

De plus la suppression des cisaillements qui est évoquée devrait réduire les risques d'accidents à ce titre.

La reconfiguration de l'infrastructure routière, objet de la présente enquête publique, n'a pas pour vocation de supprimer les accidents car il existera toujours

des conducteurs au comportement dangereux, en revanche, elle devrait en réduire significativement la gravité et la fréquence en obligeant les conducteurs à limiter leur vitesse.

Pour ces raisons, je pense que la justification du projet par le principal objectif d'amélioration de la sécurité routière est tout à fait défendable.

Par ailleurs, certaines observations estiment que les avantages potentiels apportés par le projet ne justifient pas son coût de l'ordre de 8 M € HT.

Il est difficile d'apporter une réponse objective à cette observation.

Il y a cependant un élément d'appréciation qui permet d'établir une comparaison, c'est le coût de l'insécurité routière.

Sur la base des bilans annuels établis par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, le coût global direct et indirect d'une personne tuée s'élève à environ 1 300 000 € et celui d'une personne gravement blessée à environ 140 000 €. Le coût des 10 personnes tuées et des 6 personnes gravement blessées répertoriées entre 2007 et 2014 aux abords du rond-point du Bon Accueil représenterait ainsi un montant de l'ordre de 14 000 000 €.

Ces chiffres permettent de mesurer l'intérêt pour la collectivité de réduire le nombre et la gravité des accidents, et de considérer que le coût de 8 M € HT de reconfiguration de l'infrastructure routière n'est pas déraisonnable au regard des avantages attendus en terme de sécurité et donc de réduction de la mortalité et des coûts qui y sont liés.

Il est cependant un dernier point qui mérite attention dans les observations d'AGATHE. L'association affirme en effet que le dernier accident grave est survenu à la sortie d'un « shunt », bretelle de raccordement qui ne passe pas par le rond-point et donc ne bénéficie pas de la réduction de vitesse liée au rond-point. Le projet routier prévoit la présence de deux tels « shunts » au niveau du nouveau rond-point Ouest. Il serait donc opportun d'examiner les moyens de réduire également la vitesse sur ces « shunts » ainsi que leur modalités de raccordement sur la route principale de manière à obtenir des conditions de sécurité optimales.

A Castelnau-le-Lez le 10 juillet 2016

Le Commissaire Enquêteur



Bruno de Courtois

CONCLUSIONS MOTIVÉES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

I. GÉNÉRALITÉS

Compte tenu de son incidence sur l'environnement et conformément au Code de l'Environnement, le projet portant sur la reconfiguration des infrastructures routières et de l'accès urbain de l'entrée de ville du Cap d'Agde a été soumis à une Étude d'Impact et a fait l'objet d'une enquête publique à la suite de laquelle l'autorité responsable du projet, en l'occurrence la ville d'Agde, se prononcera par une Déclaration de Projet sur l'intérêt général de l'opération.

Cette enquête publique s'est déroulée dans de bonnes conditions, mais n'a suscité qu'une modeste participation du public, dont celle de riverains du site directement concernés par le projet. Ceci laisse penser que, malgré la publicité faite et notamment l'affichage de l'avis d'enquête sur plusieurs sites de la commune, le public s'est peu intéressé au projet routier.

Le dossier d'enquête mis à la disposition du public est présenté de manière suffisamment claire, précise et détaillée avec de nombreuses illustrations explicatives, pour permettre au public d'avoir une bonne connaissance du projet et de ses impacts.

Il est à noter que, outre l'exemplaire papier complet de l'Étude d'Impact déposé à la mairie d'Agde, siège de l'enquête, le résumé non technique de cette étude d'impact et de son addendum a été publié sous forme numérique sur le site internet de la ville d'Agde ; le public a ainsi pu en prendre connaissance et le télécharger très simplement, ce qui a permis d'en faciliter la consultation.

De même, la possibilité a été offerte au public de transmettre ses observations par voie électronique, mais en pratique cette voie n'a pas été utilisée.

II. LES OBSERVATIONS

Le projet a fait l'objet de 14 observations.

7 de ces observations sont favorables au projet.

3 donnent leur accord sur le projet ou ne le remettent pas en cause, mais demandent des aménagements complémentaires pour l'améliorer sur le plan de la protection phonique et de la sécurité.

4 s'opposent au projet, en l'estimant notamment, pour 3 d'entre elles, comme insuffisamment motivé.

L'ensemble de ces observations ont été consignées dans un procès-verbal de synthèse remis au représentant de la ville d'Agde.

La ville d'Agde y a répondu dans un mémoire en réponse, répondant de manière satisfaisante à la plupart des observations.

Dans les présentes conclusions, seules ont été reprises les observations qui m'ont semblé importantes pour évaluer les impacts du projet soumis à la présente enquête publique et son caractère d'intérêt général.

L'interdépendance entre le projet de routier et le projet d'aménagement urbain central

Certaines observations considèrent de manière plus ou moins explicite que le projet de reconfiguration des infrastructures routières et le projet d'aménagement urbain forment une opération globale et à ce titre auraient souhaité plus de détails sur ce second projet.

La réalisation du projet routier entraînera effectivement la neutralisation de la partie du Cours des Gentilhommes qui surplombe le rond-point du Bon Accueil et rendra donc possible la libération de son terrain d'assiette.

Cette libération de terrain est une condition préalable à la faisabilité du projet d'aménagement urbain tel qu'il est conçu; pour cette raison, l'Autorité Environnementale, dans son avis sur le projet routier, a considéré que ces deux projets faisaient partie d'un même programme de travaux au sens du Code de l'Environnement.

Il apparaît cependant que bien qu'étant ainsi liés l'un à l'autre (principalement sur le plan du foncier), les deux projets ont des calendriers, des finalités et des conditions de réalisation qui sont différents.

Il faut par ailleurs noter que si le projet d'aménagement urbain est bien conditionné par la réalisation du projet routier, en revanche ce dernier a sa vocation propre et n'implique en aucune manière l'obligation de réaliser le projet d'aménagement urbain.

À ce titre, le projet d'aménagement urbain peut être conduit de manière totalement indépendante du projet routier, et chacun des projets aura à gérer ses propres impacts sur l'environnement.

Dans cette optique il n'était pas nécessaire de donner plus de détails sur le projet urbain, par ailleurs encore en cours de définition.

Il est toutefois à noter que la création d'un bassin de rétention dans le cadre du projet routier, nécessaire pour un bon fonctionnement du réseau d'évacuation des eaux pluviales dans la situation actuelle, bénéficiera le moment venu à la gestion des eaux pluviales liées au projet d'aménagement urbain central.

Les avantages du projet pour la sécurité routière

Certaines observations remettent en cause l'intérêt du projet pour l'amélioration de la sécurité routière et estiment son coût injustifié.

Les explications données par la ville d'Agde, s'appuyant sur des organismes officiels dont le sérieux est incontestable, permettent de considérer que le remplacement de l'échangeur actuel par des giratoires ne peut qu'avoir une incidence favorable sur la gravité et la fréquence des accidents, notamment par la réduction de vitesse qu'ils imposent.

L'excès de vitesse est en effet mis en avant parmi les principales causes d'accident dans le relevé établi par la DDTM et également dans certaines observations du public.

De plus la suppression des cisaillements qui est évoquée devrait réduire les risques d'accidents à ce titre.

La reconfiguration de l'infrastructure routière projetée n'a pas pour vocation de supprimer les accidents car il existera toujours des conducteurs au comportement dangereux, en revanche, elle devrait en réduire significativement la gravité en obligeant les conducteurs à limiter leur vitesse.

Pour ces raisons, je pense que la justification du projet par le principal objectif d'amélioration de la sécurité routière est tout à fait défendable.

Par ailleurs, certaines observations estiment que les avantages potentiels apportés par le projet ne justifient pas son coût de l'ordre de 8 M € HT.

Il est difficile d'apporter une réponse objective à cette observation. Il y a cependant un élément d'appréciation qui permet d'établir une comparaison, c'est le coût de l'insécurité routière.

Sur la base des bilans annuels établis par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière le coût global direct et indirect d'une personne tuée s'élève à environ 1 300 000 € et celui d'une personne gravement blessée à environ 140 000 €.

Le coût des 10 personnes tuées et des 6 personnes gravement blessées répertoriées entre 2007 et 2014 aux abords du rond-point du Bon Accueil représenterait ainsi un montant de l'ordre de 14 000 000 €.

Ces chiffres permettent de mesurer l'intérêt pour la collectivité de réduire le nombre et la gravité des accidents et de considérer que le coût de 8 M € de reconfiguration de l'infrastructure routière n'est pas déraisonnable au regard des avantages attendus en terme de sécurité et donc de réduction de la mortalité et des coûts qui y sont liés.

Il est cependant un point qui mérite attention. Une observation affirme en effet que le dernier accident grave est survenu à la sortie d'un « shunt », bretelle de raccordement qui ne passera pas par le rond-point et ne bénéficiera donc pas de la réduction de vitesse liée au rond-point.

Le projet routier prévoit la présence de deux tels « shunts » au niveau du nouveau rond-point Ouest. Il serait donc opportun d'examiner les moyens de réduire également la vitesse sur ces « shunts » ainsi que leurs modalités de raccordement sur la route principale de manière à obtenir des conditions de sécurité optimales.

Le bruit avenue de Belle-Isle

Les riverains habitant une résidence proche de l'avenue de Belle-Isle craignent une augmentation du bruit routier liée à une vitesse excessive des véhicules.

L'étude acoustique montre que la nouvelle infrastructure mise en service respectera les seuils réglementaires et le projet prévoit des dispositifs permettant de réduire la vitesse notamment au franchissement du passage piétons situé à proximité de leur résidence.

Ces dispositions complétées par l'abaissement de la chaussée et le remplacement de son revêtement devraient contribuer à limiter sensiblement le bruit perçu par les riverains.

Ils souhaiteraient cependant que la protection acoustique prévue au projet au droit du rond-point soit étendue jusqu'à leur propre résidence.

Il faut toutefois noter que selon l'étude acoustique, la zone protégée par le merlon projeté sera sensiblement plus exposée au bruit que ne le sera l'avenue de Belle-Isle.

Ce complément de protection acoustique n'apparaît donc pas indispensable et il appartiendra à la ville d'Agde d'examiner l'opportunité de le réaliser, sachant qu'il s'agit de la seule zone habitée située à proximité de la nouvelle infrastructure routière, et en considérant les deux éléments suivants :

- l'augmentation potentielle de la circulation et donc du bruit, liée à la mise en double sens de la voie qui longe leur résidence,
- la simulation acoustique figurant dans l'Étude d'Impact basée sur le trafic moyen journalier annuel (TMJA), ne tient pas spécifiquement compte du trafic en période estivale et sous estime donc les niveaux sonores réels perçus pendant la principale période d'occupation des logements concernés qui sont essentiellement des résidences secondaires.

La traversée de l'avenue de Belle-Isle

Des observations font part des risques liés à la traversée de l'avenue de Belle-Isle et souhaiteraient la réalisation d'une passerelle au lieu du passage piétons prévu au projet.

La ville d'Agde dans sa réponse précise les aménagements prévus pour sécuriser la traversée des piétons : éclairage renforcé, limitation de vitesse à 30km/h, facilitée par une surélévation du passage piétons et la réduction de la largeur des voies de circulation.

La traversée par une passerelle n'est prévue que dans le cadre du projet d'aménagement urbain central.

Ces dispositions apportent une certaine garantie de sécurité pour les piétons, mais je pense qu'il faudrait réexaminer la situation après la mise en service de la nouvelle infrastructure, pour éventuellement compléter le dispositif, si à certaines périodes la densité du trafic routier rendait cette traversée à niveau difficilement utilisable.

La gestion des eaux pluviales

Une observation soulève le problème de la gestion des eaux pluviales, et compte tenu de l'observation de l'Autorité Environnementale sur la connexion entre le projet routier et le projet d'aménagement urbain central, il est pertinent d'en faire une analyse globale.

Les explications données par la ville d'Agde font ressortir que le futur projet d'aménagement urbain central prendra en compte la gestion de ses propres eaux pluviales. Les principes des ouvrages à réaliser à cet effet sont définis dans l'addendum à l'Étude d'Impact.

Le futur aménagement urbain central n'a donc aucune incidence sur la conception ou le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales à réaliser pour le projet routier.

Par ailleurs la création d'un nouveau bassin de rétention à l'occasion du projet routier permettra de résoudre un problème de capacité d'évacuation des eaux pluviales liée au sous dimensionnement de la canalisation servant d'exutoire commun vers le port, problème déjà identifié antérieurement.

Ce nouvel ouvrage permettra également de rendre compatible la capacité du réseau existant avec les besoins générés par le futur aménagement urbain central.

Divers

Je considère que certains autres points de moindre importance ne nécessitent pas d'être repris dans ces conclusions, dans la mesure où ils n'apportent pas à mon avis d'éléments significatifs pour apprécier le caractère d'intérêt général du projet.

III. CONCLUSION

En conclusion, les principaux éléments d'appréciation sur ce projet sont pour moi les suivants :

- L'accès principal au Cap d'Agde se fait actuellement par un important nœud routier situé à l'entrée de la station.
Cette infrastructure conçue il y a plusieurs décennies a été le site de plusieurs accidents graves ces dernières années ayant provoqué la mort de 10 personnes.
Il était donc tout à fait légitime que la ville d'Agde recherche des solutions pour améliorer la sécurité routière dans cette zone.
- Les relevés réalisés par la DDTM ayant fait ressortir que la cause et la gravité des accidents étaient le plus souvent liés à une vitesse excessive, la solution proposée par la ville d'Agde consistant à créer deux ronds-points, infrastructure reconnue comme efficace pour réduire la vitesse, me paraît bien argumentée et de nature à améliorer les conditions de sécurité routière de l'accès au Cap d'Agde. Cette solution devrait également permettre de faciliter la gestion des flux.
Le problème de la sécurité sur les « shunts », en terme de régulation de la vitesse et de raccordement sur la route principale, devra toutefois faire l'objet d'une attention particulière pour garantir des conditions de sécurité optimales.
- Il s'avère que la nouvelle configuration des infrastructures routières permet une libération de terrain qui rend possible un projet d'aménagement urbain.
Bien que cette interdépendance soit une réalité (principalement sur le plan foncier), il apparaît que les deux projets ont leurs propres objectifs, leur propre calendrier et leurs propres conditions de réalisation ; ils peuvent donc être conduits de manière totalement indépendante l'un de l'autre et gérer chacun ses propres impacts sur l'environnement.
Il est toutefois à noter que la création d'un bassin de rétention permettant d'améliorer l'évacuation des eaux pluviales dans le cadre du projet routier, bénéficiera le moment venu à la gestion des eaux pluviales liées au projet d'aménagement urbain central.
- Le coût du projet peut paraître élevé pour les objectifs recherchés, mais il n'apparaît pas déraisonnable quand on connaît le coût de l'insécurité routière.
Par ailleurs ce projet permet de valoriser un terrain actuellement difficilement exploitable.
- Les nuisances supplémentaires apportées par le projet par rapport à la situation actuelle sont très faibles, selon l'étude acoustique et concernent principalement une augmentation potentielle du bruit des circulations pour les riverains de l'avenue de Belle-Isle, qui resterait toutefois inférieure aux seuils autorisés.
Les aménagements prévus au projet devraient permettre d'atténuer sensiblement ces nuisances.

Toutefois, des considérations liées à l'augmentation de trafic sur une voie mise en double sens et à la sous estimation du bruit en période estivale dans la simulation acoustique pourraient justifier l'examen de la possibilité technique et financière d'un complément de protection acoustique par rapport à celle prévue au projet.

- Les passages piétons prévus au projet sont conçus de manière à sécuriser les traversées, notamment par des dispositifs de réduction de vitesse des véhicules. Il serait cependant souhaitable après la mise en service de la nouvelle infrastructure, de s'assurer que ces traversées se font dans de bonnes conditions de sécurité, notamment dans les périodes de pointe, et prendre le cas échéant les mesures correctives nécessaires.

On peut enfin noter que l'Étude d'Impact qui a nécessité la présente enquête publique, avait été justifiée par un élargissement localisé de la voirie existante. L'étude a montré qu'il n'y avait aucune atteinte significative apportée à l'environnement par cet aménagement. Ceci a été confirmé par l'Autorité Environnementale (DREAL Languedoc Roussillon) qui, consultée, n'a émis aucune observation sur ce point qui n'a également fait l'objet d'aucune observation du public.

A Castelnau-le-Lez le 10 juillet 2016
Le Commissaire Enquêteur



Bruno de Courtois

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Compte tenu de tous les éléments figurant dans le rapport d'enquête et de mes conclusions ci avant, l'intérêt général du projet de reconfiguration des infrastructures routières et de l'accès urbain de l'entrée de ville du Cap d'Agde me paraît suffisamment avéré, ce projet étant destiné à améliorer les conditions de sécurité routière dans une zone particulièrement accidentogène.

La nouvelle infrastructure prévue dans ce projet me paraît également bien adaptée à cet objectif, et son coût acceptable.

Les nuisances potentielles, principalement acoustiques sont faibles, et des dispositions sont prises pour en atténuer les effets.

En conséquence :

Je donne un **avis favorable** à la Déclaration de Projet concernant la reconfiguration des infrastructures routières et de l'accès urbain de l'entrée de ville du Cap d'Agde

Toutefois, j'assortis cet avis favorable des recommandations suivantes :

- Concernant la sécurité routière : porter une attention particulière à la conception des « shunts » qui évitent les ronds-points pour en optimiser les conditions de sécurité,
- Concernant la sécurité des piétons : après la mise en service de la nouvelle infrastructure, s'assurer que les traversées sur les passages piétons se font dans de bonnes conditions de sécurité, notamment dans les périodes de pointe, et prendre le cas échéant les mesures correctives nécessaires.
- Concernant les nuisances acoustiques, examiner les possibilités techniques et financières d'un complément de protection acoustique le long de l'avenue de Belle-Isle.

A Castelnau-le-Lez le 10 juillet 2016
Le Commissaire Enquêteur



Bruno de Courtois