



CADRE RÉGLEMENTAIRE

CADRE RÉGLEMENTAIRE

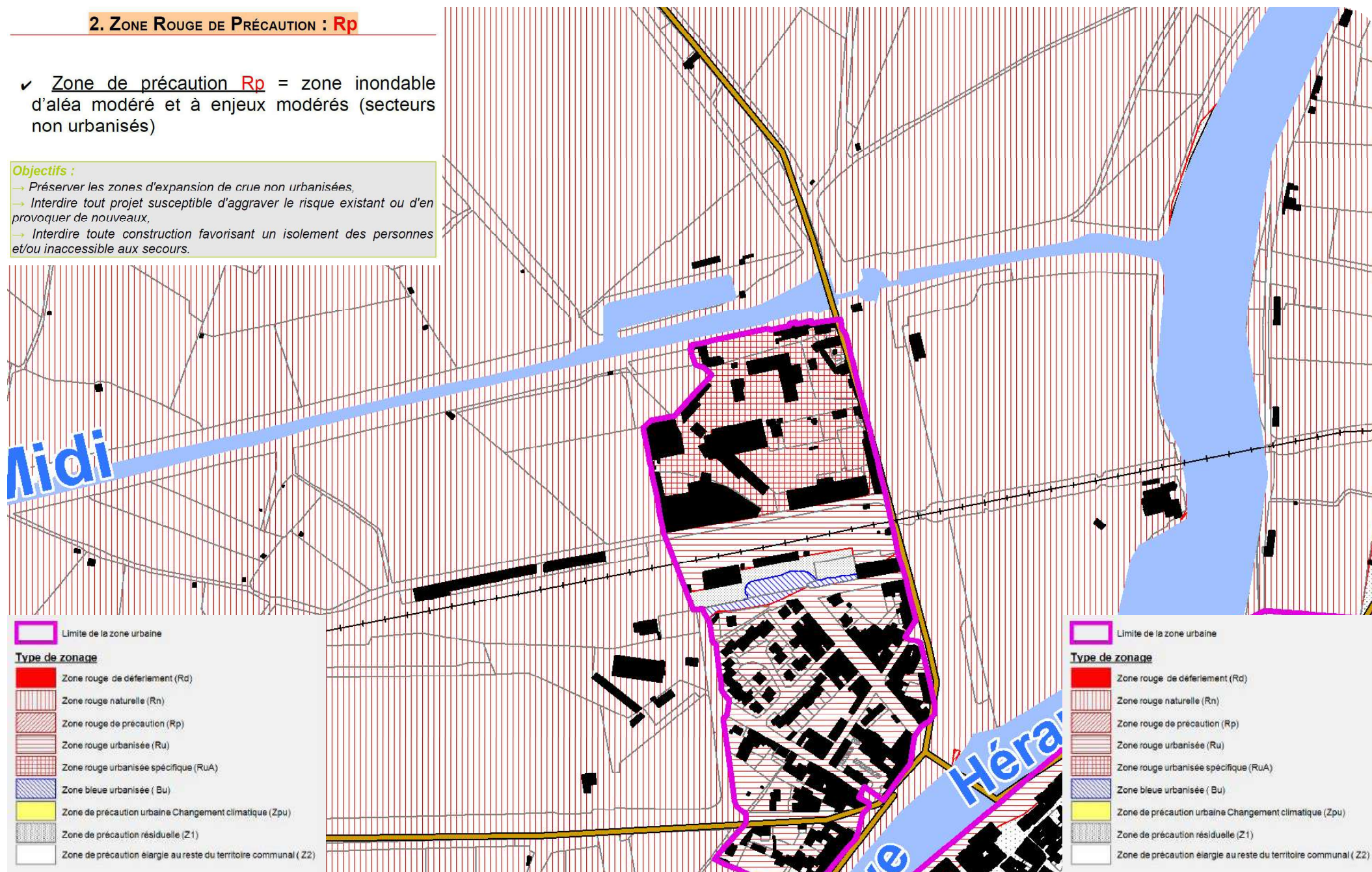
PRÉVENTION DES RISQUES NATURELS D'INONDATION

2. ZONE ROUGE DE PRÉCAUTION : **Rp**

- ✓ Zone de précaution **Rp** = zone inondable d'aléa modéré et à enjeux modérés (secteurs non urbanisés)

Objectifs :

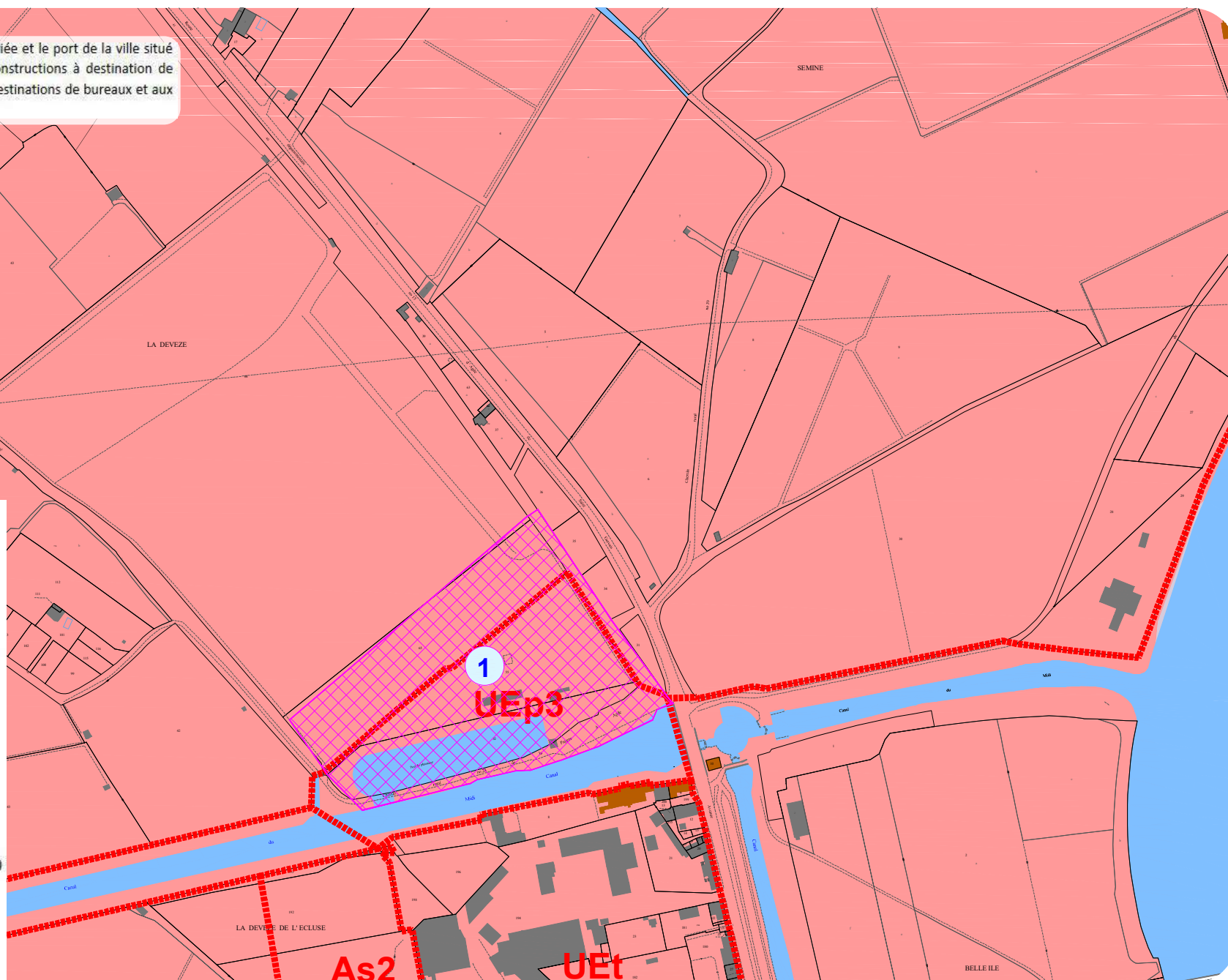
- Préserver les zones d'expansion de crue non urbanisées,
- Interdire tout projet susceptible d'aggraver le risque existant ou d'en provoquer de nouveaux,
- Interdire toute construction favorisant un isolement des personnes et/ou inaccessible aux secours.

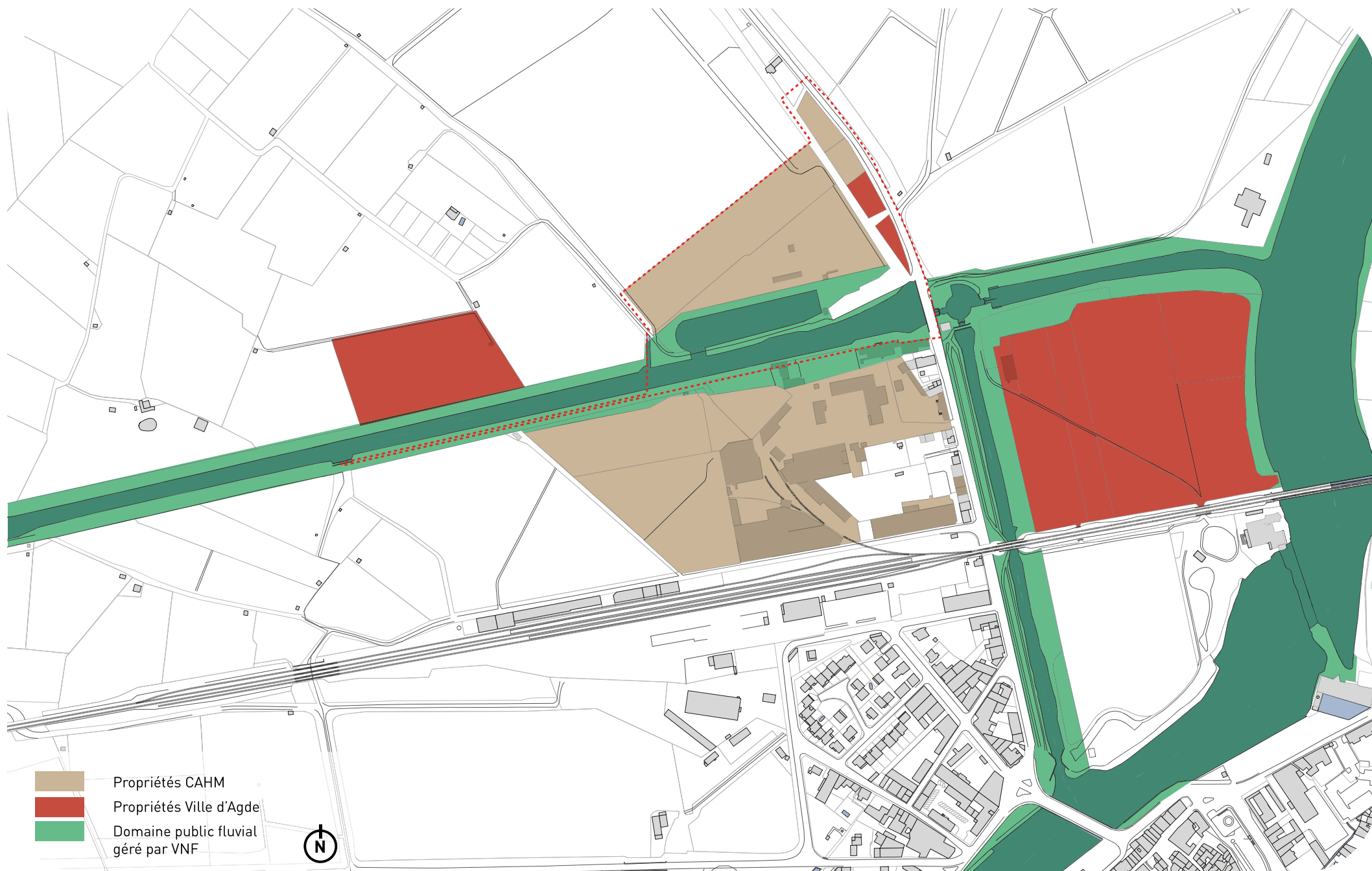


Le sous-secteur UEp3 concerne le secteur de la criée et le port de la ville situé sur le canal du Midi. Sur ce sous-secteur, les constructions à destination de commerce, industrie et artisanat s'ajoutent aux destinations de bureaux et aux fonctions d'entrepôt.

Éléments du zonage :

-  Emplacement réservé
-  Espace Boisé Classé
-  Bande d'inconstructibilité du littoral de 100m en dehors des espaces urbanisés
-  Recul des constructions (100m) de part et d'autre de l'axe de la RD612 (art.L111-6 du CU)
-  Domaine Public Maritime
-  Espaces Proches du Rivage
-  Secteur de mixité sociale
-  Contour de zones
-  Contour de sous-secteur
-  Edifices à conserver (repérés par le SPR - ex AVAP)
-  Alignement d'arbre protégé
-  Présence de commerces interdit
-  Présence de commerces obligatoire





CADRE RÉGLEMENTAIRE

Synthèse

(Extrait de la note de pré-cadrage réglementaire - Suez - Novembre 2022)

Procédure visée	Rubrique visée au regard du projet	A prévoir
Loi sur l'eau	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 et inférieure à 20 ha (D) La superficie des BV interceptée est d'environ 13 000 m² (à confirmer selon le projet retenu)	Déclaration
	2.2.3.0. Rejet dans les eaux de surface, à l'exclusion des rejets réglementés au titre des autres rubriques de la présente nomenclature ou de la nomenclature des installations classées annexée à l'article R. 511-9, le flux total de pollution, le cas échéant avant traitement, étant supérieur ou égal au niveau de référence R1 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent (D) : Projet pouvant être concerné vis-à-vis de l'aire de carénage. Prévoir des analyses pour le confirmer	
	3.1.4.0. Consolidation ou protection des berges, à l'exclusion des canaux artificiels, par des techniques autres que végétales vivantes : La longueur sera supérieure à 200 m (à confirmer selon le projet retenu)	Autorisation
	3.1.5.0. Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet : Les ouvrages pourraient détruire dans le Canal du Midi plus de 200 m² de frayères	A confirmer à l'avancement du projet
Evaluation env.	9. Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales : Le futur port a comme projet d'accueillir à terme environ 150 anneaux. De plus le bateau le plus long n'excédera pas 15 m (à confirmer selon le projet retenu)	Examen au cas par cas
	10. Canalisation et régularisation des cours d'eau : La longueur de berge consolidée sera supérieure à 200 m	
	11. Travaux, ouvrages et aménagements en zone côtière : Le projet consiste à agrandir le port fluvial existant	
	39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement : La surface globale du projet n'excédera pas 5 ha (à confirmer selon le projet retenu)	
	41. Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs : Le projet prévoit le stationnement de plus de 50 unités (à confirmer selon le projet retenu)	
	47. Premiers boisements et déboisements en vue de la reconversion de sols : La surface de défrichement ne devrait pas dépasser 0.5 ha (à confirmer selon le projet retenu)	

CADRE RÉGLEMENTAIRE

Synthèse

[Extrait de la note de pré-cadrage réglementaire - Suez - Novembre 2022]

Natura 2000	Le projet est situé à proximité de deux sites Natura 2000 : la ZPS FR9112022 « Est et Sud de Béziers » (à env. 20 m), et la ZSC FR9101486 « Cours inférieur de l'Hérault » (à env. 650m). Une évaluation des Incidences Natura 2000 devra être établie et sera intégrée au dossier de demande d'autorisation environnementale.	Etude d'incidence Natura 2000
Dérogation espèces protégées	Les inventaires et cartographies du site sont en cours de réalisation et permettront de confirmer ou non la nécessité de faire une demande de dérogation.	Potentiellement concerné A vérifier avec une étude faune / flore
ICPE	Le projet n'étant pas encore défini, et au vu des informations connu à ce jour, il ne semble présenter aucun danger ou inconvénient précités dans l'article L 511-1 du Code de l'environnement. Il n'est donc pas soumis au régime ICPE (A confirmer selon le projet retenu – rubriques 2510, 1435, 2930, 2940)	A vérifier à l'avancement du projet
Traitement des déchets	Dès lors que l'ensemble des éléments seront déconstruits, ils seront triés avant d'être évacués aussitôt vers une installation de gestion de déchets agréée.	Non concerné
Installation de production d'énergie	Conformément à l'article L 311-1 du Code de l'énergie, le projet d'extension du port fluvial d'Agde n'a pas pour objectif de produire de l'énergie.	

CADRE RÉGLEMENTAIRE

Synthèse

[Extrait de la note de pré-cadrage réglementaire - Suez - Novembre 2022]

Autorisation défrichement	Le projet d'extension du port fluvial d'Agde est susceptible d'engendrer le défrichement d'une surface inférieure à 0.5 ha. Vérifier le statut de « boisement » auprès de l'ONF.	A vérifier à l'avancement du projet
Autorisation d'Occupation du DPF	Le projet sera en partie réalisé sur un cours d'eau classée DPF (Canal du Midi) et géré par NVF	
Site classé	Le canal du Midi et son système d'alimentation ont été classés en 1996, 1997 et 2001 sur la base de trois critères : « historique » : chef d'œuvre de la fin XVIIe ; « pittoresque » : esthétique harmonieuse et parfaitement intégrée à son environnement ; « scientifique » : degré d'ingéniosité de conception dont son créateur a fait preuve. Rares sont les sites, comme le canal du Midi, à être classés pour plus de deux critères. Les paysages du canal également sont également classés pour leur caractère pittoresque en 2017 et 2022.	Dossier d'autorisation de travaux dans un site classé
Etude de compensation agricole	Les projets soumis à étude préalable agricole sont ceux qui répondent à 3 critères : - projet soumis à une étude d'impact systématique ; - zone naturelle, agricole ou forestière affectée à une activité agricole dans les 5 années précédant le dépôt du dossier de demande d'autorisation du projet (3 ans pour les zones à urbaniser) ; - surface agricole prélevée définitivement par le projet supérieur à 1 hectare. A ce titre, si le projet était soumis à étude d'impact systématique, il serait soumis à une étude de compensation agricole. Dans le cas contraire, un avis de la CDPENAF serait tout de même requis dans le cadre de l'instruction de l'autorisation environnementale puisque le projet engendre la réduction d'une zone classée « agricole » dans le PLU.	A vérifier à l'avancement du projet

CADRE RÉGLEMENTAIRE

Synthèse

[Extrait de la note de pré-cadrage réglementaire - Suez - Novembre 2022]

Conformité au règlement du PLU	Le terrain d'assiette du projet est implanté sur trois zones du PLU : - UEp3 (zone centrale) : seuls les commerces liés au domaine portuaire sont autorisés dans cette zone. NB : prévoir une aire de retournement à l'extrémité l'impasse desservant les stationnement ainsi que des ouvrages de gestion des eaux pluviales si le terrain d'assiette ne peut être raccordé à un réseau public d'eaux pluviales suffisant - Ner (franges Nord et Est) : projet actuel compatible avec le règlement (rénovation des quais et aménagement de cheminements) - Aer (le long des quais du Canal du Midi et de l'Ecluse Ronde) : ne permet pas l'extension du port fluvial, la création de locaux liés à l'activité de ce port et l'accroissement des capacités de stationnement	Projet non compatible avec le règlement de la zone Ner : Zone AER : → <i>La commune a prévu une mise en compatibilité du PLU pour régler ce point (a priori en étendant la zone EU3p sur la partie actuellement classée en zone Aer)</i>
Conformité aux OAP du PLU	- Les implantations des places de stationnement et de la capitainerie projetées diffèrent de celles prévues dans l'OAP visant le terrain d'assiette du projet mais ne semblent pas incompatibles avec les grandes orientations et objectifs définis par cette OAP, à savoir la création d'un aménagement paysager et la réfection du port fluvial ; - Il pourrait être envisagé de modifier les implantations prévues dans l'OAP lors de la procédure de mise en compatibilité du PLU mise en œuvre par la commune d'Agde.	Projet compatible
Conformité au règlement de SPR	Le projet paraît conforme aux dispositions du règlement de SPR dès lors qu'il autorise un aménagement global du port fluvial et de ses abords, sous réserve de se conformer aux prescriptions prévues en matière de constructions nouvelles, de restauration des quais et de traitement des espaces libres	Projet compatible a priori
Conformité au règlement au PPRI	- La plupart des éléments du projet paraissent conformes au PPRI qui autorise, en zone Rn dans laquelle se situe son terrain d'assiette, les équipements d'intérêt général et de loisirs de plein air ainsi que la réfection des constructions existantes. - Toutefois, la création d'un local destiné à être affecté à une activité de restauration paraît incompatible avec ce règlement qui n'autorise pas la création de locaux à destination de commerce si l'activité projetée ne nécessite pas la proximité d'une voie navigable. - Par ailleurs et plus généralement, le projet devra se conformer aux prescriptions restrictives prévues par ce règlement en matière d'aménagements, notamment en matière de remblais.	Une attention devra être portée sur les points suivants : - Création d'un local pour la restauration ne nécessitant pas la proximité d'une voie navigable : - Respect des prescriptions liées aux remblais

CADRE RÉGLEMENTAIRE

Synthèse

[Extrait de la note de pré-cadrage réglementaire - Suez - Novembre 2022]

Conformité à la loi littoral	Le projet paraît conforme aux dispositions du code de l'urbanisme codifiant cette loi dès lors que son terrain d'assiette paraît situé en continuité de l'urbanisation de la commune d'Agde : il est relié à une zone déjà urbanisée caractérisée par un nombre et une densité significatifs de constructions par la gare et le site de la Méditerranéenne.	Projet compatible
Evaluation env. de la MECPLU	La mise en compatibilité, qui implique de réduire la surface d'une zone agricole et de permettre l'extension d'un port de plaisance dans une zone Natura 2000 est, a priori, soumise à une évaluation environnementale ; Cette évaluation pourrait être commune à celle nécessaire à la réalisation des projets d'extension du port fluvial et de transformation du site de la Méditerranéenne qui pourrait faire l'objet d'une évaluation globale portant sur les deux projets.	Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU
Evaluation env. pour l'extension du port	La proximité et les interactions entre le projet d'extension du port fluvial d'Agde et celui de transformation du site de la Méditerranéenne engendre une incertitude sur la portée des incidences environnementales de ces projets : il pourrait être considéré qu'ils constituent une opération d'aménagement unique ; Tenant cette incertitude, il conviendrait saisir pour avis l'autorité environnementale afin de connaître sa position sur la portée de l'évaluation attendue pour le projet d'extension du port fluvial et ainsi de déterminer quelle procédure d'évaluation environnementale lui appliquer (évaluation au cas par cas ou évaluation systématique).	A vérifier auprès de l'autorité environnementale



CONSTATS

Urbain, Paysager, Patrimonial & Portuaire

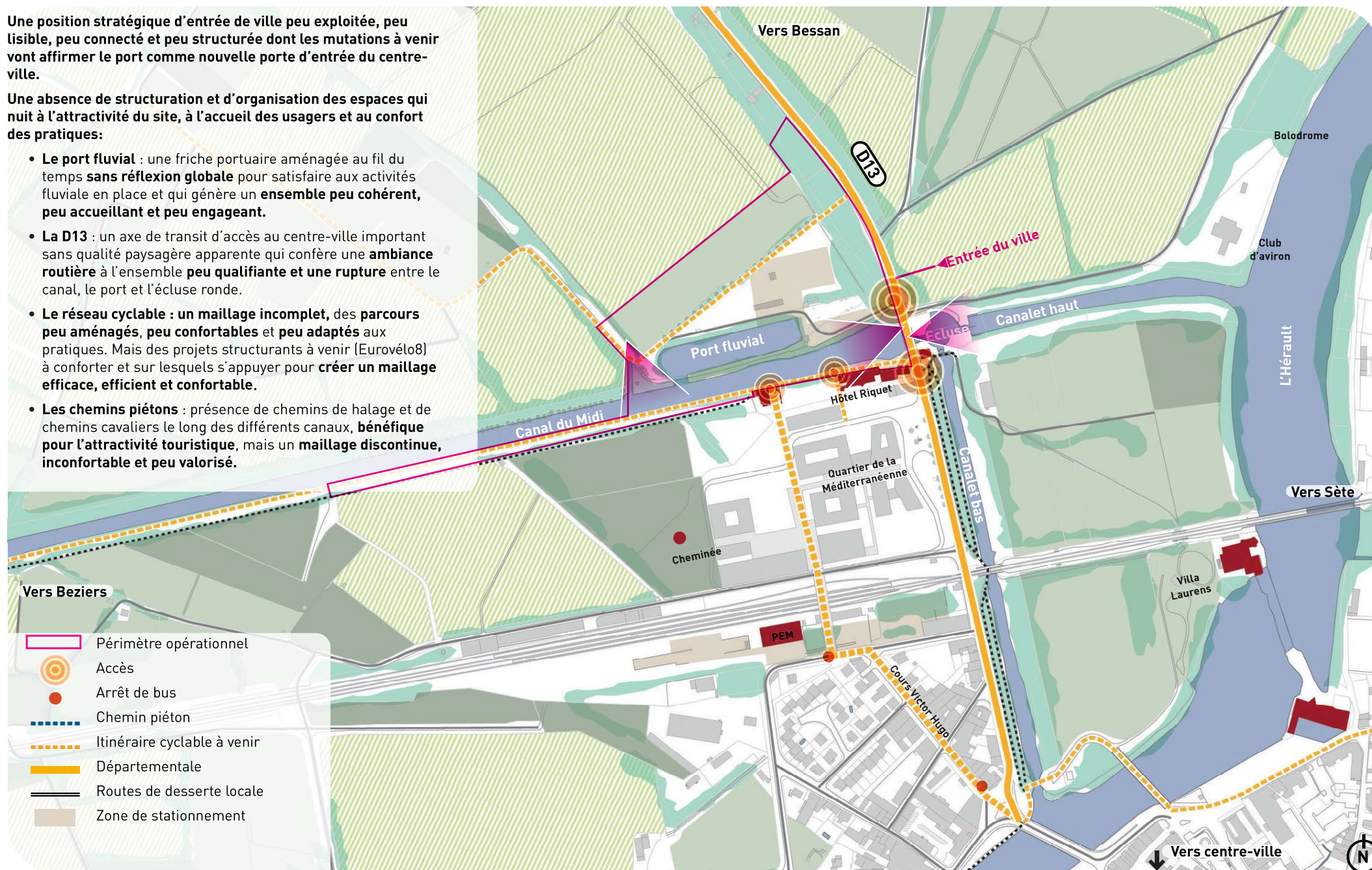
CONSTAT 1

Une porte d'entrée peu lisible qui dévalorise l'image du centre-ville

Une position stratégique d'entrée de ville peu exploitée, peu lisible, peu connectée et peu structurée dont les mutations à venir vont affirmer le port comme nouvelle porte d'entrée du centre-ville.

Une absence de structuration et d'organisation des espaces qui nuit à l'attractivité du site, à l'accueil des usagers et au confort des pratiques:

- **Le port fluvial** : une friche portuaire aménagée au fil du temps **sans réflexion globale** pour satisfaire aux activités fluviales en place et qui génère un **ensemble peu cohérent, peu accueillant et peu engageant**.
- **La D13** : un axe de transit d'accès au centre-ville important sans qualité paysagère apparente qui confère une **ambiance routière** à l'ensemble **peu qualifiante et une rupture** entre le canal, le port et l'écluse ronde.
- **Le réseau cyclable** : un **maillage incomplet**, des **parcours peu aménagés, peu confortables et peu adaptés** aux pratiques. Mais des projets structurants à venir (Eurovélo8) à conforter et sur lesquels s'appuyer pour **créer un maillage efficace, efficient et confortable**.
- **Les chemins piétons** : présence de chemins de halage et de chemins cavaliers le long des différents canaux, **bénéfique pour l'attractivité touristique**, mais un **maillage discontinu, inconfortable et peu valorisé**.



LA DÉPARTEMENTALE

Un axe routier monofonctionnel imposant



Une entrée de ville qui manque de visibilité

LES VOIES DE DESSERTE

Des espaces déqualifiés peu engageants



Des accès dédiés à l'automobile où le piéton peine à évoluer

LES CHEMINS PIÉTONS/CYCLES

Des espaces peu aménagés



Des parcours parfois trop étroits (itinéraire de la future Eurovélo 8)



Une infrastructure exclusivement pensée pour la voiture



Un traitement déqualifié du «socle patrimonial»



Le chemin du halage du Canalet peu confortable et peu praticable



Des continuités cyclables difficiles lié au franchissement de la RD



Des accès aux berges de l'Hérault peu aménagés



Des accès au chemin du halage de Canalet difficile et non PMR

REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE

L'entrée de ville et le franchissement du Canal



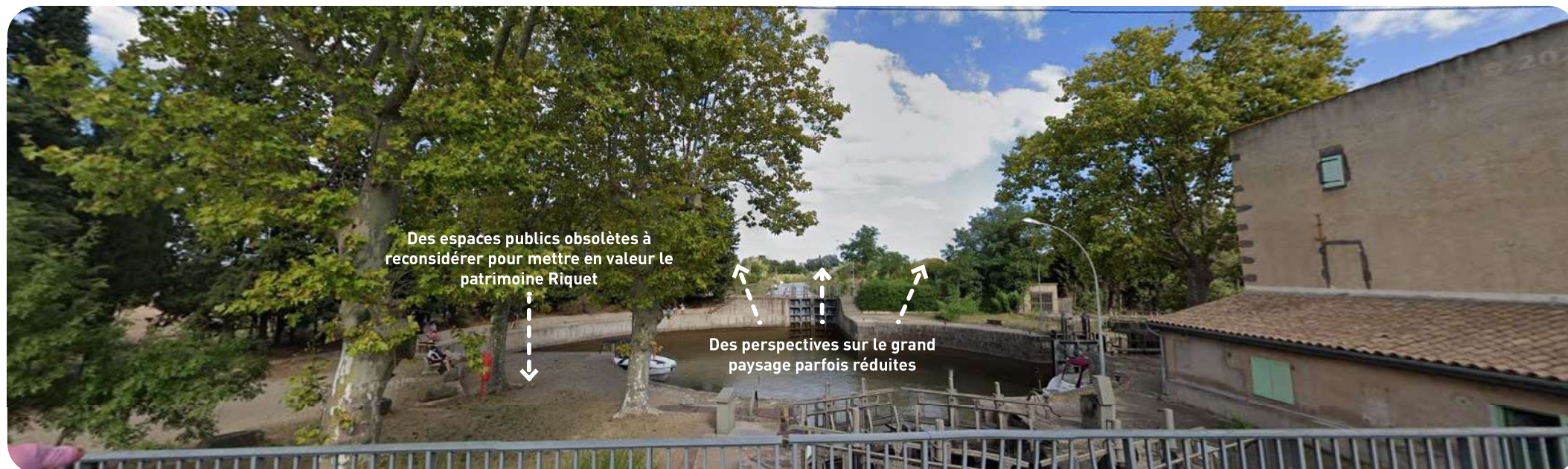
Une entrée de ville qui manque de visibilité et de mise en valeur



Un franchissement du Canal difficile pour les mobilités actives

REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE

Les perspectives



Un patrimoine à révéler dans la continuité du port. Un point d'articulation à reconsidérer dans une stratégie élargie de mise en valeur du port vers l'Hérault.



Des perspectives existantes à révéler et valoriser

CONSTAT 2

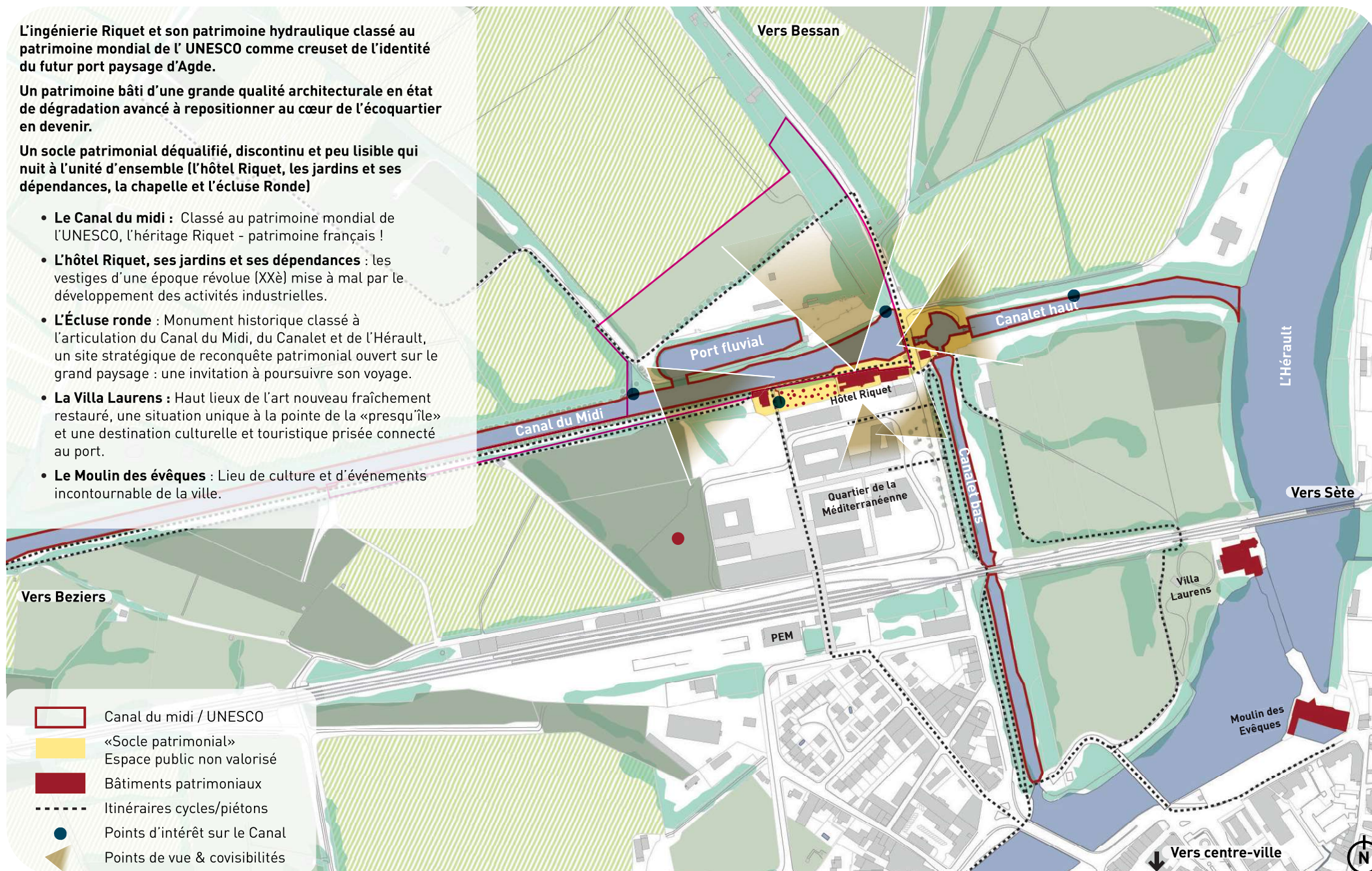
Un patrimoine historique emblématique peu valorisé

L'ingénierie Riquet et son patrimoine hydraulique classé au patrimoine mondial de l' UNESCO comme creuset de l'identité du futur port paysage d'Agde.

Un patrimoine bâti d'une grande qualité architecturale en état de dégradation avancée à repositionner au cœur de l'écoquartier en devenir.

Un socle patrimonial déqualifié, discontinu et peu lisible qui nuit à l'unité d'ensemble (l'hôtel Riquet, les jardins et ses dépendances, la chapelle et l'écluse Ronde)

- **Le Canal du midi** : Classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, l'héritage Riquet - patrimoine français !
- **L'hôtel Riquet, ses jardins et ses dépendances** : les vestiges d'une époque révolue (XXè) mise à mal par le développement des activités industrielles.
- **L'Écluse ronde** : Monument historique classé à l'articulation du Canal du Midi, du Canalet et de l'Hérault, un site stratégique de reconquête patrimonial ouvert sur le grand paysage : une invitation à poursuivre son voyage.
- **La Villa Laurens** : Haut lieux de l'art nouveau fraîchement restauré, une situation unique à la pointe de la «presqu'île» et une destination culturelle et touristique prisée connecté au port.
- **Le Moulin des évêques** : Lieu de culture et d'événements incontournable de la ville.



LE PORT

Des éléments patrimoniaux non valorisés



L'hôtel Riquet, un bâtiment repère en état de dégradation



Le quais sud, un socle patrimonial déqualifié



Le déversoir, un élément de patrimoine à révéler

L'INGÉNÉRIE RIQUET

Un patrimoine hydraulique à valoriser



Bassin de retournement



Des écluses



L'écluse ronde, monument historique aux abords déqualifiés

LES NOUVEAUX LIEUX DE DESTINATION

Des espaces attractifs et structurants du projet urbain élargi à considérer



Le futur PEM, à 10min à pieds du port, porte d'entrée du centre-ville



La villa Laurens, héritage d'art nouveau, haut lieu touristique



Le futur quartier de la Méditerranéenne, un écoquartier accolé au port

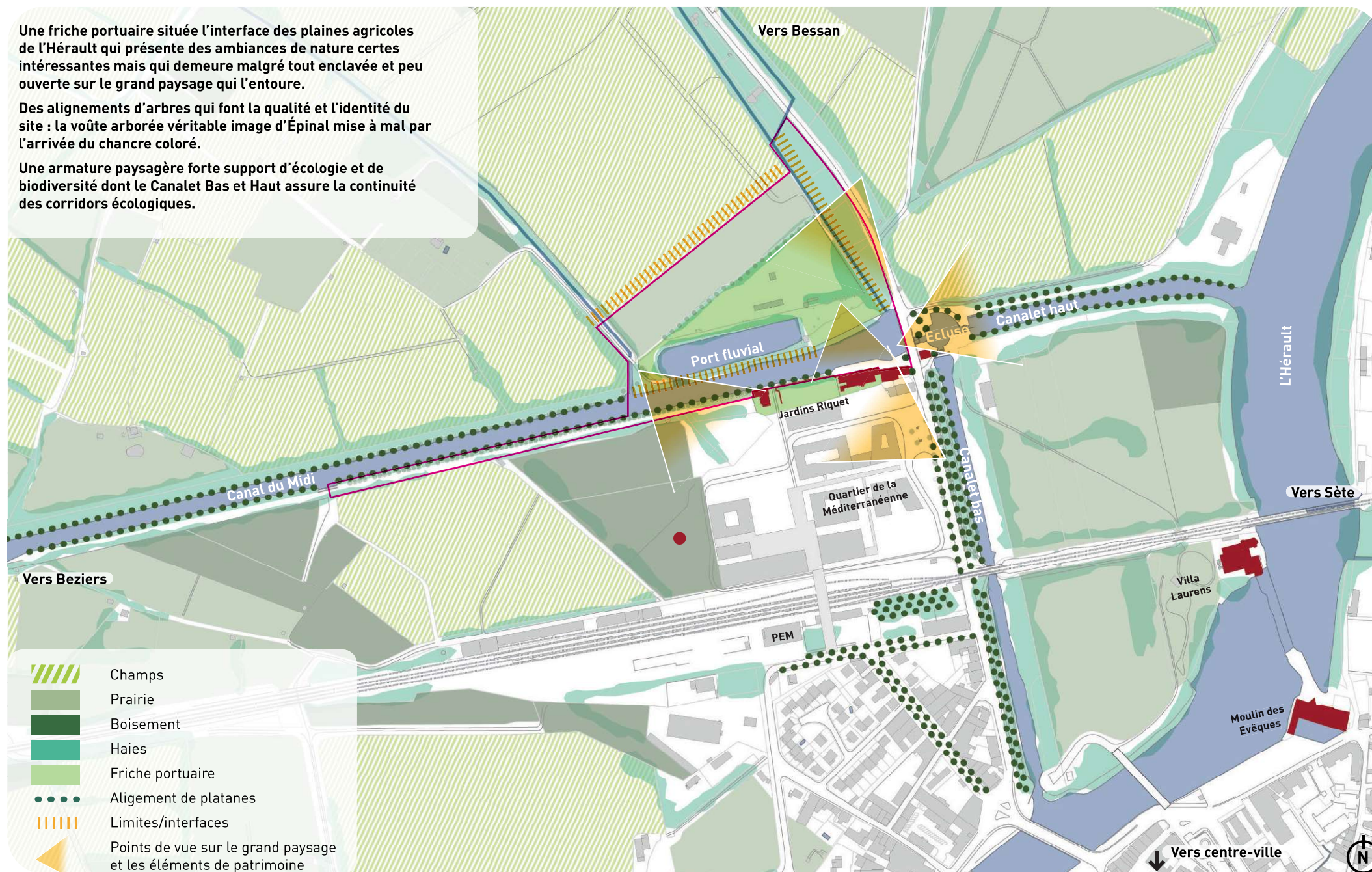
CONSTAT 3

Une friche portuaire en rupture avec son environnement

Une friche portuaire située à l'interface des plaines agricoles de l'Hérault qui présente des ambiances de nature certes intéressantes mais qui demeure malgré tout enclavée et peu ouverte sur le grand paysage qui l'entoure.

Des alignements d'arbres qui font la qualité et l'identité du site : la voûte arborée véritable image d'Épinal mise à mal par l'arrivée du chancre coloré.

Une armature paysagère forte support d'écologie et de biodiversité dont le Canalet Bas et Haut assure la continuité des corridors écologiques.



LES PLATANES

Image d'Épinal du Canal qui confère confort et aménité aux usagers



LE GRAND PAYSAGE

Une mise en scène du paysage agricole



LES PERSPECTIVES

Des points de vues à révéler

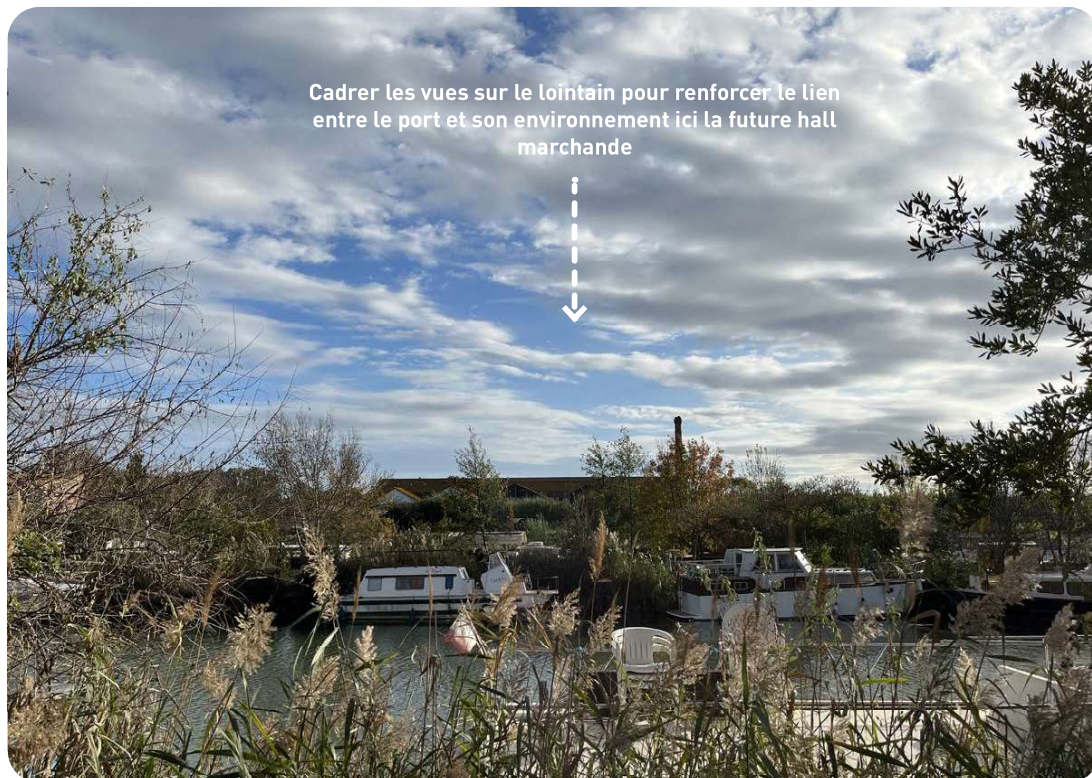




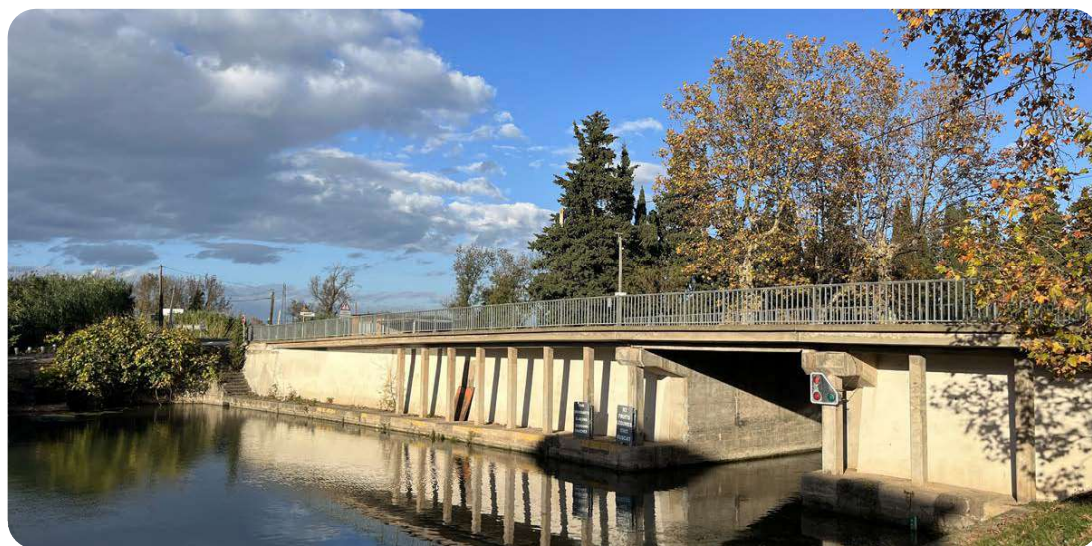
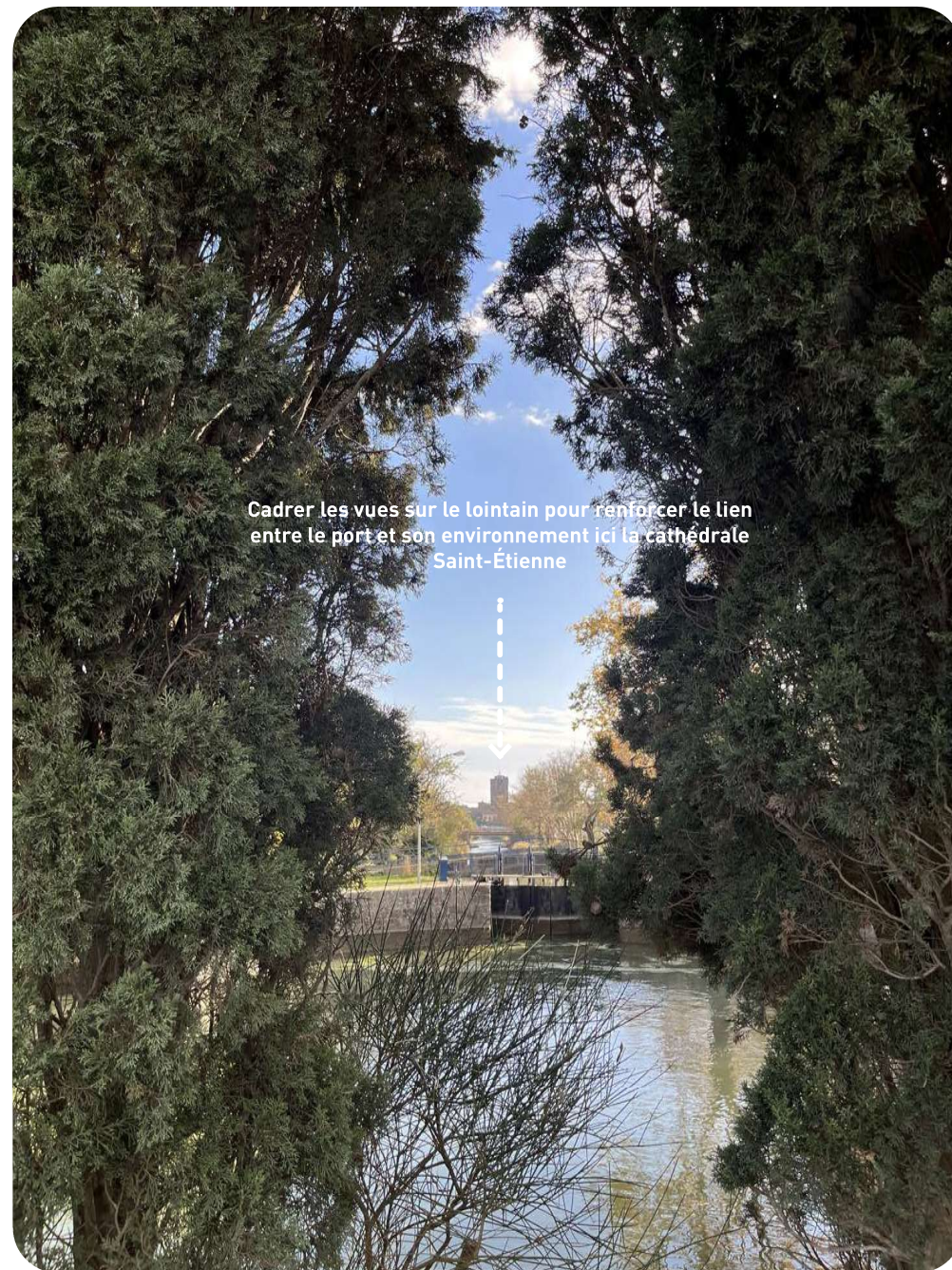
REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE

Vue sur les éléments de patrimoine

Cadrer les vues sur le lointain pour renforcer le lien entre le port et son environnement ici la future hall marchande



Cadrer les vues sur le lointain pour renforcer le lien entre le port et son environnement ici la cathédrale Saint-Étienne



REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE

Vue sur les éléments de patrimoine



Revaloriser et restaurer le
patrimoine hydraulique Riquet
aujourd'hui envahit par la végétation

LE QUAI PATRIMONIAL

Une fonction d'amarrage pour le déchargement des bateaux





FOCUS - ÉTAT EXISTANT

Fonctionnement du port



FOCUS - ÉTAT EXISTANT

Caractéristiques techniques

[Extrait du diagnostic complet - Suez - Novembre 2022]

DIAGNOSTIC DES BERGES

La Darse

- Berges naturelles
- Zones sous-caves au droit du niveau d'eau
- L'accès aux bateaux se fait par des pontons (Nord et Est)

Le Canal - 3 types d'ouvrages

- Berges naturelles : berge nord du canal et berge sud vers l'amont
- Quais maçonnés historiques : en face de l'hôtel Riquet
- Quais palplanches : en amont du quai maçonné sur 130ml



ÉQUIPEMENT DU PORT

Les pontons

- Dans la darse côtés Nord et Est
- Dessert les bateaux les Canalous
- Equipés de taquets d'amarrage

L'avitaillement en carburant

- Container et tuyaux de remplissage
- Appartient aux Canalous

Eau / électricité sur les pontons

- 3 bornes de branchement électrique
- 2 robinets d'eau
- Appartiennent aux Canalous

