

Étude prospective d'aménagement
Schéma de secteur
«Gare Béziers - Cap d'Agde»

SEBLi - 22 juin 2012



PARTIE 1. DESSERTE ET ACCESSIBILITÉ

1.1. Description du maillage viaire et ferroviaire 10

1.1.1. Béziers dans le réseau ferré national et départemental	10
1.1.1.1. Le réseau ferré existant	10
1.1.1.2. Le trafic actuel	11
1.1.1.2.1. Le trafic en gare de Béziers centre-ville	11
1.1.1.2.2. Le trafic en gare de Narbonne	11
1.1.1.2.3. Le trafic en gare d'Agde	12
1.1.2. Les infrastructures routières	13
1.1.2.1. Le maillage viaire du territoire	13
1.1.2.2. L'organisation viaire sur le territoire de la CABM	14

1.2. Temps de parcours 19

1.2.1. Mode ferroviaire	19
1.2.2. Mode routier	19

1.3. Répartition démographique et indicateur de chalandise 20

1.3.1. Une forte densité de population à proximité immédiate de la gare	20
1.3.2. La plus grande station touristique d'Europe à 20 minutes	20

PARTIE 2. VALORISATION ÉCONOMIQUE

2.1. Bilan foncier 24

2.1.1. Les zones d'activités économiques	24
2.1.2. Le potentiel d'urbanisation future	25

2.2. Vocations économiques 25

2.2.1. Les pôles et centres économiques urbains	25
2.2.2. Les pôles de développement territorial	25
2.2.3. Les grands espaces à vocation commerciale	25
2.2.4. Les zones à vocation industrielle	26
2.2.5. Les projets de PRAE (Parcs Régionaux d'Activités Économiques)	27

2.3. Tourisme 27

2.3.1. Le tourisme de station balnéaire	27
2.3.2. Les autres possibilités touristiques sur le territoire	28

PARTIE 3. ENVIRONNEMENT ET FONCIER 31

3.1. Analyse géographique et hydrographique 32

3.1.1. Analyse géographique	32
3.1.1.1. Les Puechs dans la partie nord du site	32
3.1.1.2. La plaine de l'Orb au sud	32
3.1.2. Analyse hydrographique	32
3.1.2.1. Le ruisseau de la Reynarde et le ruisseau du Malrec à l'ouest	32
3.1.2.2. Les affluents de l'Ardailou : Les ruisseaux de l'Ardailou, des Acacias, de la Poulaine et des Crémants	33
3.1.3. Analyse du risque inondation à l'état actuel	34
3.1.3.1. Les ruisseaux de la Reynarde et du Malrec	34
3.1.3.2. Le ruisseau de l'Ardailou et ses affluents	34
3.1.4. Gestion du pluvial	35
3.1.4.1. Nature des dispositifs	35
3.1.4.2. Ouvrages assurant la transparence hydraulique au niveau des infrastructures	35
3.1.4.2.1. Nature des ouvrages hydrauliques	35
3.1.4.2.2. Bassins interceptés	35
3.1.4.2.3. Capacité des ouvrages hydrauliques à prévoir	36
3.1.4.2.4. Gestion des ouvrages pour les événements exceptionnels	37
3.1.4.3. Mesures de compensations : bassins de rétention	37
3.1.4.3.1. Règles de dimensionnement	37
3.1.4.3.2. Caractéristiques des dispositifs de gestion hydraulique	37

3.2. Analyse environnementale 38

3.2.1. ÉTAT INITIAL	38
3.2.1.1. Zones d'inventaire et sites Natura 2000 concernés	38
3.2.1.1.1. Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)	38
3.2.1.1.2. Réseau Natura 2000	39
3.2.2. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	40
3.2.2.1. Réseau Natura 2000 et ZNIEFF	40
3.2.2.1.1. La ZPS FR 9112022 « Est et sud de Béziers »	40
3.2.2.1.2. Les Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)	41
3.2.2.2. Le cas particulier de l'Outarde canepetière (Tetrax tetrax)	42
3.2.3. Expertise par secteurs	44
3.2.3.1. Les Mathes	45
3.2.3.1.1. Description du site	45

3.2.3.1.2. Intérêt écobiologique	45
3.2.3.1.3. Propositions	45
3.2.3.2. Pech de barale	45
3.2.3.2.1. Description du site	45
3.2.3.2.2. Intérêt écobiologique	46
3.2.3.2.3. Propositions	46
3.2.3.3. La montagnette	46
3.2.3.3.1. Description du site	46
3.2.3.3.2. Intérêt écobiologique	46
3.2.3.3.3. Propositions	46
3.2.3.4. Aire Ventouse	47
3.2.3.4.1. Description du site	47
3.2.3.4.2. Intérêt écologique	47
3.2.3.4.3. Propositions	47

3.3. Analyse paysagère 48

3.3.1. Le territoire dans le Languedoc-Roussillon 48

3.3.1.1. Caractéristiques des collines viticoles du Biterrois et du Piscénois	48
3.3.1.2. Caractéristiques de Béziers et de la vallée de l'Orb	49
3.3.1.3. Caractéristiques de la plaine de l'Orb	49
3.3.1.4. L'atlas des paysages du Languedoc-Roussillon	49

3.3.2. La carte de Cassini 49

3.3.3. Analyse paysagère du site d'étude : la gare et son quartier 50

3.3.3.1. Un socle structurant	50
3.3.3.2. Un paysage très ouvert	50
3.3.3.3. Une structure arborée peu dense	52
3.3.3.4. Des limites disparates	53

3.3.4. Les principaux enjeux 54

3.3.5. Les incidences sur le parti d'aménagement 54

3.4. Analyse foncière 56

3.4.1. État descriptif de l'occupation des sols : 56

3.4.2. Incidence du tracé sur le parcellaire et le bâti 58

3.4.3. Analyse réglementaire 60

3.4.3.1. Les infrastructures ferroviaires projetées	60
3.4.3.2. Le futur « quartier multifonction » (y compris le site de la gare)	60
3.4.3.3. Servitudes d'utilité publique	62

3.5. Les réseaux d'eau potable et d'assainissement 63

PARTIE 4. PROJET URBAIN

4.1. Positionnement du «quartier-gare» dans l'armature urbaine 66

4.1.1. Articulation autour des fonctions métropolitaines 66

4.1.2. Articulation autour des fonctions touristiques 67

4.1.3. Articulation autour des fonctions d'activités 67

4.1.4. Articulation autour des fonctions commerciales 68

4.1.5. Articulation des réseaux de transport 68

4.1.5.1. Rôle respectif de la Gare TGV et de la gare centre de Béziers	68
4.1.5.2. Articulation avec l'aéroport	68
4.1.5.3. Articulation avec l'échangeur autoroutier A9/A75	68
4.1.5.4. Articulation avec le système de transport en commun	68

4.2. La Gare et son quartier 69

4.2.1. Les solutions de tracés ferroviaires et leur incidence sur la gare 69

4.2.1.1. Le dévoiement de la ligne classique	69
4.2.1.1.1. Les raisons conduisant à demander le dévoiement	69
4.2.1.1.2. Contraintes technique et descriptif	69
4.2.1.2. Le passage de la LGV	71
4.2.1.2.1. Le tracé en passage inférieur	71
4.2.1.2.2. Le tracé en passage supérieur	72
4.2.1.3. Le fonctionnement de la gare	73
4.2.1.3.1. Les éléments de base	73
4.2.1.3.2. La gare en tranchée	73
4.2.1.3.3. La gare à deux niveaux	73

4.2.2. Construction de l'armature viaire 74

4.2.2.1. Les points d'accroche sur les grandes voies de transit	74
4.2.2.2. Les voies structurantes	74
4.2.2.3. Le boulevard urbain	74
4.2.2.4. L'avenue diagonale	76
4.2.2.5. Les voies complémentaires	76
4.2.2.6. La voie de desserte technique	76
4.2.2.7. Le mail de la gare	76

4.2.3. L'organisation du quartier gare 77

4.2.3.1. Les principes généraux d'organisation	77
4.2.3.2. Le quartier du parvis de la gare	78
4.2.3.3. Le quartier d'affaires	78
4.2.3.4. Le pôle d'équipement communautaire	78
4.2.3.5. L'écoquartier d'habitat	78
4.2.3.6. Le secteur activités/commerces	78

4.2.3.7. Le secteur technique.....	78
4.2.4. La question du phasage	80
4.2.4.1. Le phasage de l'infrastructure ferroviaire.....	80
4.2.4.2. La conséquence sur le phasage du quartier.....	80
4.2.4.2.1. 1ère étape : la mise en service	80
4.2.4.2.2. 2ème étape : la montée en puissance	80
4.2.4.2.3. 3ème étape : la plénitude du développement.....	80

Préambule

Un territoire à enjeux

Le secteur Est de l'agglomération de Béziers est identifié depuis bientôt dix ans comme l'un des territoires présentant le plus de potentialités de développement.

Dès 2005, la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée (CABM) a mené des études pour structurer l'urbanisation future de ce secteur, qui ont abouti à un schéma d'aménagement approuvé par délibération du Conseil Communautaire en février 2007.

En effet, ce territoire bénéficie de la convergence exceptionnelle de grandes infrastructures de transport, associée à d'importantes disponibilités foncières. Il est de plus le support d'un tissu d'activités économiques, dense et dynamique.

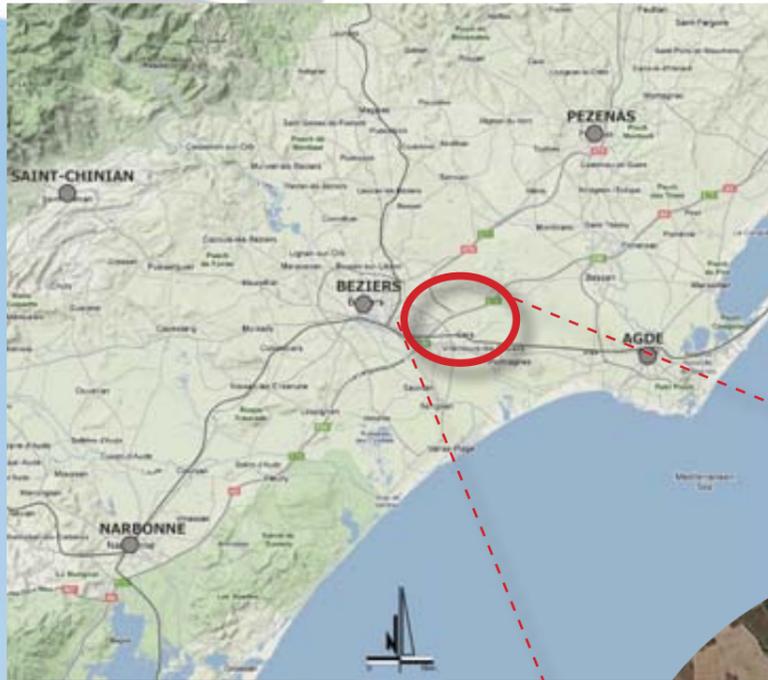
La reprise des études sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), qui traverse le « Secteur Est » à la hauteur de Cers et Villeneuve-les-Béziers, a conduit très naturellement à envisager l'implantation d'une gare TGV sur ce site. Une ZAD a rapidement été mise en place afin de garantir la maîtrise foncière.

La CABM a lancé la présente étude afin de préciser dans quelles conditions peut s'organiser l'implantation d'un tel équipement. En effet, il s'agit à la fois d'étudier l'intégration de la gare TGV au sein des différents projets d'urbanisation déjà programmés, mais également de proposer de nouveaux développements, propices à maximiser les effets positifs d'un tel équipement sur le territoire. Le projet urbain ainsi élaboré répond aux exigences d'accessibilité et de bon fonctionnement de l'équipement et de rayonnement sur le Biterrois et au-delà.

Un projet rassemblant les acteurs locaux

L'élaboration du projet s'est faite en intégrant les préoccupations de nombreux acteurs du territoire, qu'il s'agisse des communes directement traversées par la nouvelle infrastructure, de la communauté d'agglomération voisine Hérault Méditerranée, des chambres consulaires...

Ainsi, le projet urbain aujourd'hui présenté fait l'objet d'un très large consensus sur le territoire, dépassant largement les limites de la CABM. Certains de ces partenaires ont d'ailleurs tenu à témoigner de leur soutien (cf. courriers ci-après).



Villeneuve, le 25 juin 2012

Monsieur Raymond COUDERC
Président de la CABEM
39 Boulevard de Verdun
BP 50
34536 BÉZIERS

Monsieur le Président,

Le projet d'installation de la future gare TGV à l'est de Béziers est un des enjeux majeurs pour la Communauté d'agglomération et la ville de Villeneuve-lès-Béziers. La réussite de cette ambition passe par la démonstration notamment auprès des services de l'Etat que cette localisation offre les meilleures qualités en termes d'accessibilité, de desserte, de développement et d'intégration à un véritable projet urbain à proximité des échangeurs de l'A 9 et de l'A 75 et du futur ouvrage de franchissement de la RD 612 à hauteur de la Montagnette.

Le nord est du territoire de Villeneuve-lès-Béziers est fortement concerné par ce projet.

Le Conseil Municipal de Villeneuve-lès-Béziers a donc décidé de mettre un terme au projet de ZAC. En effet, initié par la précédente municipalité il n'était plus en adéquation avec les ambitions d'accueil d'une gare TGV et a nécessité que le programme prévu soit à la hauteur des enjeux pour la commune, pour l'agglomération et pour le Biterrois, en harmonie avec les prescriptions du SCOT.

Il convient d'ailleurs de souligner que la programmation urbaine spatialisée dans le cadre du projet ZAC a fait l'objet à la demande de la commune d'un classement en ZAD par les services de l'Etat.

Je partage avec vous la conviction que seul un projet dont l'impact dépassera largement la frontière de l'agglomération saura emporter l'adhésion des décideurs.

Au de là des divers schémas d'aménagement proposés sur ce secteur, il m'apparaît fondamental d'intégrer le tracé initial tel qu'il ressort du PIC de 1995 « décision ministérielle approuvant le dossier d'avant projet sommaire de la ligne ferroviaire à grande vitesse entre SAINT BRÉS et le PERTHUIS » auquel j'adhère totalement, notamment au regard de notre programme opérationnel de création d'un nouveau périmètre et programme ZAC.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes respectueuses salutations.

Le Maire
Jean-Paul GALONNIER



TOUTES CORRESPONDANCES DOIVENT ÊTRE ENVOYÉES À L'ADRESSE SUIVANTE :
HÔTEL DE VILLE - RUE DE LA MARIANNE - 34420 VILLENEUVE LÈS-BÉZIERS
Tél 04 67 39 47 80 - Fax 04 67 39 82 47 - e-mail : marie.vlb@wanadoo.fr



Cers le 26 juin 2012

Monsieur Raymond COUDERC
Président de l'Agglomération
BÉZIERS MEDITERRANEE
Boulevard de Verdun

34500 BÉZIERS

Objet : Gare TGV.
Réf. : GG/FJ 130.12

Monsieur le Président,

Je vous remercie, vous et vos services, pour toute l'énergie que vous mettez pour faire aboutir le projet de gare TGV sur notre territoire.

A l'évidence, cette réalisation jouerait un rôle important pour l'attractivité de l'ensemble du Biterrois et bien au delà.

Outre sa pertinence sur le plan général, ce projet concerne plus particulièrement le devenir de Cers.

En effet, sortir la ligne classique de la traversée de toute sa partie urbanisée est un élément majeur pour notre village.

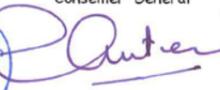
L'implantation de la gare et le déplacement de la ligne classique permettraient aussi d'anticiper sur la réglementation européenne sur le « bruit ».

Avec mon conseil municipal et la quasi totalité de notre population, je tiens à vous préciser que nous soutenons, autant que faire se peut, le projet de gare « Béziers A75 ».

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes sentiments distingués.

Le Maire,
Conseiller Général




Gérard Gautier

MAIRIE - 9, Avenue de la Promenade - 34420 CERS - Tél. 04 67 39 30 29 - Fax 04 67 39 85 90 - mairie.cers@wanadoo.fr - www.villedecers.fr

JG/vr

MOTION ADOPTÉE EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 25 JUIN 2012

Sur présentation de Daniel GALY, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Béziers Saint-Pons, les membres réunis en Assemblée Générale ont adopté la motion suivante :

"La Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Béziers Saint-Pons, soucieuse du développement économique de son territoire, prenant en compte sa situation géographique et son expansion démographique, considère comme une impérieuse nécessité la présence d'une gare LGV sur le Biterrois, et soutient la ville de Béziers dans son projet d'accueillir cette infrastructure".

Partie 1. Desserte et accessibilité



1.1. Description du maillage viaire et ferroviaire

1.1.1. Béziers dans le réseau ferré national et départemental

1.1.1.1. Le réseau ferré existant

La desserte ferroviaire du Biterrois est assurée depuis 1855 par 3 lignes nationales et une ligne départementale :

► **Ligne reliant Bordeaux-Saint-Jean à Sète-Ville (640 000 RFN)**

Cette ligne a été mise en service entre 1855 et 1858. Électrifiée et à double voie, elle accueille un trafic mixte composé de Trains à Grande Vitesse (TGV), Téo, Train Régional (TR) et Fret.

► **Ligne Narbonne– Portbou (frontière espagnole) (677 000 RFN)**

Cette ligne a été mise en service entre 1858 et 1878. Électrifiée et à double voie, elle accueille un trafic mixte : TGV, TR, Téo, Talgo et Fret. Elle est un prolongement de la ligne ferroviaire entre Sète et Narbonne permettant les liaisons vers l'Espagne.

► **Ligne Béziers – Neussargues (722 000 RFN) aussi appelée « ligne des Causses ».**

Cette ligne a été mise en service entre 1858 et 1888. Électrifiée et à voie unique, elle accueille un trafic mixte : TR, Corail et Fret. Elle relie Béziers à Neussargues dans le département du Cantal.

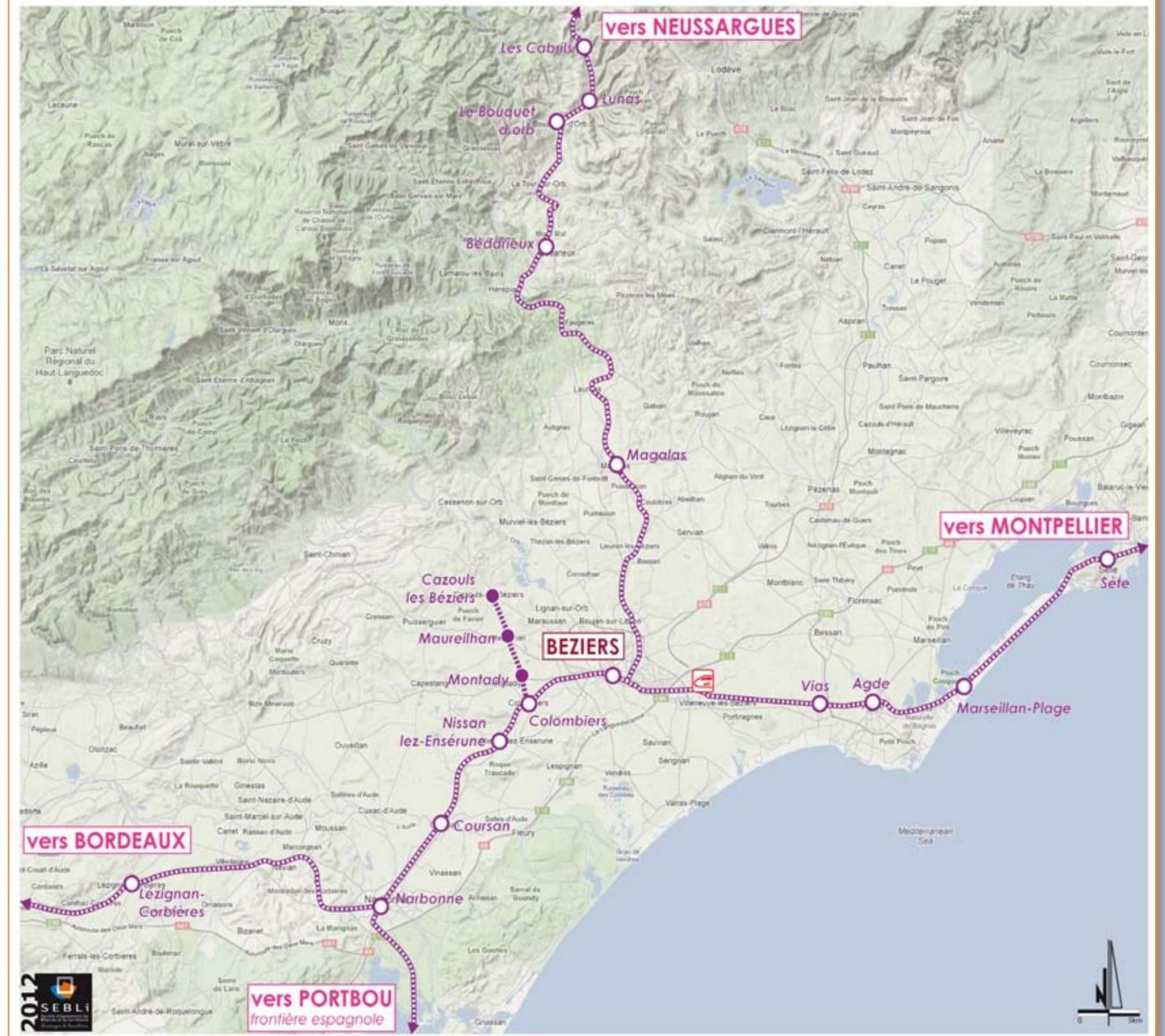
La modernisation du réseau ferroviaire, inscrite au Contrat de Projet État Région (CPER) 2007-2013, sous maîtrise d'ouvrage Réseau Ferré de France (RFF), prévoit la régénération de cette ligne ainsi que le développement du service TR sur celle-ci.

► **Ligne Colombiers – Cazouls-les-Béziers (voie ferrée départementale) :**

Cette section appartient à l'ancienne ligne reliant Béziers à Saint Chinian, mise en service à tout trafic voyageurs et fret, en 1877. Le service voyageur s'arrête sur l'ensemble de la ligne en janvier 1954, et en octobre 1968, la ligne est entièrement fermée au trafic entre Cazouls-les-Béziers et Saint Chinian. Seul le tronçon entre Colombiers et Cazouls-les-Béziers reste actif au trafic fret.

Aujourd'hui, le département de l'Hérault est propriétaire de la ligne Colombiers – Cazouls-les-Béziers, gérée par Hérault Transport et exploitée en partenariat avec la RDT 13 depuis 2005. La circulation des trains de marchandises n'a jamais cessé sur ce tronçon : à la fermeture du réseau, en 1968, il fut transféré à la Société Nationale des Chemins de Fer français (SNCF) puis repris par le département après l'abandon de son exploitation par la SNCF.

Réseau ferré national et départemental existant aux alentours de Béziers



¹ RDT 13 : La Régie départementale des transports des Bouches-du-Rhône est un établissement public industriel et commercial (EPIC) français qui a pour vocation le transport de personnes et de marchandises. Son activité se partage entre le fret ferroviaire et le transport routier de personnes.

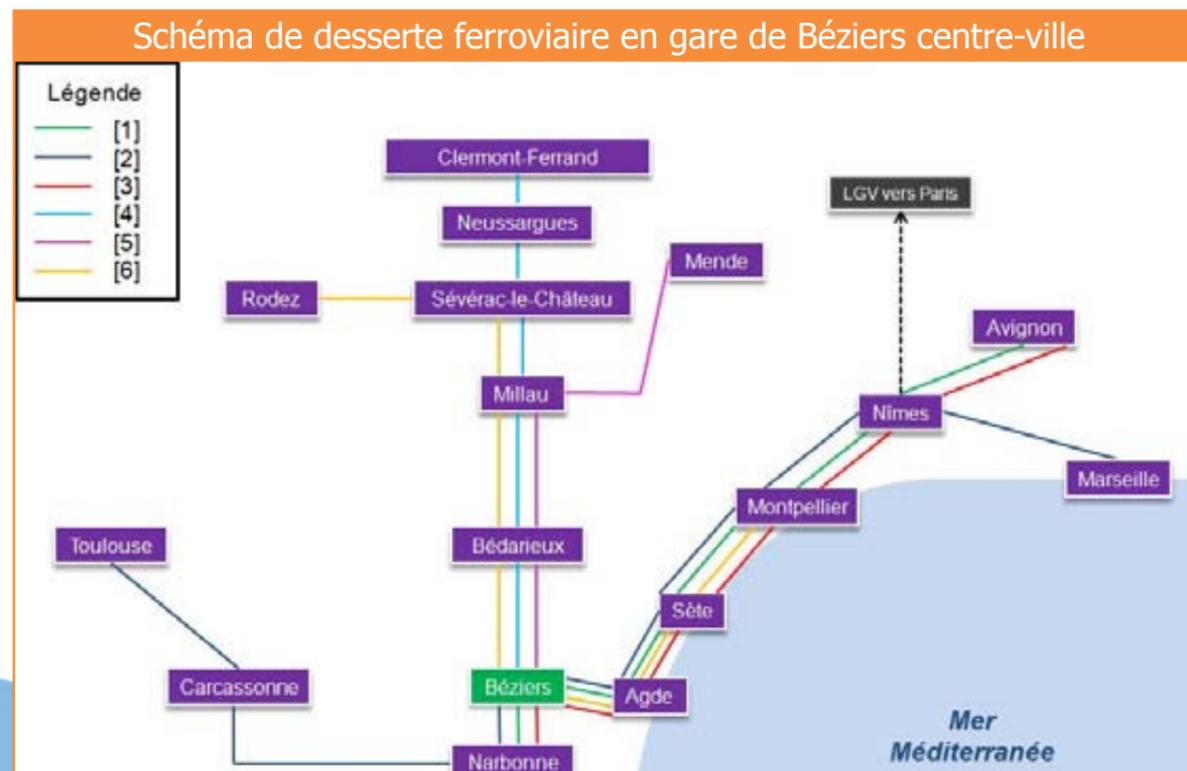
1.1.1.2. Le trafic actuel

1.1.1.2.1. Le trafic en gare de Béziers centre-ville

La gare de Béziers centre-ville accueille un trafic ferroviaire divers. Le tableau et le schéma ci-après présentent les principaux itinéraires qui concernent cette gare ainsi que les différents types de trains qui la desservent.

Itinéraires ferroviaires et types de desserte en gare de Béziers centre-ville		
N°	Itinéraire	Principales villes desservies
1	Narbonne-Montpellier-Avignon	Narbonne, Béziers, Agde, Sète, Montpellier, Baillargues, Lunel, Nîmes, Tarascon, Avignon.
2	Toulouse-Montpellier-Marseille	Toulouse, Carcassonne, Narbonne, Béziers, Agde, Sète, Montpellier, Lunel, Nîmes, Tarascon, Marseille.
3	Cerbère-Montpellier-Avignon	Cerbère, Perpignan, Narbonne, Béziers, Agde, Sète, Montpellier, Lunel, Nîmes, Tarascon, Avignon.
4	Béziers-Millau-Clermont-Ferrand	Béziers, Bédarieux, Millau, Marvejols, St-Chély-d'Apcher, Neussargues, Clermont-Ferrand.
5	Lozère Ouest-Mende-Béziers	Mende, Marvejols, Millau, Béziers
6	Montpellier-Millau-Saint Affrique	Montpellier, Sète, Agde, Béziers, Millau, Sévérac-le-Château, St-Affrique, Rodez.

* : TGV desservant Béziers et Narbonne



Étude de trafic des trains desservant la gare de Béziers centre-ville

Itinéraires	[1] [2] [3]					
	Béziers-Montpellier			Montpellier- Béziers		
(trains/semaine)	TER	177	20 %	TER	183	19 %
	TGV	49	71 %	TGV	49	71 %
	Corail Téoz	23	9 %	Corail Téoz	26	20 %
Itinéraires	[4] [5] [6]					
	Béziers-Bédarieux			Bédarieux-Béziers		
(trains/semaine)	TER	50	90 %	TER	50	90 %
	Corail	6	10 %	Corail	6	10 %

Les itinéraires (1), (2) et (3) ont un tronç commun entre Narbonne et Avignon.
Les itinéraires (4), (5) et (6) ont un tronç commun entre Millau et Béziers.

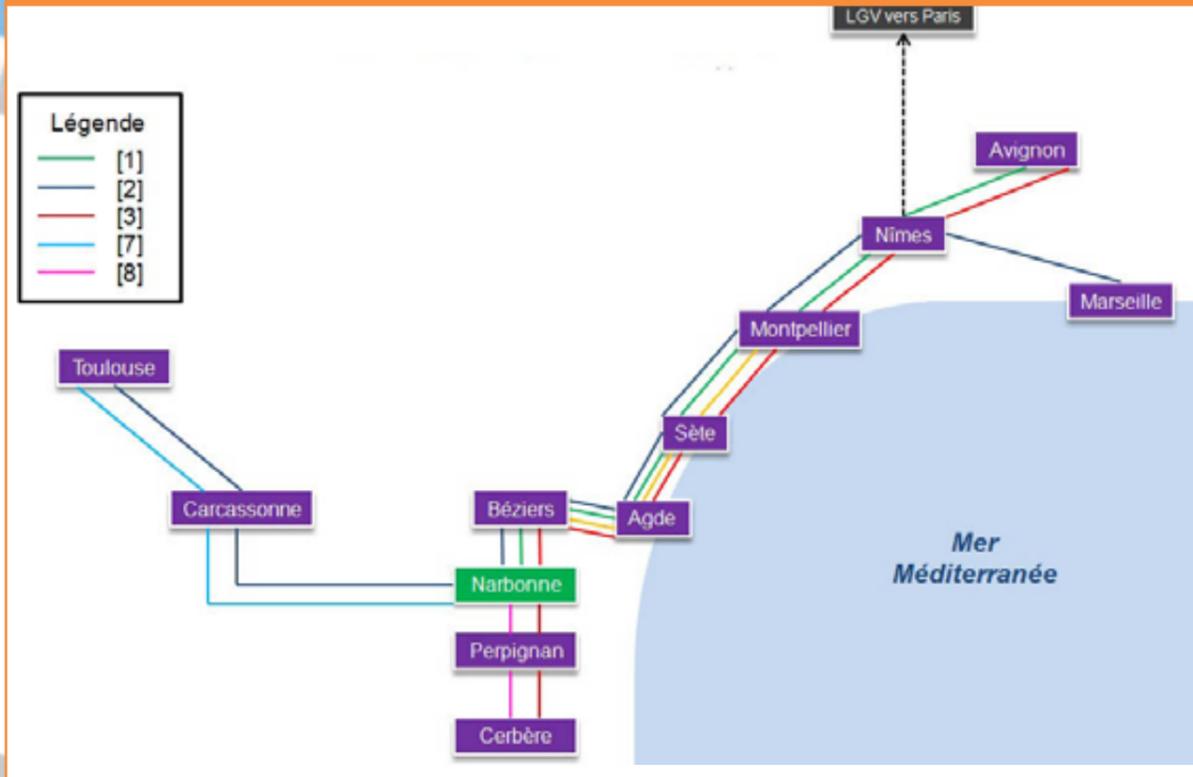
Il ressort de cette analyse que la circulation des TR représente la plupart des dessertes de la gare de Béziers centre-ville. Le trafic TR couvre en effet environ 70 % du trafic ferroviaire en gare de Béziers, soit un total de 460 TR par semaine, contre 159 Corail et 98 TGV.

1.1.1.2.2. Le trafic en gare de Narbonne

La gare de Narbonne accueille un trafic ferroviaire divers. Le tableau et le schéma ci-après présentent les principaux itinéraires qui concernent cette gare ainsi que les différents types de trains qui la desservent.

Itinéraires ferroviaires et types de desserte en gare de Narbonne		
N°	Itinéraire	Principales villes desservies
1	Narbonne-Montpellier-Avignon	Narbonne, Béziers, Agde, Sète, Montpellier, Baillargues, Lunel, Nîmes, Tarascon, Avignon.
2	Toulouse-Montpellier-Marseille	Toulouse, Carcassonne, Narbonne, Béziers, Agde, Sète, Montpellier, Lunel, Nîmes, Tarascon, Marseille.
3	Cerbère-Montpellier-Avignon	Cerbère, Perpignan, Narbonne, Béziers, Agde, Sète, Montpellier, Lunel, Nîmes, Tarascon, Avignon.
7	Narbonne-Carcassonne-Toulouse	Narbonne, Carcassonne, Castelnaudary, Toulouse
8	Cerbère-Perpignan-Narbonne	Cerbère, Perpignan, Narbonne

Schéma de desserte ferroviaire en gare de Narbonne



Étude de trafic des trains desservant la gare de Narbonne

Itinéraires	[1] [2] [3] [8]					
	Cerbère-Narbonne-Montpellier			Montpellier- Narbonne-Cerbère		
(trains/semaine)	TER	132	73 %	TER	135	73 %
	TGV	35	19.3 %	TGV	31	16.7 %
	Corail	14	7.7 %	Corail	19	10.3 %

Itinéraires	[7]					
	Narbonne-Toulouse		Toulouse- Narbonne			
(trains/semaine)	TER	80	63 %	TER	83	60 %
	TGV	14	11 %	TGV	19	14 %
	Corail	33	26 %	Corail	36	26 %

* : TGV desservant Béziers et Narbonne

Il ressort de cette analyse que la circulation des TR représente la plupart des dessertes de la gare de Narbonne. Le trafic TR couvre en effet environ 65 % du trafic ferroviaire en gare de Narbonne, soit un total de 430 TR par semaine, contre 99 TGV et 102 Corail.

1.1.1.2.3. Le trafic en gare d'Agde

La gare d'Agde accueille un trafic ferroviaire divers. Le tableau et le schéma ci-après présentent les principaux itinéraires qui concernent cette gare ainsi que les différents types de trains qui la desservent.

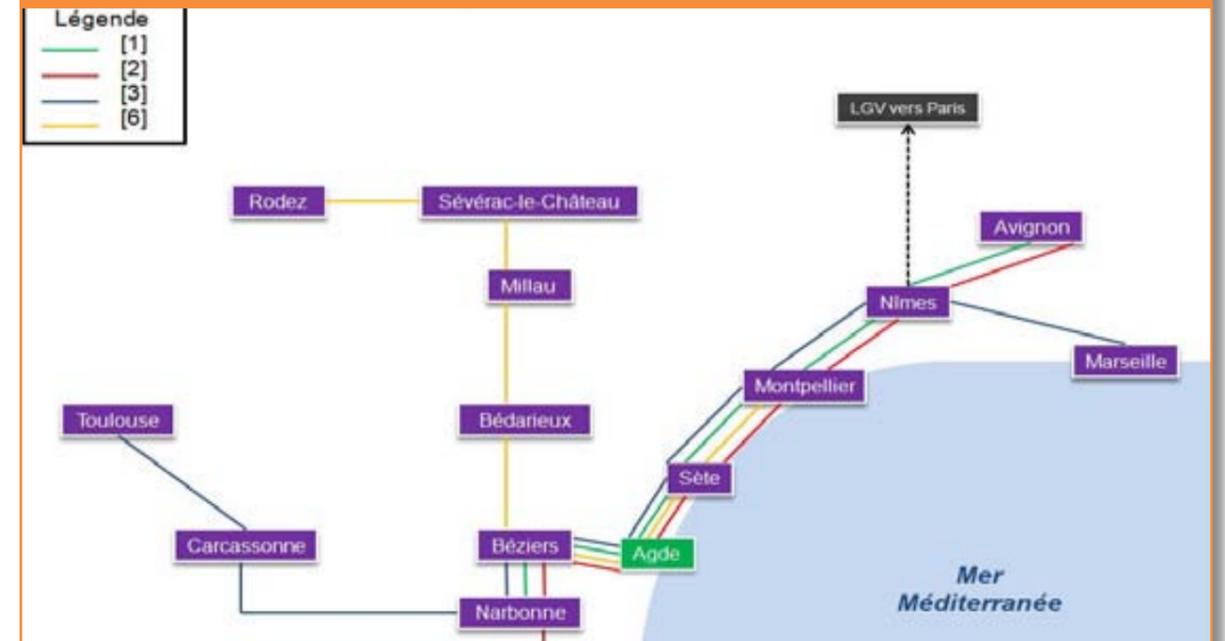
Il ressort de cette analyse que la circulation des TR représente la plupart des dessertes de la gare d'Agde. Le trafic TR couvre en effet environ 80 % du trafic ferroviaire en gare d'Agde, soit environ 333 TR par semaine et 78 TGV représentant les 20% restants.

Itinéraires ferroviaires et types de desserte en gare d'Agde

N°	Itinéraire	Principales villes desservies
1	Narbonne-Montpellier-Avignon	Narbonne, Béziers, Agde, Sète, Montpellier, Baillargues, Lunel, Nîmes, Tarascon, Avignon.
2	Cerbère-Montpellier-Avignon	Cerbère, Perpignan, Narbonne, Béziers, Agde, Sète, Montpellier, Lunel, Nîmes, Tarascon, Avignon.
3	Toulouse-Montpellier-Marseille	Toulouse, Carcassonne, Narbonne, Béziers, Agde, Sète, Montpellier, Lunel, Nîmes, Tarascon, Marseille.
6	Montpellier-Millau-Saint-Affrique	Montpellier, Sète, Agde, Béziers, Millau, Sévérac-le-Château, St-Affrique, Rodez.

* : TGV desservant Béziers et Narbonne

Schéma de desserte ferroviaire en gare d'Agde



Étude de trafic des trains desservant la gare d'Agde

Itinéraires	[1] [2] [3] [6]					
	Agde-Montpellier			Montpellier- Agde		
(trains/semaine)	TER	165	78 %	TER	168	84 %
	TGV	46	22 %	TGV	32	16 %

* : TGV desservant Béziers et Narbonne

1.1.2. Les infrastructures routières

1.1.2.1. Le maillage viaire du territoire

A l'échelle de l'ouest Héraultais, Béziers s'inscrit dans un réseau viaire caractérisé par la convergence des voies vers cette ville centre.

D'une part, **le réseau autoroutier** permet une desserte optimale du Biterrois via :

- ▶ l'A9, en provenance de Montpellier, Marseille et Lyon avec les échangeurs les plus proches : n°34 Agde-Pézenas, n°32 Sète ; et en provenance de Narbonne et Perpignan avec les échangeurs n°36 Béziers ouest, n°37 Narbonne est et n°38 Narbonne sud,
- ▶ l'A61, en provenance de Carcassonne et Toulouse avec les échangeurs les plus proches : n°25 Lézignan,
- ▶ l'A75, en provenance de Montpellier nord, Millau et Clermont-Ferrand avec les échangeurs les plus proches : n°64 Béziers sud-est, n°63 Béziers centre, n°62 Servian-Montblanc, n°61 à 59 Pézenas et Agde, n°58 Montagnac et Sète,

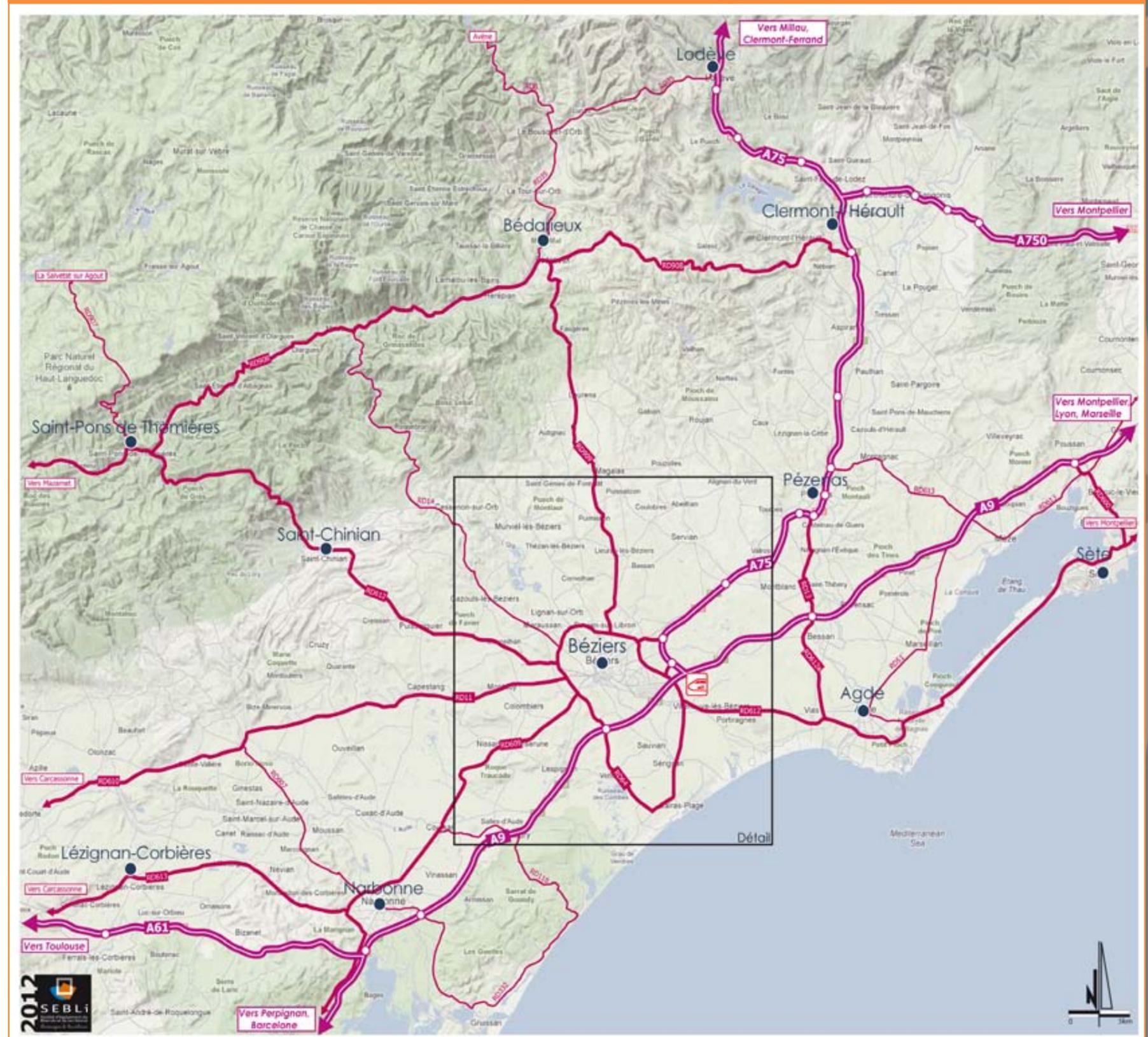
Ces grandes infrastructures permettent à la fois l'afflux des populations touristiques et la desserte locale rapide. Ceci est particulièrement vrai pour l'A75 qui constitue un axe autoroutier gratuit depuis Béziers (point de connexion avec l'A9 : barrière de péage de Béziers-Cabrials au niveau de la sortie n°64 Béziers sud-est) jusqu'au viaduc de Millau (cf. paragraphe 1.2 « Temps de parcours », carte des isochrones indiquant les temps de parcours entre la future gare TGV et les différentes villes du territoire d'étude).

D'autre part, le grand Biterrois dispose d'**un réseau dense de voies départementales convergentes vers Béziers**, permettant les connexions directes entre les différentes centralités du territoire et la ville centre :

- ▶ la RD612 en provenance d'Agde, du Cap d'Agde et de Sète depuis l'est, et en provenance de Saint Pons de Thomières et de Saint Chinian depuis l'ouest,
- ▶ la RD909 en provenance de Bédarieux,
- ▶ la RD11 en provenance du Minervois,
- ▶ la RD609 en provenance de Narbonne et la RD613 en provenance de Lézignan Corbières,
- ▶ la RD64 voie majeur d'accès aux stations balnéaires situées au sud de Béziers (Valras-Plage, Vendres-Plage et Sérignan-Plage).

Ces voies sont toutes aménagées et calibrées au regard du trafic, parfois très dense, qu'elles supportent. A celles-ci s'ajoute un ensemble d'autres voies départementales secondaires largement dimensionnées permettant un maillage performant du territoire et complétées par les voies de maillage fin du territoire. Les voies départementales secondaires assurent notamment la desserte locale de zones touristiques balnéaires et d'arrière pays (Narbonne-Plage, Gruissan, Mèze, le parc naturel du Haut Languedoc, les stations thermales de Lamalou-les-Bains et d'Avène).

Le maillage viaire du territoire





1.1.2.2.L'organisation viaire sur le territoire de la CABM

La rocade constitue une infrastructure de transit permettant le contournement rapide de Béziers (ouest, nord et est). Le contournement sud peut à la fois être assuré via l'A9 (section à péage entre les barrières de péage Béziers-ouest et Béziers sud-est : 8 km - 0,7€) ou la RD64 qui permet également la desserte des stations touristiques littorales (Vendres, Valras-Plage, Sérignan).

Cette rocade traverse le territoire avec une continuité d'itinéraire. Elle n'a d'interférence avec le réseau local qu'en certains points d'échanges aménagés en dénivelés ou en carrefours giratoires plans. A terme, pour des

raisons de fluidité du trafic et de sécurité, l'ensemble des points d'échanges seront aménagés en dénivelés. Différents projets sont actuellement à l'étude par le conseil général, notamment le passage inférieur de la RD612 au niveau du giratoire Vincent Badie (connexion avec la RD28 : voie domitienne à Béziers et route de Bessan) et le passage supérieur de la RD612 au niveau du giratoire Edgard Faure (connexion avec la RN9 : route de Pézenas).

La section de cette rocade traverse le grand pôle d'activités économiques et commerciales de Béziers, situé à la frange urbaine est de la commune. Afin de fluidifier le trafic et d'améliorer l'organisation urbaine du secteur est de l'agglomération, la CABM envisage la création d'**un boulevard urbain intercommunal**¹. La vocation de cet axe viarie est de fédérer les quartiers existants et futurs par un aménagement identitaire et spécifique. Véritable ossature du fonctionnement du secteur est, il assure la desserte des quartiers qu'il traverse, notamment les zones d'activités économiques et commerciales et la future gare TGV.

Il intègre également les circulations douces (piétons et cycles) qui sont prévues de part et d'autre de la chaussée et s'organisent sur un trottoir mixte planté d'arbres d'alignement.

Enfin, un site propre de transport en commun est prévu afin de permettre une fluidité du transport collectif hors de la circulation générale, et garantissant le cadencement des lignes. Ce TCSP doit relier les allées Paul Riquet au parvis de la nouvelle gare TGV (cf. paragraphe 4.2.2 « construction de l'armature viarie »).

Les grandes radiales pénétrantes dans le centre de Béziers correspondent à l'ensemble des voies départementales organisées de façon radio-concentrique depuis les différentes centralités du territoire. Avant leur traversée de la ville centre, elles franchissent la rocade avec quasi systématiquement un point d'échange avec celle-ci. Concrètement, il s'agit de :

- ▶ la RD609 : route de Narbonne (Béziers - Colombiers - Nissan-lez-Enserune),
- ▶ la RD11 : la « Minervoise » (Béziers - Montady - Carcassonne),
- ▶ la RD612 : route de « Saint Pons » (Béziers - Maureilhan - Saint Pons de Thomières),
- ▶ la RD14 : route de Maraussan (Béziers - Maraussan - Cazouls-les-Béziers - Cessenon-sur-Orb - Saint Chinian),
- ▶ la RD19 : route de Lignan (Béziers - Lignan-sur-Orb - Thézan-les-Béziers),
- ▶ la RD154 : route de Corneilhan (Béziers - Corneilhan - Murviel-les-Béziers),
- ▶ la RD909 : route de Bédarieux (Béziers - Magalas - Bédarieux),
- ▶ la RN9 : route de Pézenas (Béziers - Boujan-sur-Libron - Servian - Pézenas),
- ▶ la RD28 : route de Bessan,
- ▶ la RD612b et RD612 : route d'Agde (Béziers - Villeneuve-les-Béziers - Cers - Portiragnes - Vias - Agde),
- ▶ la RD19 : Béziers - Sauvian - Sérignan.

Le contournement du centre-ville de Béziers est facilité par une succession de boulevards qui sont notamment le support de nombreuses lignes de transport en commun :

- ▶ le boulevard de Verdun,
- ▶ le boulevard Tourventouse,
- ▶ le boulevard d'Angleterre,
- ▶ le boulevard de Strasbourg,
- ▶ le boulevard Frédéric Mistral,
- ▶ le boulevard de la Liberté.

Afin de favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun et les modes doux de déplacement, le SCoT du biterrois a défini et positionné **des pôles d'intermodalité**. Afin de permettre l'articulation entre les différents niveaux de mobilité, l'aménagement de ces points d'échange prévoit au minimum :

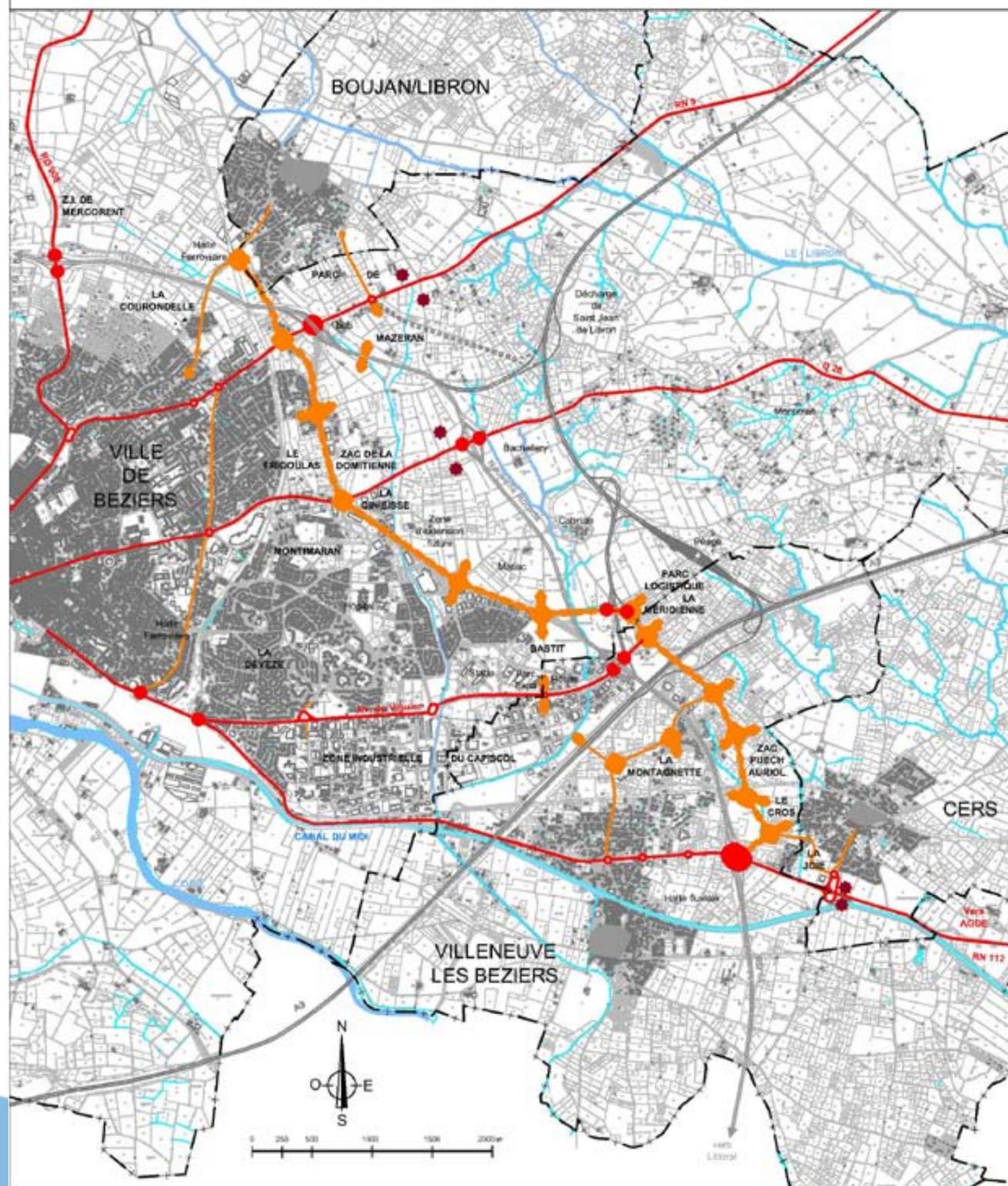
- ▶ un parking véhicules et un parking vélos, surveillés,
- ▶ une desserte par au moins une ligne de transports en commun performante (fréquence et cadencement adaptés à la demande),
- ▶ une desserte par voie douce,
- ▶ un abri pour les voyageurs,

¹ Cf. « Schéma d'aménagement et de développement du secteur est de Béziers », document de programmation approuvé en conseil communautaire du 08/02/2007.

Cf. « Secteur Béziers est : étude de fonctionnement urbain et faisabilité technique », CABM - Service voirie, novembre 2009.

Le boulevard urbain intercommunal prévu au schéma de secteur Est

-  Le "boulevard urbain" intercommunal fédérateur des programmes avec des points d'échange de part et d'autre
-  Radiales pénétrant dans l'agglomération
-  Les points d'échange avec les voiries de transit
-  Seuil d'entrée dans le site de l'agglomération



- ▶ un dispositif de vente de billets de transports en commun,
- ▶ une station de taxis.

Par ailleurs, la CABM s'engage également dans une démarche visant à faciliter le covoiturage avec la création de **parcs-relais publics** (ex : parc-relais d'intérêt communautaire sur la ZAC la Méridienne).

Les principaux pôles d'intermodalité à l'étude sont :

- ▶ Béziers gare centre,
- ▶ Béziers Ouest (avec une localisation entre l'échangeur autoroutier de Béziers ouest et la route de Narbonne),
- ▶ Béziers Nord (au niveau de la future halte ferroviaire de Boujan-sur-Libron et en lien avec l'arrivée du barreau nord de l'A75),
- ▶ Béziers Est (au niveau de la future gare TGV sur la commune de Villeneuve-les-Béziers).

La création d'**un nouveau franchissement de l'Orb** représente un véritable enjeu territorial.

D'une part, à l'échelle communale, cette infrastructure majeure doit permettre la desserte optimale de la zone d'urbanisation future que constitue la ZAC Pech de Fonséranes (184 hectares pour environ 9000 habitants supplémentaires à terme).

D'autre part, à l'échelle supra-communale, il s'agit d'améliorer l'articulation entre l'ouest et l'est du territoire et de supprimer le point d'étranglement que constitue le franchissement de l'Orb au niveau du quartier du Faubourg à Béziers. Le PLU de Béziers a d'ores-et-déjà réservé les emprises suffisantes pour la réalisation d'une telle infrastructure qui doit nécessairement traverser la plaine inondable de l'Orb, le fleuve Orb, le Canal du Midi, les voies ferrées ainsi que la RD612b (avenue d'Agde). Cependant, afin de remplir pleinement ses fonctions d'articulation du transit ouest/est, le débouché de l'ouvrage mériterait d'être connecté à la RD612b grâce à un échangeur qui pourrait se situer au niveau de la « dent creuse » de Gargailhan.

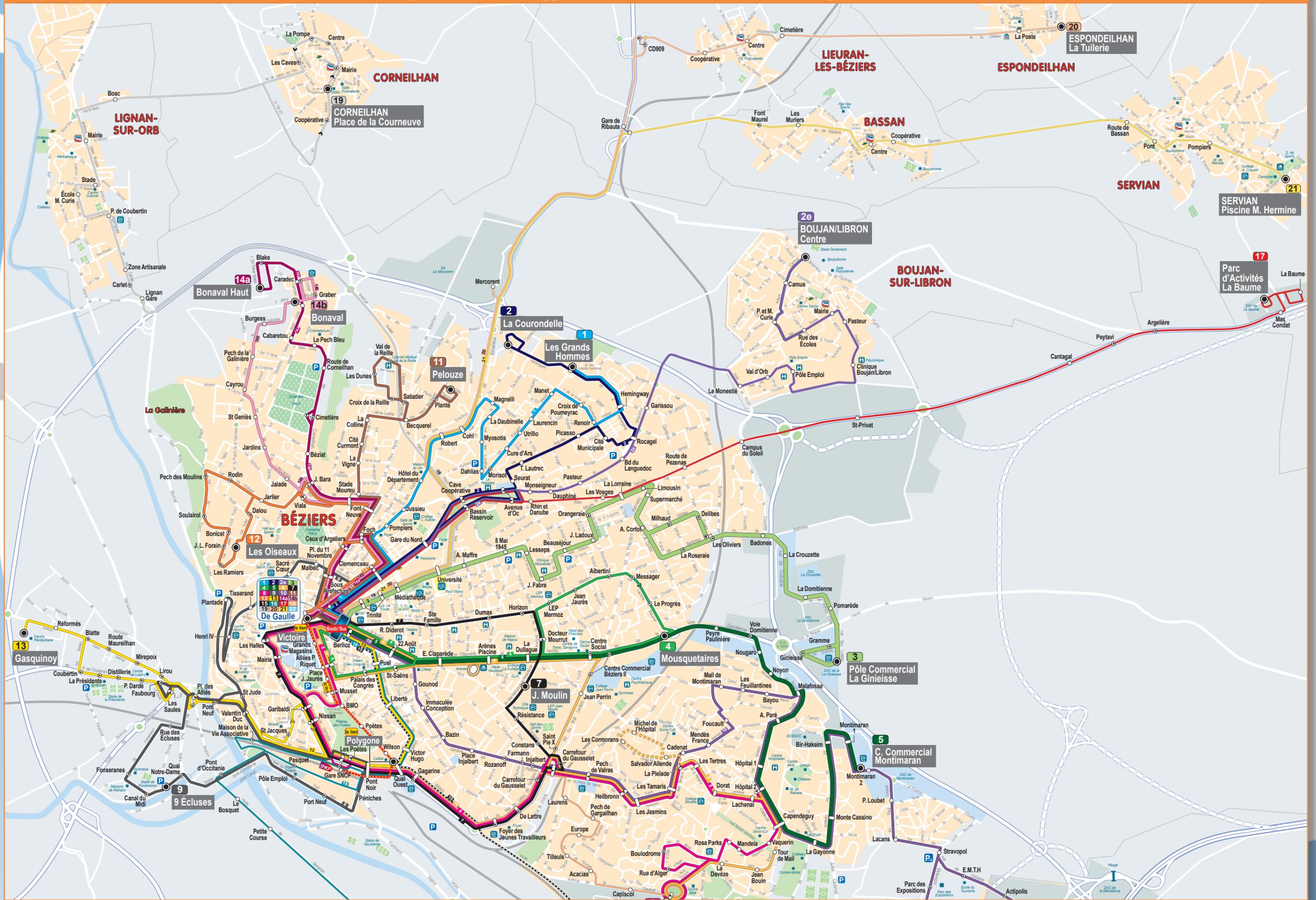
Par ailleurs, dans le cadre de sa **compétence « voirie d'intérêt communautaire »**, la CABM a engagé fin 2009 l'élaboration d'un **nouveau « schéma directeur des voies stratégiques »** (voies routières et voies cyclables) afin notamment de :

- ▶ définir de façon cohérente les voies présentant un intérêt communautaire,
- ▶ identifier les voies stratégiques, à moyen ou long terme, du point de vue de l'aménagement de l'espace communautaire.

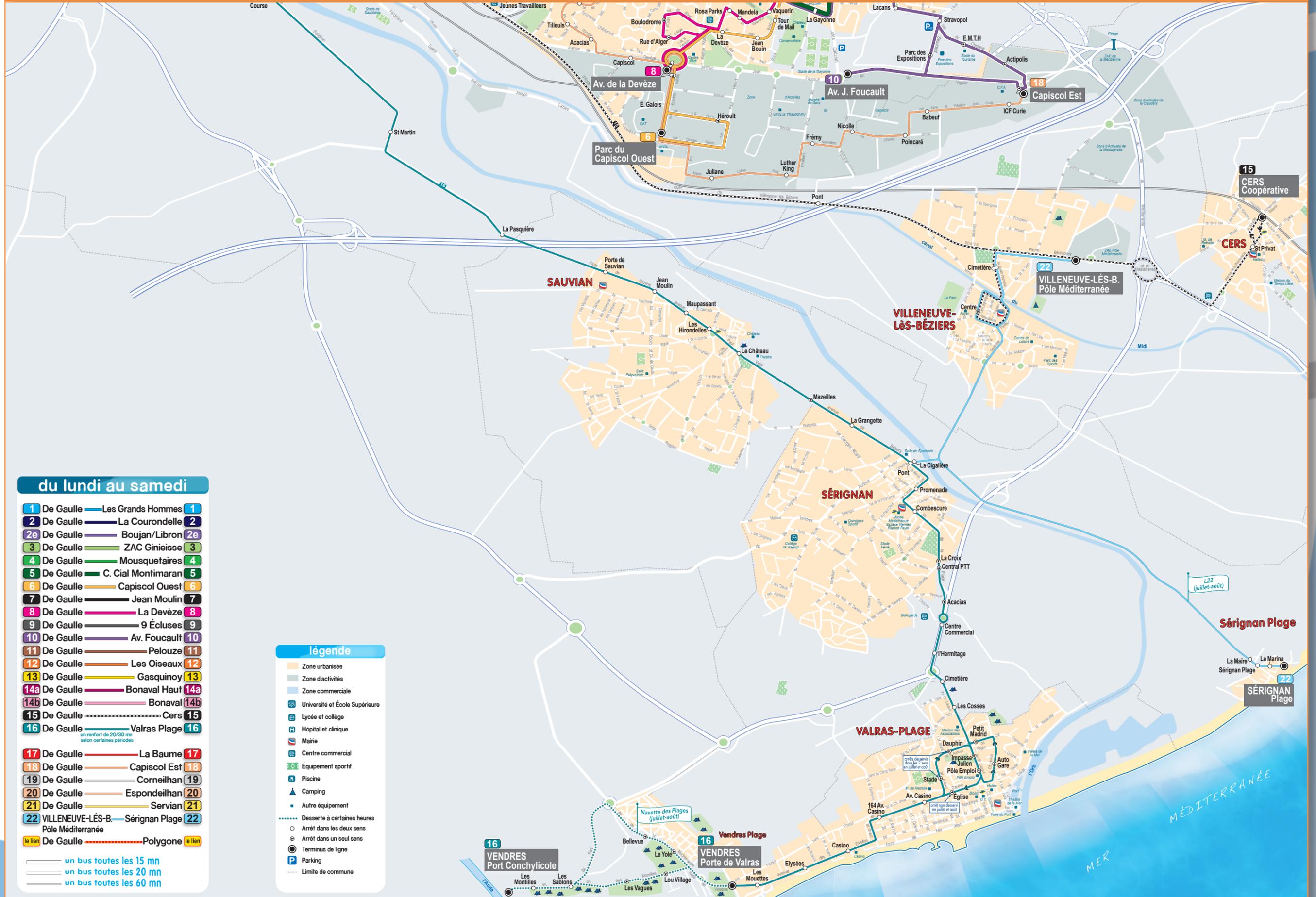
Ce schéma constitue un document prévisionnel et normatif à long terme, qui fixe pour l'ensemble des communes membre de la CABM, les orientations fondamentales du maillage routier du territoire.

Ce dossier a fait l'objet d'une validation en bureau communautaire le 04/06/2012 et sera délibéré en conseil communautaire le 28/06/2012.

Enfin, la CABM bénéficie d'un **maillage complet de deux réseaux de transport en commun** : le réseau urbain **Béziers Méditerranée Transport**, qui dessert l'ensemble des villes et villages de la communauté, complété par le réseau départemental **Hérault Transport**.



Le réseau de transport en commun d'agglomération - Béziers Méditerranée Transport - Extrait communes sud



du lundi au samedi

- 1** De Gaulle — Les Grands Hommes **1**
- 2** De Gaulle — La Courondelle **2**
- 2e** De Gaulle — Boujan/Libron **2e**
- 3** De Gaulle — ZAC Ginieisse **3**
- 4** De Gaulle — Mousquetaires **4**
- 5** De Gaulle — C. Cial Montimaran **5**
- 6** De Gaulle — Capiscot Ouest **6**
- 7** De Gaulle — Jean Moulin **7**
- 8** De Gaulle — La Devèze **8**
- 9** De Gaulle — 9 Écluses **9**
- 10** De Gaulle — Av. Foucault **10**
- 11** De Gaulle — Pelouze **11**
- 12** De Gaulle — Les Oiseaux **12**
- 13** De Gaulle — Gasquinoi **13**
- 14a** De Gaulle — Bonaval Haut **14a**
- 14b** De Gaulle — Bonaval **14b**
- 15** De Gaulle — Cers **15**
- 16** De Gaulle — Valras Plage **16**
un renfort de 20/30 mn selon certaines périodes
- 17** De Gaulle — La Baume **17**
- 18** De Gaulle — Capiscot Est **18**
- 19** De Gaulle — Corneilhan **19**
- 20** De Gaulle — Espondeilhan **20**
- 21** De Gaulle — Servian **21**
- 22** VILLENEUVE-LÉS-B. — Sérignan Plage **22**
Pôle Méditerranée
- le lien** De Gaulle — Polygone **le lien**

légende

- Zone urbanisée
- Zone d'activités
- Zone commerciale
- Université et École Supérieure
- Lycée et collège
- Hôpital et clinique
- Mairie
- Centre commercial
- Équipement sportif
- Piscine
- Camping
- Autre équipement
- Desserte à certaines heures
- Arrêt dans les deux sens
- Arrêt dans un seul sens
- Terminus de ligne
- P Parking
- Limite de commune

DESSERTE ET ACCESSIBILITÉ

Le réseau de transport en commun départemental sur le territoire de la CABM
 (extrait du réseau interurbain Hérault Transport au 7 avril 2012)



1.2. Temps de parcours

1.2.1. Mode ferroviaire

Le site de la nouvelle gare TGV est situé à moins de 3 minutes en train à l'Est de la gare de centre-ville. Une analyse des fiches horaires actuelles a permis d'évaluer le temps nécessaire pour rejoindre la nouvelle gare TGV depuis les principales gares situées dans sa zone de chalandise :

► Vers l'est : **gare d'Agde**

Le meilleurs temps de parcours entre la gare d'Agde et celle de Béziers est actuellement de 12 minutes.

La nouvelle gare sera donc à 10 minutes de la gare d'Agde

► Vers l'ouest : **gare de Narbonne et Lézignan-Corbières**

Le meilleurs temps de parcours entre la gare de Béziers et celle de Narbonne est actuellement de 12 minutes. Pour rejoindre la gare de Lézignan il faut compter 15 minutes supplémentaires

La nouvelle gare sera donc à 15 minutes de la gare de Narbonne et 30 minutes de la gare de Lézignan

► Vers le nord : **gare de Magalas et Bédarieux**

La liaison vers le nord depuis la nouvelle gare suppose un re-broussement en gare de Béziers. Une comparaison des fiches horaires entre les trajets présentant ou ne présentant pas de re-broussement nous ont permis d'évaluer à 7 minutes le temps pris par cette manœuvre.

Le meilleur temps de parcours entre Béziers et Magalas est de 14 minutes. Pour rejoindre la gare de Bédarieux il faut ajouter 19 minutes.

La nouvelle gare sera donc à 24 minutes de la gare de Magalas et 43 minutes de la gare de Bédarieux

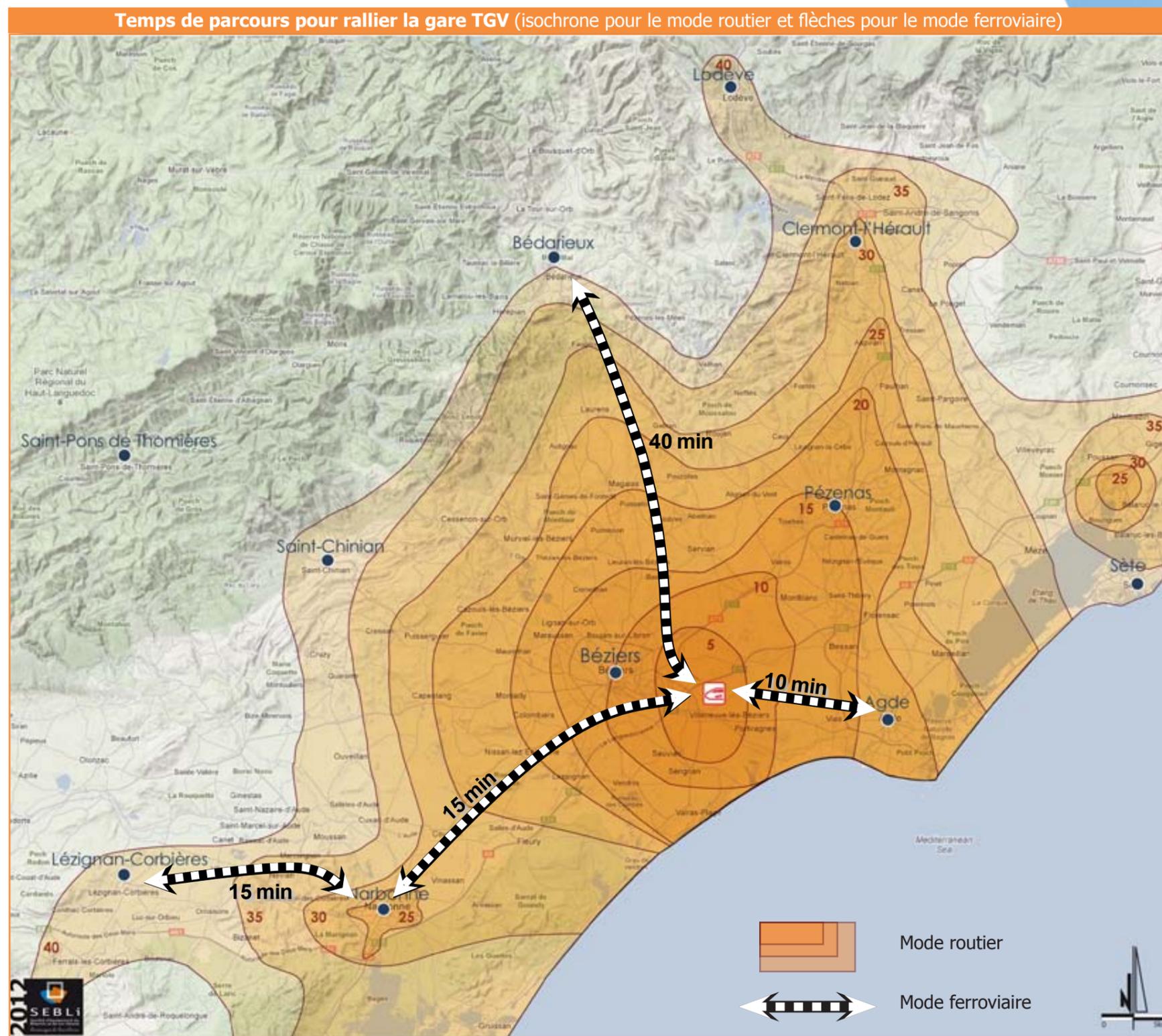
1.2.2. Mode routier

La situation de la nouvelle gare, à proximité immédiate de nombreux points d'échanges entre des infrastructures routières de 1er ordre lui confère une excellente accessibilité comme le confirme la carte des isochrones.

On retrouve ainsi à moins de 40 minutes de la nouvelle gare, Sète, Lodève, St Chinian, Lézignan- Corbières ainsi qu'une bonne partie du littoral Narbonnais. Bédarieux se trouve à 42 minutes (on peut noter au passage que la liaison ferroviaire est aussi performante que la liaison routière pour cette destination) et Saint Pons de Thomières (porte vers le Tarn) à 1 heure.

Clermont l'Hérault et Narbonne sont respectivement à 30 et 25 minutes, Agde à moins de 20 minutes et Pézenas à 15 minutes.

Il faut de plus noter que les travaux constants d'amélioration de la RD612 vont diminuer encore le temps d'accès depuis le Tarn. Il en va de même pour la liaison avec Agde qui devrait être amélioré par le contournement de Cers (voir partie 4).



1.3. Répartition démographique et indicateur de chalandise

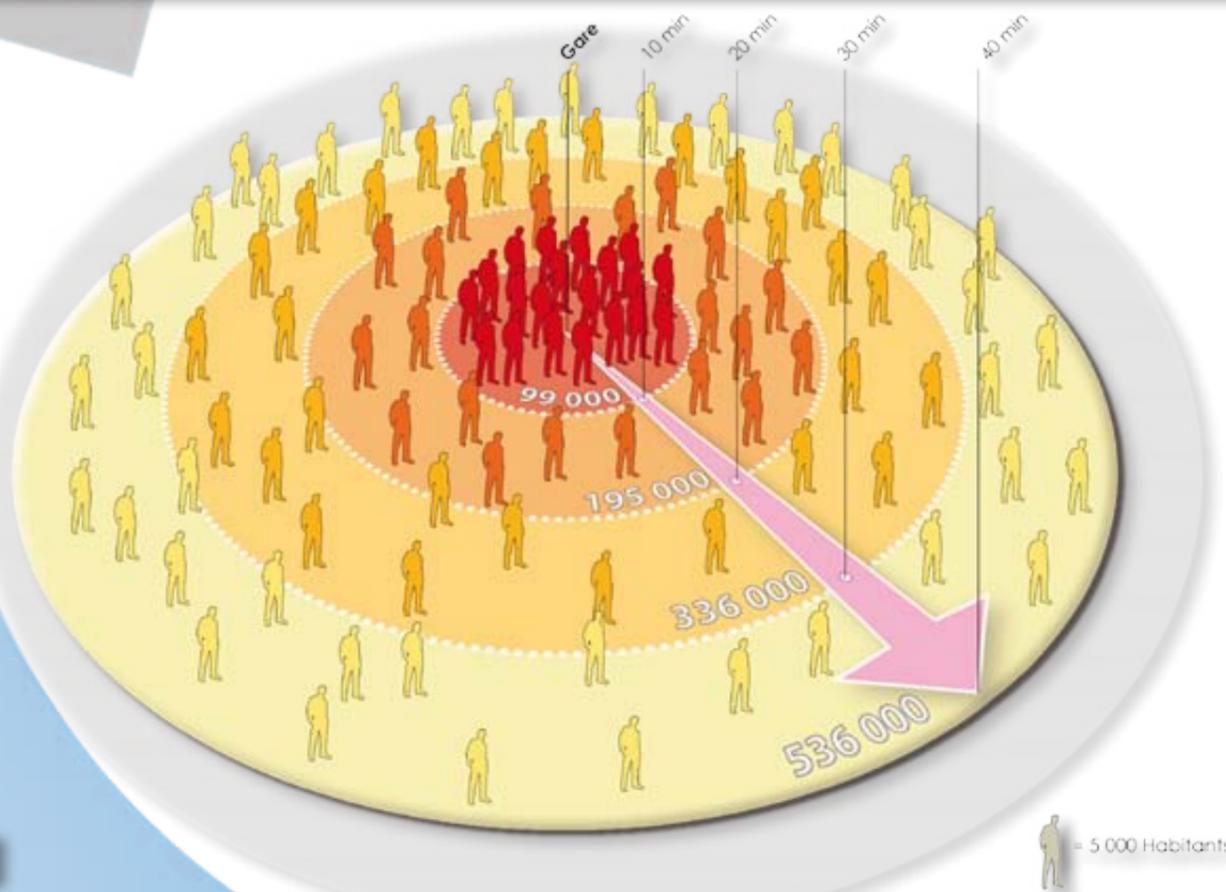
1.3.1. Une forte densité de population à proximité immédiate de la gare

Non seulement la nouvelle gare à Béziers Est présente une desserte optimale, mais elle bénéficie au surplus d'une grande concentration de population à proximité immédiate.

Pas moins de 536000 habitants se trouvent à moins de 40 minutes de la gare nouvelle. Et pour la population située à moins de 10 minutes, c'est quasiment 100000 habitants qui sont concernés. Ceci est dû à la grande proximité entre le site d'implantation de la gare et le centre de Béziers. Ainsi, un maximum de population peut bénéficier d'une accessibilité remarquable à cet équipement.

Ces évaluations sont réalisées sur la base des populations officielles INSEE, datant de 2009. Il faut prendre en compte le fait que la région Languedoc-Roussillon est la plus dynamique de France au niveau démographique. Au sein de cette région, le taux de croissance du Biterrois a rattrapé et dépassé ces dernières années celui du Montpelliérain. Les prévisions du SCoT du Biterrois s'établissent à jusqu'à l'horizon 2025, à 1,52% de croissance moyenne annuelle. Ainsi, le secteur du Scot du biterrois attendrait une population de 327 000 habitants en 2025 soit plus de 58 000 habitants supplémentaires par rapport à aujourd'hui.

Densité de population à moins de 40 minutes de la gare TGV



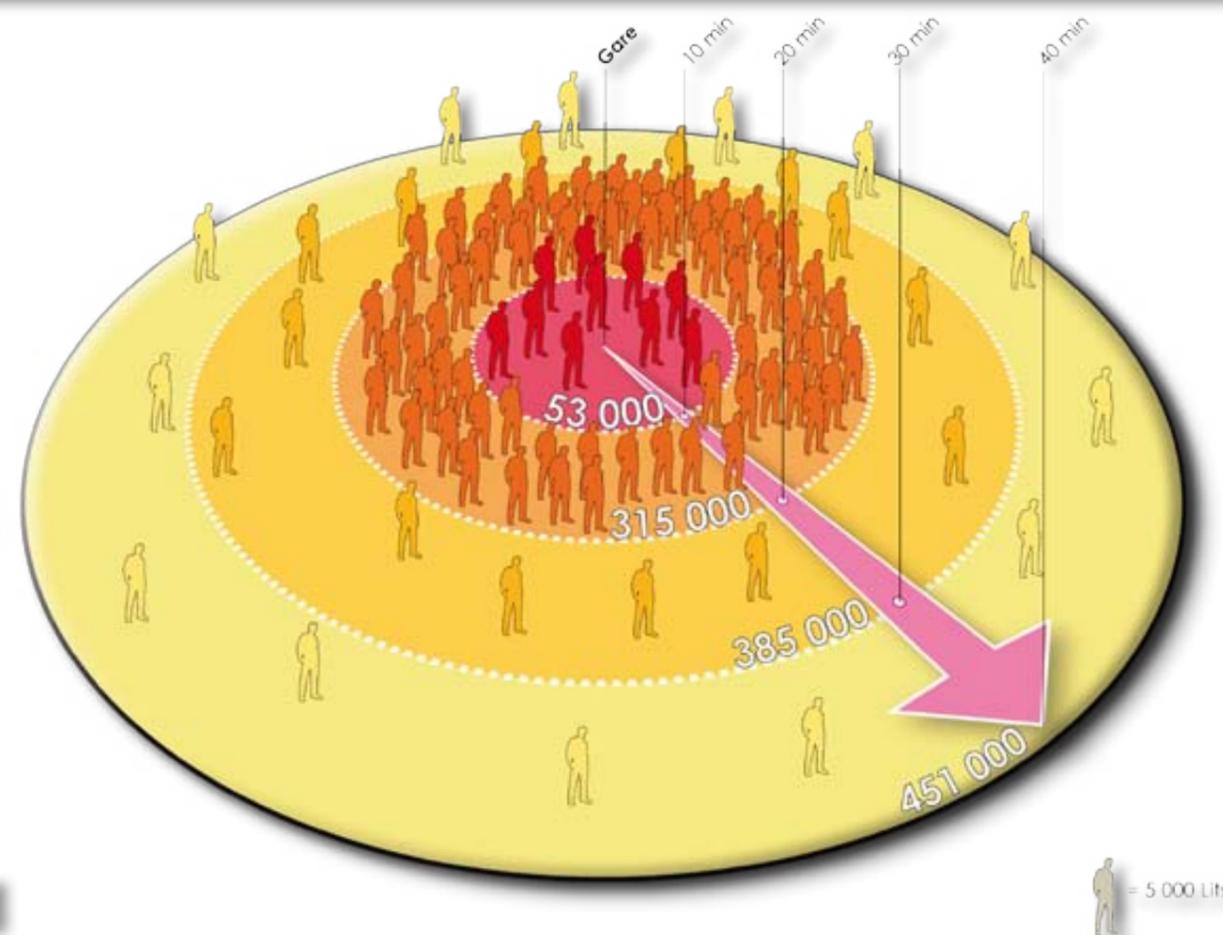
1.3.2. La plus grande station touristique d'Europe à 20 minutes

La desserte de la population touristique est également à prendre en compte. En effet le Biterrois comme le Narbonnais bénéficie d'une très importante infrastructure touristique littorale. Dans la zone de chalandise de la nouvelle gare on trouve notamment Gruissan, Narbonne plage, St Pierre la mer, Vendre et Valras-Plage, Sérignan plage, Portiragnes plage, Vias plage (la plus grande station de tourisme de pleine air de France) et la plus vaste de toutes, le Cap d'Agde. Cette dernière est en effet la plus grande station touristique d'Europe. Elle atteint à elle seule une population de 200 000 touristes pendant les mois d'été.

En prenant en compte les capacités des résidences secondaires, et les infrastructures touristiques professionnelles, on ne compte pas moins de 451 000 lits à moins de 40 minutes de la gare.

Ces chiffres ne devraient pas évoluer massivement à l'avenir car le potentiel touristique littoral a déjà été massivement exploité. Cependant, un accroissement de lit touristique peut être attendu avec le tourisme vert et le tourisme patrimonial, dont le développement s'accélère ces dernières années, et dont le potentiel est encore loin d'être totalement exploité. Cette évolution s'accompagne également d'un allongement de la saison touristique sur le printemps et l'automne.

Densité de population touristique à moins de 40 minutes de la gare TGV



Partie 2. Valorisation économique



2.1. Bilan foncier

2.1.1. Les zones d'activités économiques

Le territoire biterrois profite d'une forte densité de zones d'activités économiques à proximité du site d'implantation de la nouvelle gare TGV, avec plus d'une quinzaine de zones classées d'importance communautaire et situées à moins de 20 minutes en voiture.

Zones classées d'intérêt communautaire par la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée :

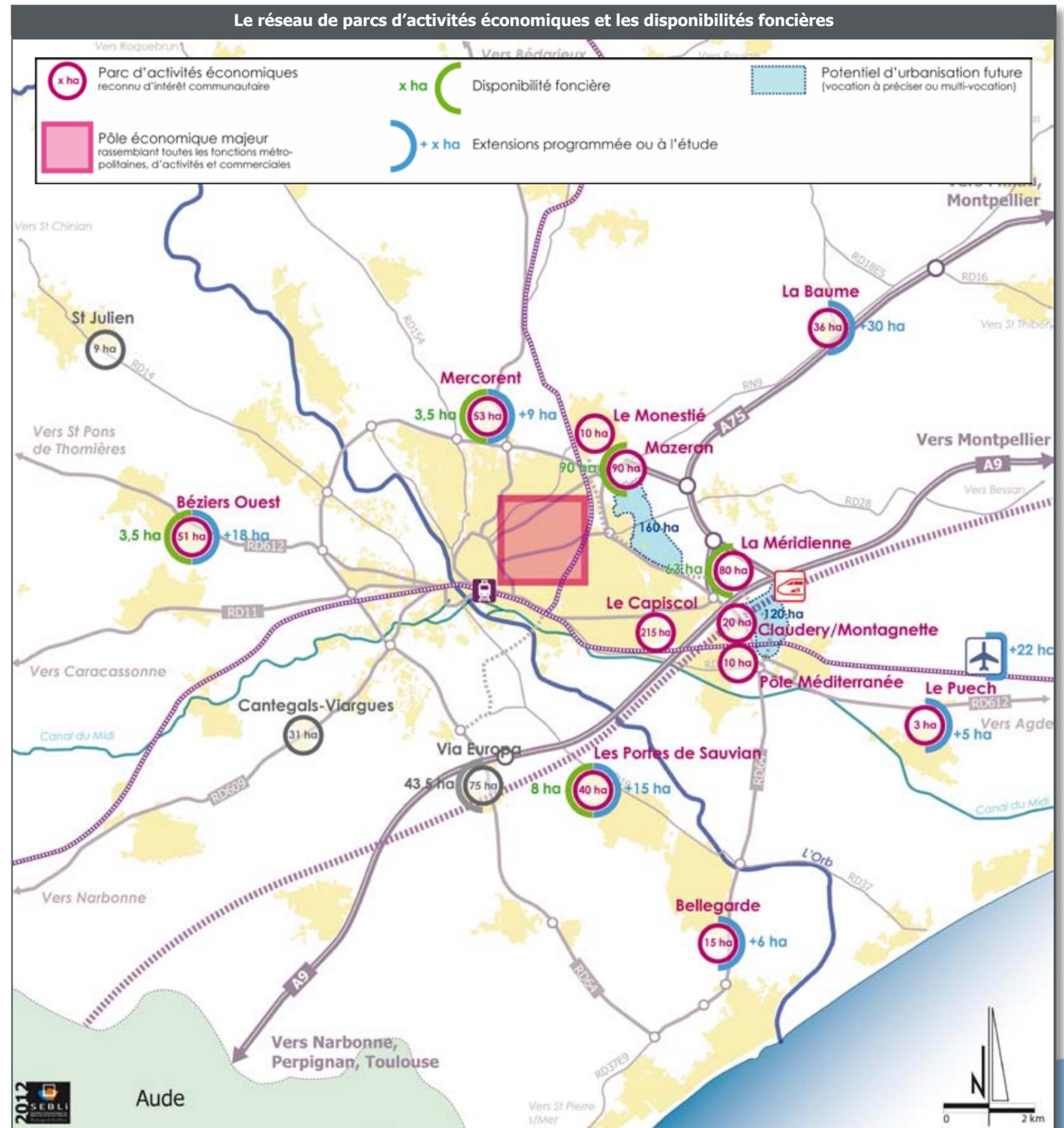
- ▶ Parc d'activités Bellegarde à Sérignan, 15 hectares d'activités économiques mixtes (commerce, services et loisirs). Extension possible de 6 hectares.
- ▶ Parc d'activités les Portes de Sauvian à Sauvian, 40 hectares (dont 8 hectares disponibles) d'activités économiques mixtes (artisanat, logistique et commerce). Extension possible de 15 hectares.
- ▶ Parc d'activités Béziers ouest à Béziers, 51 hectares (dont 3,5 hectares disponibles) d'activités logistiques et industrielles. Projet d'extension de 18 hectares.
- ▶ Parc d'activités Mercorent à Béziers, 53 hectares (dont 3,5 hectares disponibles) d'activités économiques mixtes (petite industrie et artisanat). Extension possible de 9 hectares.
- ▶ Le Monestié, lotissement d'activités mixtes (artisanat, services et tertiaire médical), 10 hectares à Boujan-sur-Libron.
- ▶ Technoparc Mazeran à Béziers, 90 hectares d'activités de hautes technologies, de tertiaire supérieur et de tertiaire médical, en cours de réalisation.
- ▶ Parc d'activités la Baume à Servian, 36 hectares d'activités économiques mixtes (viticulture et matériel agricole, artisanat et commerce). Projet d'extension de 30 hectares.
- ▶ Parc d'activités la Méridienne à Béziers et Villeneuve-les-Béziers, 80 hectares d'activités mixtes (commerce et plateforme logistique). En cors de réalisation.
- ▶ Zone industrielle le Capiscol à Béziers et Villeneuve-les-Béziers, 215 hectares d'activité industrielle, de petite logistique et d'artisanat. Programme de réaménagement des espaces publics en cours.
- ▶ Parcs d'activités Claudery et Montagnette à Villeneuve-les-Béziers, 20 hectares d'activités économiques mixtes (commerce et artisanat).
- ▶ Zone commerciale Pôle Méditerranée à Villeneuve-les-Béziers, 10 hectares de commerces et services.

Zones classées d'intérêt communautaire par la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée :

- ▶ Zone d'activités du Puech à Portiragnes, 8 hectares d'activités économiques mixtes.
- ▶ Parc d'activités économiques de l'aéroport Béziers Cap d'Agde en Languedoc, situé sur les communes de Vias et Portiragnes, projet d'extension de 22 hectares à vocation aéronautique et de services voire développement photovoltaïque.

Zones classées d'intérêt communautaire par la communauté de communes de la Domitienne :

- ▶ Zone de Saint Julien à Cazouls-les-Béziers, 9 hectares d'activités éco-



nomiques mixtes (commerce et artisanat).

- ▶ *Zone de Cantegals – Viargues à Colombiers, 31 hectares d'activités économiques mixtes (commerce, services, artisanat et industrie).*
- ▶ *Parc Via Europa à Vendres, 75 hectares (dont 43,5 hectares disponibles) d'activités mixtes (industrie, logistique et artisanat).*

Ainsi, le territoire biterrois dispose à l'heure actuelle de près de 740 hectares dédiés aux activités économiques, dont plus de 210 hectares de disponibilités foncières et d'ores-et-déjà plus de 100 hectares d'extensions de zone programmées ou à l'étude.

2.1.2. Le potentiel d'urbanisation future

L'agglomération biterroise bénéficie d'importantes réserves foncières constituant autant d'opportunités d'urbanisation future à vocation multiple.

Deux secteurs sont identifiés dans les documents d'urbanisme de Béziers et Villeneuve-les-Béziers :

- ▶ **Le secteur est de Béziers** représente près de 160 hectares d'espaces disponibles. Ces espaces correspondent à une zone OAU du PLU de Béziers, c'est-à-dire qu'il s'agit de secteurs d'extension urbaine future à moyen et long termes. Ils « constituent des réserves foncières inconstructibles dans l'attente de l'établissement d'un projet d'aménagement d'ensemble et de la réalisation des équipements nécessaires ; leur destination n'est pas déterminée : habitat, développement économique et/ou équipements ». Le secteur est de Béziers est également couvert par un périmètre de ZAD (Zone d'Aménagement Différé) approuvé par arrêtés préfectoraux du 17/02/1998 (création) et du 18/02/2002 (extension).
- ▶ **Le secteur gare TGV à Villeneuve-les-Béziers**, représente quant à lui environ 120 hectares d'espaces disponibles. Ce secteur correspond à la zone AUz du PLU de Villeneuve-les-Béziers, c'est-à-dire qu'il s'agit d'un secteur « à caractère naturel, non équipés ou insuffisamment équipés, destinés à être ouverts à l'urbanisation, et dédié principalement à une opération d'aménagement d'ensemble mixte (habitat et activités) ».

2.2. Vocations économiques

2.2.1. Les pôles et centres économiques urbains

Les villes de Béziers, Narbonne et Sète constituent **les trois grands pôles économiques urbains** du territoire d'étude. Ils regroupent l'ensemble des fonctions urbaines et métropolitaines qui rayonnent sur l'ensemble du territoire, notamment :

- ▶ les grandes administrations (ex : sous-préfecture, impôts, caisse d'allocations familiales, caisse d'assurance maladie, pôle emploi),
- ▶ les équipements d'enseignement de formation supérieure,
- ▶ les équipements culturels majeurs (ex : cinéma, théâtre, médiathèque, conservatoire de musique),
- ▶ les équipements de santé majeurs tels qu'hôpitaux, cliniques, urgences, maternités.
- ▶ les grands équipements commerciaux.

Les centres économiques urbains tels que Lodève, Clermont l'Hérault, Pézenas, Agde, Bédarieux, Saint Pons de Thomières, Saint Chinian et Lézignan-Corbières, disposent d'un niveau d'équipements métropolitains moindre mais profitent d'un grand nombre de services et d'équipements intermédiaires qui rayonnent à l'échelle du bassin de proximité adossé à ces centralités urbaines.

2.2.2. Les pôles de développement territorial

Un pôle de développement d'intérêt territorial est un ensemble de zones d'activités distinctes et coordonnées dont la vocation est la plus large possible. Parfois, des quartiers ou des îlots sont spécialisés ou dédiés à certaines activités ou filières et sont équipés en conséquence.

Les zones d'activités de ces pôles, accueillent généralement les grandes et les moyennes entreprises dont l'impact économique et le rayonnement dépassent les limites ou les besoins du territoire.

Les pôles de développement d'intérêt territorial ont pour avantage :

- ▶ d'être situés à proximité immédiate des grands pôles et centres économiques urbains (dont ils font d'ailleurs parfois partie),
- ▶ d'être situés à proximité d'infrastructures majeures de transport (axes autoroutiers et voies ferrées),
- ▶ de proposer une offre structurée en espaces d'activités,
- ▶ d'apporter une plus grande visibilité à l'offre économique du territoire vis à vis de l'extérieur en vue d'attirer de nouvelles entreprises.

Le Biterrois dispose de 4 pôles de développement territorial :

- ▶ **Béziers ouest**, situé autour de la rocade ouest (RD64), desservi par l'échangeur « Béziers ouest » avec les possibilités de connexion à la voie ferrée Colombiers – Cazouls-les-Béziers.
- ▶ **Béziers est**, situé autour de la confluence des autoroutes A9 et A75, desservi par les échangeurs « Béziers Cabrials », « Béziers centre » et « Servian », et profitant de la future voie ferrée Montpellier – Perpignan (LGV), au lieu d'implantation de la future gare TGV et à l'aéroport « Béziers Cap d'Agde en Languedoc ».
- ▶ **Basse vallée de l'Hérault**, situé entre Bessan et Saint-Thibéry, desservi par l'échangeur « Agde-Pézenas » de l'A9 avec les possibilités de la voie ferrée Vias – Lézignan-la-Cèbe.
- ▶ **Pézenas Nord**, situé entre les communes de Pézenas, Montagnac et Lézignan-la-Cèbe, desservi par l'échangeur « Pézenas Nord » sur l'A75 avec les possibilités de la voie ferrée Vias – Lézignan-la-Cèbe.

Le Narbonnais dispose de 4 pôles de développement territorial (dont 2 à l'état de projet) :

- ▶ **Le pôle ouest de l'agglomération**, situé sur les communes de Narbonne, Montredon-des-Corbières et Néviau, desservi par l'A9, la RN9 et la RD6113 et profitant de la future voie ferrée Montpellier – Perpignan (LGV). Ce pôle regroupe plusieurs parcs d'activités généralistes.
- ▶ **Le pôle sud de l'agglomération**, situé sur la commune de Narbonne, à la frange nord de l'A9 accessible par les échangeurs « Narbonne est » et « Narbonne sud », et en lisière est de l'A61 (liaison avec Toulouse) ; ce pôle correspond notamment au secteur commercial du Narbonnais.
- ▶ **Le projet de « parc des technologies de l'environnement »**, situé au sud de l'A9 à Narbonne en direction de Gruissan et en lien avec la zone d'activités « La Coupe » (pôle sud), ayant vocation à développer et renforcer la filière environnementale et des biotechnologies de l'environnement (recherche, économie, pôle universitaire, énergies renouvelables).
- ▶ **Le projet de « La porte Minervoise »**, situé dans le secteur du carrefour entre « La Minervoise » (RD5 : route de Carcassonne) et la route de Ginestas (RD607). Il s'agit d'un espace mixte mêlant habitat, fonctions touristiques (notamment activités et espaces de loisirs) et économiques (parcs d'activités tertiaires, activités artisanales et commerciales).

2.2.3. Les grands espaces à vocation commerciale

Les grands espaces de développement commercial accueillent des ensembles commerciaux importants en complément du tissu commercial des centres-villes. Ils constituent les espaces préférentiels de développement commercial avec notamment pour objectif la diversification de l'offre déjà présente et qui regroupe l'ensemble des grandes enseignes nationales notamment dans les secteurs : alimentaire, équipement de la personne et de la maison, concessions automobiles...

Le territoire d'étude compte 4 grands espaces à vocation commerciale :

- ▶ Le grand pôle Béziers-est comportant notamment tout le secteur de la Domitienne, la Ginièze, la Crouzette, Montimaran, Bastit et zone commerciale de la Méridienne, représentant plus de 120 hectares,
- ▶ L'espace en projet au sud de Pézenas : « Bonne Terre », d'une superficie d'environ 30 hectares situés en bordure sud de l'A75 au niveau de l'échangeur « Pézenas ouest »,
- ▶ L'espace Viargues-Cantegals d'une superficie de plus de 30 hectares situés à Colombiers (secteur Bé-

ziers ouest).

- ▶ L'espace Narbonne sud-est avec la ZAC Bonne Source d'une superficie de plus de 50 hectares situés au niveau de l'échangeur A9 « Narbonne est ».

2.2.4. Les zones à vocation industrielle

Le Biterrois se positionne aujourd'hui comme le 2ème bassin industriel du Languedoc-Roussillon, grâce à un tissu économique fort et à une main d'œuvre au savoir-faire reconnu. Dans un environnement privilégié, notamment grâce à une position stratégique multimodale (accessibilité optimale avec la jonction des autoroutes A9 et A75, liaisons ferroviaires, aériennes et portuaires), s'intègre un tissu économique en plein essor, notamment dans les secteurs :

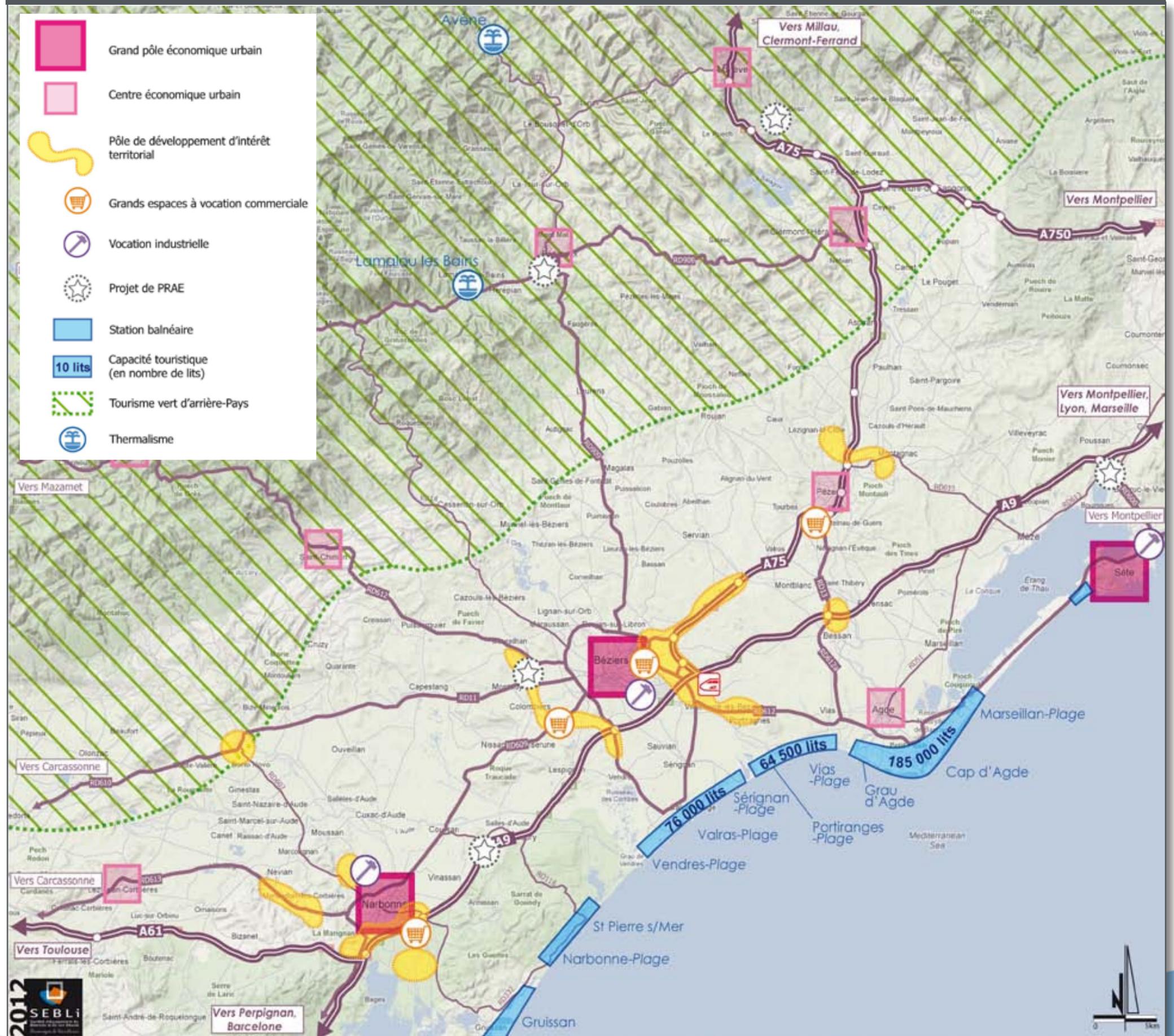
- ▶ de la métallurgie et de la mécanique de précision, qui constitue une branche phare de l'économie biterroise,
- ▶ de la logistique et du transport,
- ▶ de l'emballage et du conditionnement.

Le territoire d'étude offre une capacité d'accueil importante sur les parcs d'activité dédiés :

- ▶ **la zone industrielle du Capiscol** implanté sur les communes de Béziers et Villeneuve-les-Béziers, d'une superficie de 215 hectares à vocation d'industrie, de petite logistique et d'artisanat, qui regroupe environ 340 entreprises pour plus de 3000 emplois.
- ▶ **le parc d'activités Béziers ouest** d'une superficie de plus de 50 hectares et une extension (en cours d'étude) de près de 20 hectares. Ce parc est dédié à l'industrie et à la logistique et regroupe 10 entreprises pour un total de 370 emplois.
- ▶ **le parc logistique de la Méridienne** à Béziers (travaux de viabilisation en cours) d'une superficie de 80 hectares dont 55 dédiés à l'activité logistique (déjà commercialisés).

Le secteur industrialo-portuaire de Sète :
L'agglomération sétoise, grâce à l'activité générée par son port, bénéficie d'une zone indus-

Les différentes vocations économiques du territoire



triale-portuaire complète (terminal à conteneurs, terminal passagers, terminal agro-industriel, forestier ou encore céréalier, installations pour les vracs liquides, parc de transit pour le bétail...).

L'environnement industriel de l'agglomération (14 communes composent la circonscription de la CCI de Sète-Frontignan-Mèze) regroupe plusieurs types d'activités : l'agro-industrie, l'industrie chimique, la métallerie-chaudronnerie, la confection de produits manufacturés.

Le secteur industriel Narbonnais, représenté par la zone industrielle de Malveys, située au nord de Narbonne, de part et d'autre de la route de Moussan (RD169) et desservie par une voie SNCF dédiée au fret.

D'une superficie de 160 hectares (avec un projet d'extension de 40 hectares) cette zone accueille à la fois une importante coopérative agricole (AudeCoop) ainsi qu'une installation nucléaire (industrie spécialisée dans la chimie de l'uranium) : la société Comurhex, filiale d'Areva NC.

2.2.5. Les projets de PRAE (Parcs Régionaux d'Activités Économiques)

La région Languedoc-Roussillon développe un réseau de parcs consacrés à l'implantation d'entreprises nouvelles, créatrices d'emplois et de richesses. L'objectif clairement affiché étant de « faire décoller économiquement la région pour faire décoller l'emploi ». L'offre des PRAE vise « à répondre aux attentes des entreprises les plus performantes et permettre aux investisseurs nationaux ou internationaux de faire le choix du Languedoc-Roussillon ». Le territoire d'étude est concerné par 5 des 17 PRAE du Languedoc-Roussillon :

- ▶ **Le PRAE Pierre-Paul Riquet situé sur les communes de Maureilhan, Montady et Colombiers** (9,5 km et 13 minutes de Béziers) et d'une superficie de 65 hectares, a une vocation industrielle, artisanale et tertiaire.
- ▶ **Le PRAE Aristide Cavallé-Coll situé à Bédarieux** (35 km et 40 minutes de Béziers) et d'une superficie de 8 hectares, constitue un parc destiné notamment aux métiers traditionnels du patrimoine.
- ▶ **Le PRAE Michel Chevalier situé à Le Bosc (Lodève)** à proximité des grandes agglomérations de Montpellier et Béziers puisqu'implanté en bordure de l'autoroute A75 (65 km et 45 minutes de Béziers). Ce parc d'une superficie urbanisable de 44 hectares à une vocation industrielle, artisanale et tertiaire.
- ▶ **Le PRAE Joseph Montgolfier situé à Frontignan (Sète)** (60 km et 45 minutes de Béziers) et d'une superficie de 32 hectares, ce site permet la rencontre d'activités innovantes industrielles et tertiaires de qualité, respectueuses de l'environnement.
- ▶ **Le projet de PRAE Henri de Toulouse-Lautrec situé à Salles d'Aude (Narbonne)** (26 km et 30 minutes de Béziers), d'une superficie de 143 hectares totalement maîtrisés au cœur du « quadrilatère languedocien » Pézenas, Agde, Lézignan-Corbières et Port-la-Nouvelle identifié comme économiquement stratégique par le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable du Territoire (SRADDT). L'étude de positionnement économique de ce parc est en cours.

2.3. Tourisme

Le tourisme biterrois se caractérise par une **forte saisonnalité** : l'activité touristique se concentre sur la période estivale (juillet-août) et par un **effet de pointe touristique** très prononcé sur certaines communes surtout du littoral qui voient leur population plus que décupler en période estivale.

2.3.1. Le tourisme de station balnéaire

Bien qu'ayant entamé un processus de mutation ces quelques dernières années, le tourisme dans le biterrois reste avant tout **un tourisme balnéaire de masse**. En effet, le principal centre d'intérêt touristique reste la combinaison « soleil, mer, plage » qui correspond effectivement à l'argument touristique mis en avant depuis plus de 40 ans et initié par la mission Racine qui a permis le développement des plus grandes stations balnéaires du littoral méditerranéen, et en première position celle du Cap d'Agde.

Le Cap d'Agde

En termes de capacité d'accueil, et fort de nombreux équipements touristiques le Cap d'Agde, qui est d'ailleurs la 1ère station touristique française, polarise une part importante du tourisme avec plus de 15 millions de nuitées sur une saison allant de Pâques à la Toussaint (714 chambres d'hôtels, 6988 emplacements de camping et 29 120 résidences secondaires – Source : INSEE 2008).

Vue aérienne du Cap d'Agde, la plus grande station touristique d'Europe



Vias

Pour ce qui concerne l'accueil en hôtellerie de plein air, la commune de Vias se positionne au rang de 2ème station touristique européenne (7972 emplacements – Source : INSEE 2008).

Valras-Plage

Cet ancien village de pêcheurs installé à l'embouchure du fleuve Orb a su garder ses charmes d'antan avec son front de mer, ses belles villas du début de siècle, ses halles traditionnelles et son Casino.

Valras-Plage est devenue une station balnéaire moderne, à taille humaine, « spécialisée » dans le tourisme de loisirs, avec des équipements touristiques de premier plan, des activités nautiques multiples et de nombreuses animations.

Par ailleurs, la CABM mène depuis quelques années une véritable politique touristique visant à valoriser les atouts de son territoire. En s'engageant notamment auprès des professionnels, Béziers-Méditerranée est devenue une véritable « destination ».

2.3.2. Les autres possibilités touristiques sur le territoire

Face à ce tourisme balnéaire de masse, d'autres possibilités touristiques existent sur le territoire Biterrois et commencent à se développer sensiblement notamment du fait de **l'évolution progressive des attentes de la population touristique**.

D'une part, la clientèle touristique balnéaire exprime désormais le souhait d'accéder à de nouvelles activités (par exemples ludiques ou culturelles).

D'autre part, une nouvelle population touristique investit le territoire, notamment l'arrière pays, et aspire à une forme de tourisme plus diversifié, en phase avec l'environnement et la vie locale.

Cette **autre forme de tourisme est beaucoup moins soumise au mécanisme de la saisonnalité** et par conséquent plus étalée sur l'année. Elle est plus axée sur la découverte de la culture et de l'histoire locale, la découverte du patrimoine bâti et architectural, la découverte du patrimoine environnemental notamment par le biais de randonnées VTT, pédestres ou équestres... Ce tourisme met également en avant l'art de vivre local : œnotourisme avec les visites des nombreux domaines viticoles que compte le territoire, dégustation et découverte de produits du terroir, et la découverte de l'artisanat local, notamment dans les villages languedociens typique.

Le Canal du Midi constitue un élément fort de ce tourisme vert, notamment grâce à son classement au Patrimoine Mondial de l'Humanité par l'UNESCO en 1996, qui a redonné une âme à l'un des plus anciens canaux encore en fonctionnement, désormais entièrement dédié au tourisme. Il s'étire sur 240 km, compte 69 écluses (dont les Neuf Écluses de Béziers) qui facilitent sa navigabilité et dispose de nombreux ports permettant l'accueil des plaisanciers. Il est prolongé jusqu'à l'Atlantique par le canal Latéral à la Garonne sur 193 km.

Le canal du Midi



Le tourisme lié au thermalisme vient également compléter l'offre touristique notamment de l'arrière pays biterrois.

Lamalou-les-Bains et Avène constituent deux importantes stations thermales, toutes deux situées dans le Parc Naturel Régional du Haut-Languedoc et à ce titre jouent le rôle de pôles touristiques des hauts cantons de l'Hérault.

Lamalou-les-Bains, avec ses 15 sources, développe ses activités liées au thermalisme, à la rééducation fonctionnelle et au traitement de certaines maladies

(fibromyalgie et Parkinson qu'elle est la seule à traiter en France).

Avène s'est quant à elle positionnée sur une image de « détente et de soin du corps » et développe depuis plusieurs années des produits de cosmétique.

*A noter que la station thermale de **Balaruc-les-Bains** (plus dans l'aire d'influence Montpelliéraine) apporte un complément dans l'offre départementale avec le développement de son centre thermoludique. Cette station se positionne plus comme « sportive » et « les pieds dans l'eau ».*

Le centre thermal d'Avène



Partie 3. Environnement et foncier



3.1. Analyse géographique et hydrographique

3.1.1. Analyse géographique

Géographiquement, le secteur d'études est situé à l'articulation des plateaux viticoles et de la plaine inondable de l'Orb, deux entités bien distinctes.

Il est cadré sur ses faces nord-ouest et sud par d'importantes infrastructures routières qui marquent des ruptures nettes (remblai ou déblai) avec les territoires contigus et traversés d'est en ouest par la voie ferrée.

3.1.1.1. Les Puechs dans la partie nord du site

La partie nord du site est composée d'une succession de collines (appelées « puechs ») et séparée par des cours d'eau temporaires (ruisseaux de la Reynarde, du Malrec, de l'Ardailou, des Acacias, de la Pouline, des Crémats) orientés nord-ouest/sud-est qui marquent parfois profondément le relief. Soulignés par de denses ripisylves, ces cours d'eau ont formé les ondulations qui ont dégagé, au fil du temps, les Puechs caractéristiques de la morphologie des coteaux viticoles.

Le puech « Auriol », véritable proue sur la plaine de l'Orb en est le parfait exemple. D'aspect convexe, une ligne de pente nord-ouest/sud-est lui confère une position dominante de crête qui partage le site.

L'activité humaine a apporté quelques modifications parfois prégnantes.

En périphérie, les pentes et profils rectilignes des voies qui bordent le site (A9, RD612, voie SNCF) soulignent le vallonnement naturel par les alternances de déblai et remblai.

D'autre part, ce secteur à vocation essentiellement viticole, est sillonné de **chemins d'exploitation venant marquer les ruptures de terrain**. Ainsi, notamment au sein du puech Auriol, le relief est localement aménagé en terrasses, créées afin d'améliorer la gestion des terrains agricoles.

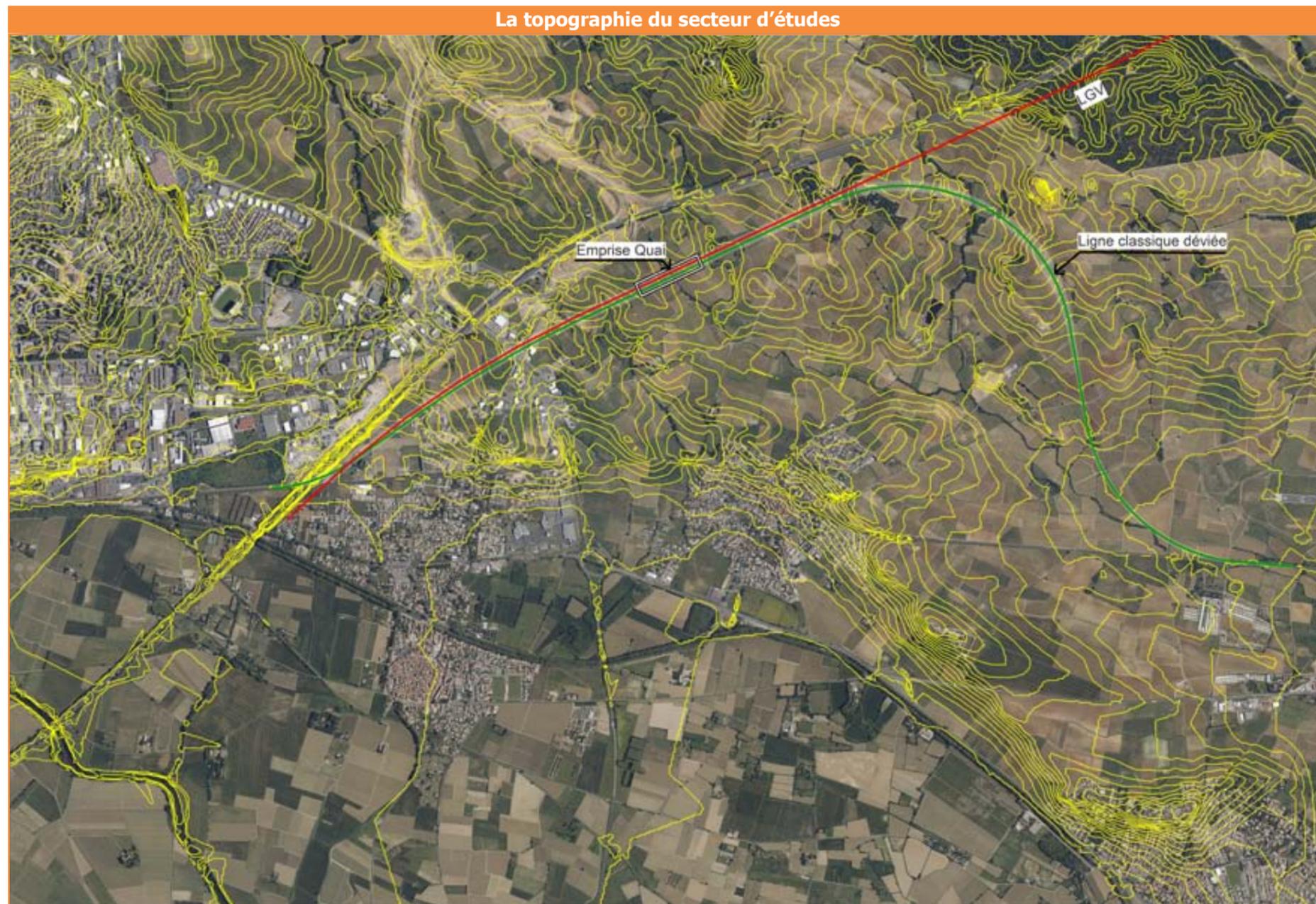
A contrario, en limite ouest, la zone d'activités adossée à la RD612 n'a que peu marqué la topographie du site, les équipements et bâtiments se situant sensiblement au niveau du terrain naturel.

3.1.1.2. La plaine de l'Orb au sud

La plaine de l'Orb vient s'inscrire jusqu'en aval de la voie ferrée et concerne la partie sud du site. Cette vaste étendue, à vocation agricole, s'inscrit sur un **relief présentant une faible amplitude, peu perceptible**. Cette plaine contraste avec l'unité topographique et paysagère précédente ; néanmoins, la nature y apparaît également clairement travaillée par la main de l'homme.

Les lits des ruisseaux de la Reynarde et du Malrec encore perceptibles à la sortie des ouvrages sous la voie ferrée, disparaissent progressivement pour ne plus présenter que de simples fossés dans les secteurs les plus bas (le long de la RD612). Ces zones très plates, marquent les **limites nord du lit majeur de l'Orb**.

La topographie du secteur d'études



3.1.2. Analyse hydrographique

Caractéristique du climat méditerranéen, le site est concerné par les bassins versant de plusieurs ruisseaux intermittents dont les débits de pointe peuvent atteindre des niveaux supérieurs aux capacités de leur lit et des ouvrages qui y ont été construits.

On distingue ainsi en fonction de leur exutoire :

- ▶ Le ruisseau de la Reynarde et le ruisseau du Malrec à l'ouest.
- ▶ Les affluents de l'Ardailou : les ruisseaux de l'Ardailou, des Acacias, de la Pouline et des Crémants.

3.1.2.1. Le ruisseau de la Reynarde et le ruisseau du Malrec à l'ouest

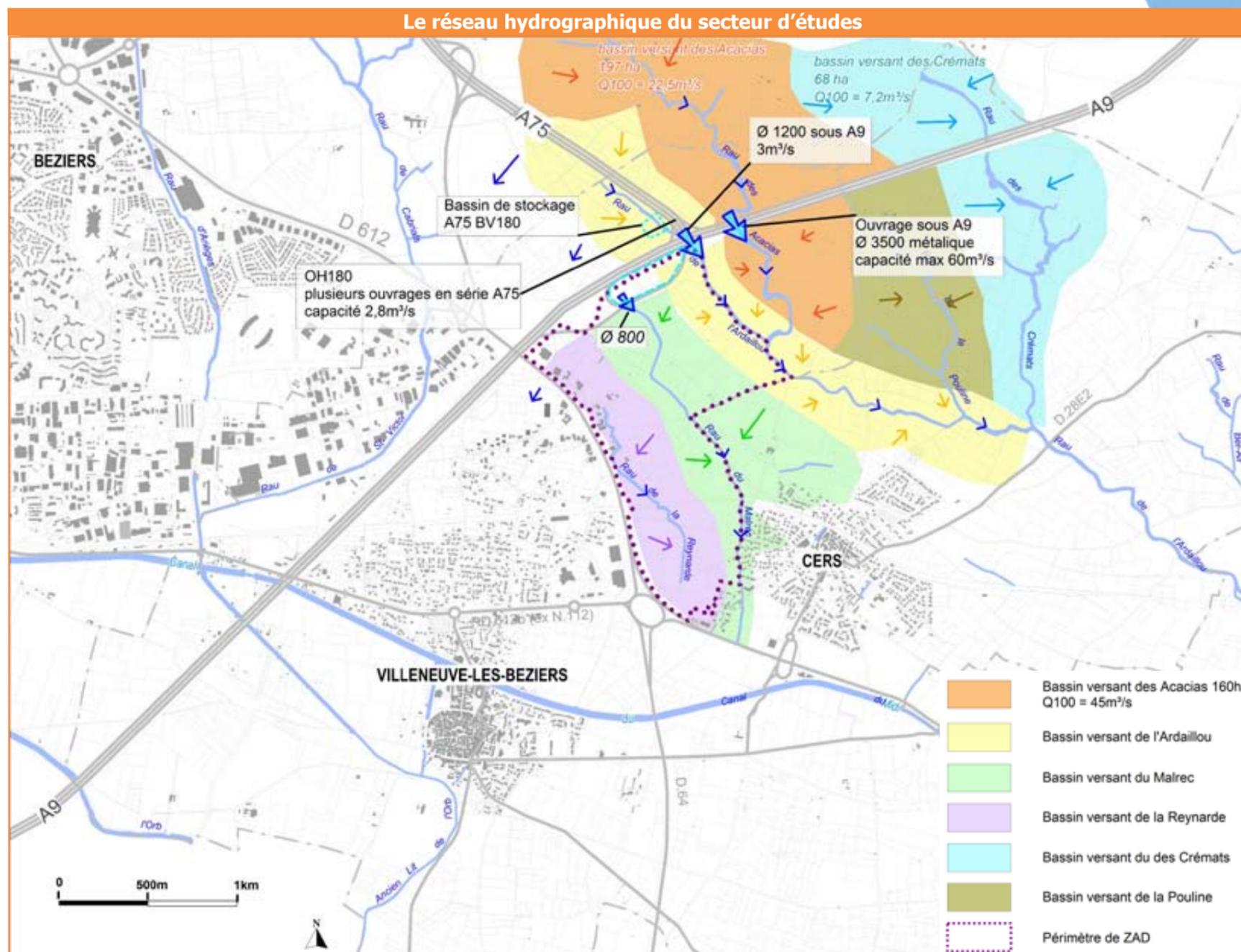
Ces deux ruisseaux traversent le site et leurs bassins versants englobent la quasi totalité du futur « quartier multifonction ».

Ces deux ruisseaux traversent ensuite des secteurs plus ou moins urbanisés de Villeneuve-lès-Béziers et Cers en provoquant des inondations chroniques en période de fortes pluies. En outre, ils présentent la particularité de se rejoindre au niveau de la RD612 en créant, en période de crue, une zone d'accumulation des eaux de

débordement le long de cette route. Enfin, la particularité de ces cours d'eau est de ne pas disposer de réel exutoire : les eaux s'évacuent via un fossé-mère vers un bassin creusé en bordure du Canal du Midi, ce bassin étant équipé d'une station de pompage pour déverser les eaux directement dans le Canal.

Fortement modifiés ces dernières années, avec notamment la création de l'échangeur autoroutier ces bassins versants ont vu leur surface réduite en amont.

- ▶ **Ruisseau de la Reynarde** : les eaux sont dans un premier temps drainées par la voirie (chemin des Amandiers partiellement reconstitué le long de l'échangeur autoroutier), par endroit longée de fossés et par endroit fonctionnant comme un chemin-ruisseau, et avec comme exutoire unique un busage de capacité relativement faible traversant la zone d'activité. Elles rejoignent ensuite l'ouvrage sous la voie ferrée en suivant le lit du cours d'eau peu entretenu. Dans la partie sud, les eaux transitent dans le lit bien marqué en sortie d'ouvrage puis se répartissent et se dispersent au fur et à mesure que la pente du terrain naturel s'amenuise pour se rejoindre en bord de RD612, autour des ouvrages de franchissement.
- ▶ **Ruisseau du Malrec** : le bassin versant prend sa naissance au niveau de la nouvelle bretelle de connexion entre l'A9 et l'A75 dont il récupère le débit de fuite d'un bassin de rétention. Les eaux poursuivent ensuite leur trajet dans le lit parfois profond du ruisseau (les zones de débordement restant limitées). Après le passage sous la voie ferrée, les eaux sont canalisées en bordure de zone urbanisée de Cers jusqu'à l'exutoire (ouvrage sous la RD612). En bord de RD612, des travaux d'aménagement hydrauliques ont été réalisés pour protéger les zones urbanisées. Ils consistaient notamment à contenir (digue) les eaux jusqu'à un certain débit et maîtriser ensuite les débordements (zone de déversement, bassin d'écêtement) pour des débits supérieurs.



3.1.2.2. Les affluents de l'Ardaillou : Les ruisseaux de l'Ardaillou, des Acacias, de la Pouline et des Crémants

Ces bassins versants, forment des **sous-bassins versant de l'Ardaillou qui se jette dans l'ancien Grau du Libron** entre Portiragnes et Vias.

Ces bassins versants intéressent la partie nord-est de la zone (secteur de la gare) et le projet de tracé de la ligne classique déviée qui intercepte tous ces ruisseaux.

- ▶ **L'Ardaillou** : prend naissance dans le parc d'activités de la Méridienne, son origine a été particulièrement modifiée par le raccordement A9-A75, avec la création d'un bassin d'écêtement à l'amont du nœud autoroutier. Les eaux transitent ensuite via un ouvrage (Ø1200) sous l'autoroute pour rejoindre le lit naturel du ruisseau. Contournant Cers et Portiragnes par le nord, il concentre les eaux des autres ruisseaux et rejoint l'ancien grau du Libron pour former un bassin versant total (avec les affluents) d'environ 30 km².
- ▶ **Le ruisseau des Acacias** : affluent de l'Ardaillou qu'il rejoint quelques centaines de mètres en aval de la future LGV, il prend sa source en bordure de RD28 vers le lieu dit Montimas, 2 km en aval de l'auto-

route, qu'il franchit via une buse métallique d'équivalent Ø3500. Le bassin versant drainé est important et représente environ 200 hectares. Entre l'autoroute et la confluence avec le ruisseau de l'Ardaillou, le bassin drainé est plus restreint et le ruisseau serpente dans un relief marqué avec quelques zones limitées de débordement.

- ▶ **Les ruisseaux de la Pouline et des Crémants** : affluents de l'Ardaillou, ils ne concernent que le projet de déviation de la ligne classique. Le ruisseau de la Pouline prend son origine à l'aval de l'autoroute A9 et se jette dans l'Ardaillou au croisement d'un chemin-ruisseau.

La limite amont du bassin versant du ruisseau des Crémants est formée par le chemin rural n°61 (chemin des écoles) au nord de l'autoroute A9. Les eaux captées par ce bassin amont de l'autoroute (68 hectares) transitent ensuite sous l'autoroute pour rejoindre l'Ardaillou 1,8 km plus bas au niveau du chemin de la Grassette.

3.1.3. Analyse du risque inondation à

l'état actuel

Les risques d'inondation trouvent leurs traductions dans les **PPRI définis sur les communes de Cers (PPRI du 11 septembre 2000) et de Villeneuve-les-Béziers (PPRI du 8 novembre 2007)**. On distingue, là encore, les risques liés aux ruisseaux de la Reynarde et du Malrec qui traversent le projet de « quartier multifonction », de ceux liés au ruisseau de l'Ardailou et de ses affluents qui concernent ponctuellement les projets d'infrastructures ferroviaires.

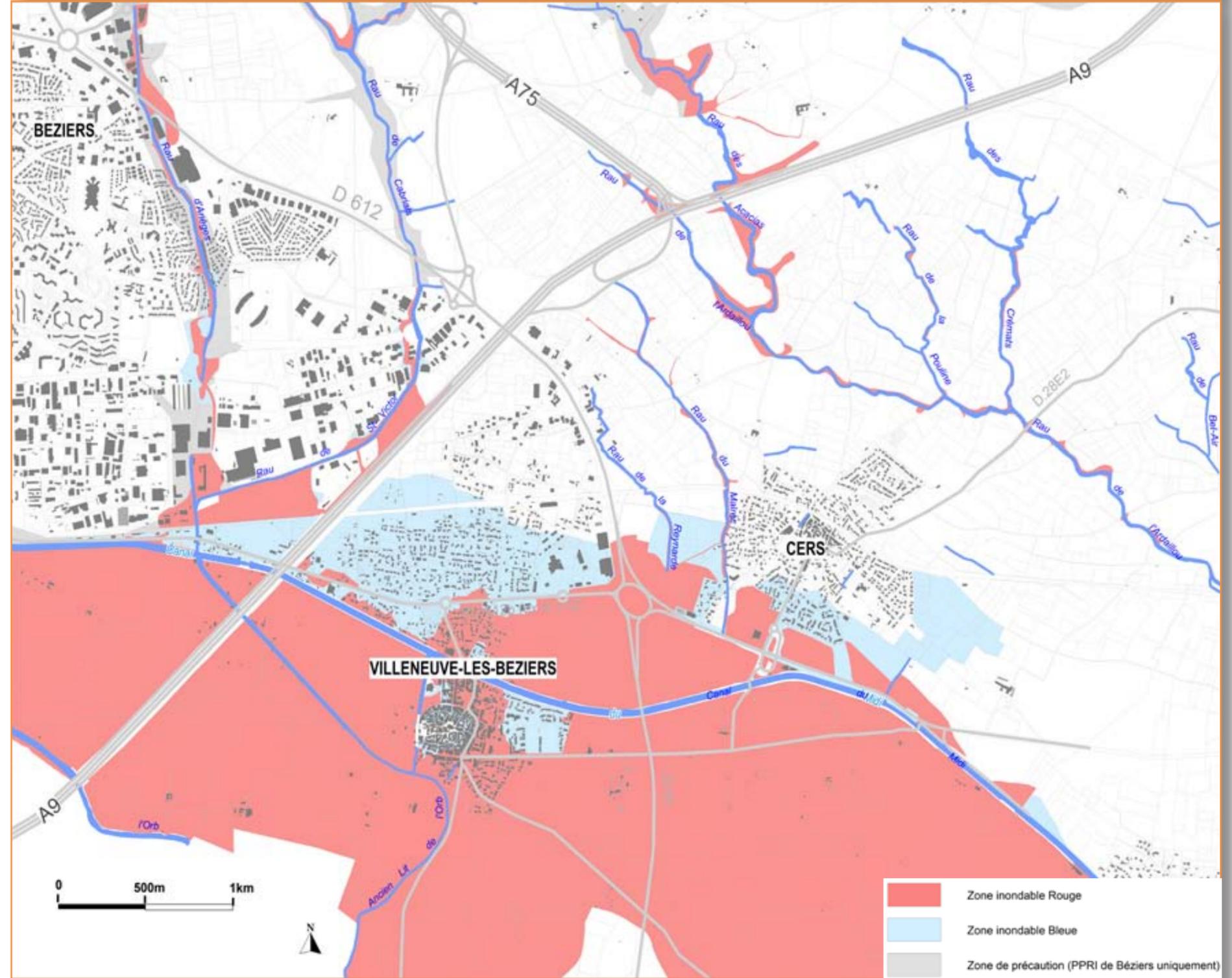
3.1.3.1. Les ruisseaux de la Reynarde et du

Malrec

En fonction de l'analyse hydraulique, on peut mettre évidence **trois types de zones inondables** :

- ▶ **Sur les coteaux, tout le long de chacun des deux ruisseaux**, il existe une **zone d'écoulement des crues** limitée au lit mineur quand il est de forte capacité (sur les tronçons très encaissés, aux abords de la voie ferrée, ou encore sur la zone d'activités actuelle), ou bien comprenant un lit mineur associé à un lit majeur généralement de faible largeur le long des ruisseaux : ces axes d'écoulement sont marqués par des hauteurs d'eau importantes et par des vitesses élevées. On retrouve ces zones essentiellement dans la partie nord des bassins versant (à l'amont de la voie ferrée).
- ▶ **Au sud, en bordure de la RD612**, il existe un **risque prouvé d'accumulation des eaux pluviales et des eaux de débordement des deux ruisseaux** ; cette zone conserve malgré tout un exutoire au-delà de la RD, par les ouvrages sous cette voie ou par submersion du remblai, de sorte qu'une évacuation plus ou moins lente des eaux se produit quelle que soit l'importance de la crue des ruisseaux. Cette zone reste marquée par des vitesses quasi-nulles (sauf près des ouvrages hydrauliques) mais avec une hauteur d'eau pouvant atteindre 1 à 1,5 mètres. De plus, considérant que cette zone joue aussi un rôle de « rétention » et d'expansion des eaux en crue centennale, il est intéressant de préserver le caractère inondable d'une partie de cet espace.
- ▶ **Entre la voie ferrée et cette zone d'accumulation, le ruisseau de la Reynarde comme le ruisseau du Malrec possèdent quelques points ou secteurs de débordement en crue de fréquence centennale** : les eaux de débordement sont canalisées sur les voies (en déblai) et se répandent ensuite sur les terrains faiblement pentus en direction de la zone d'accumulation le long de la RD612 : les débits en jeu restent faibles, de même que les hauteurs d'eau (quelques centimètres) et les vitesses, du fait de la topographie qui conduit à un fort étalement. En pratique, cette zone présente un risque comparable à une zone marquée par des écoulements diffus d'eaux pluviales lors de fortes averses : sur le plan du risque, elle correspond à la zone bleue du PPRI.

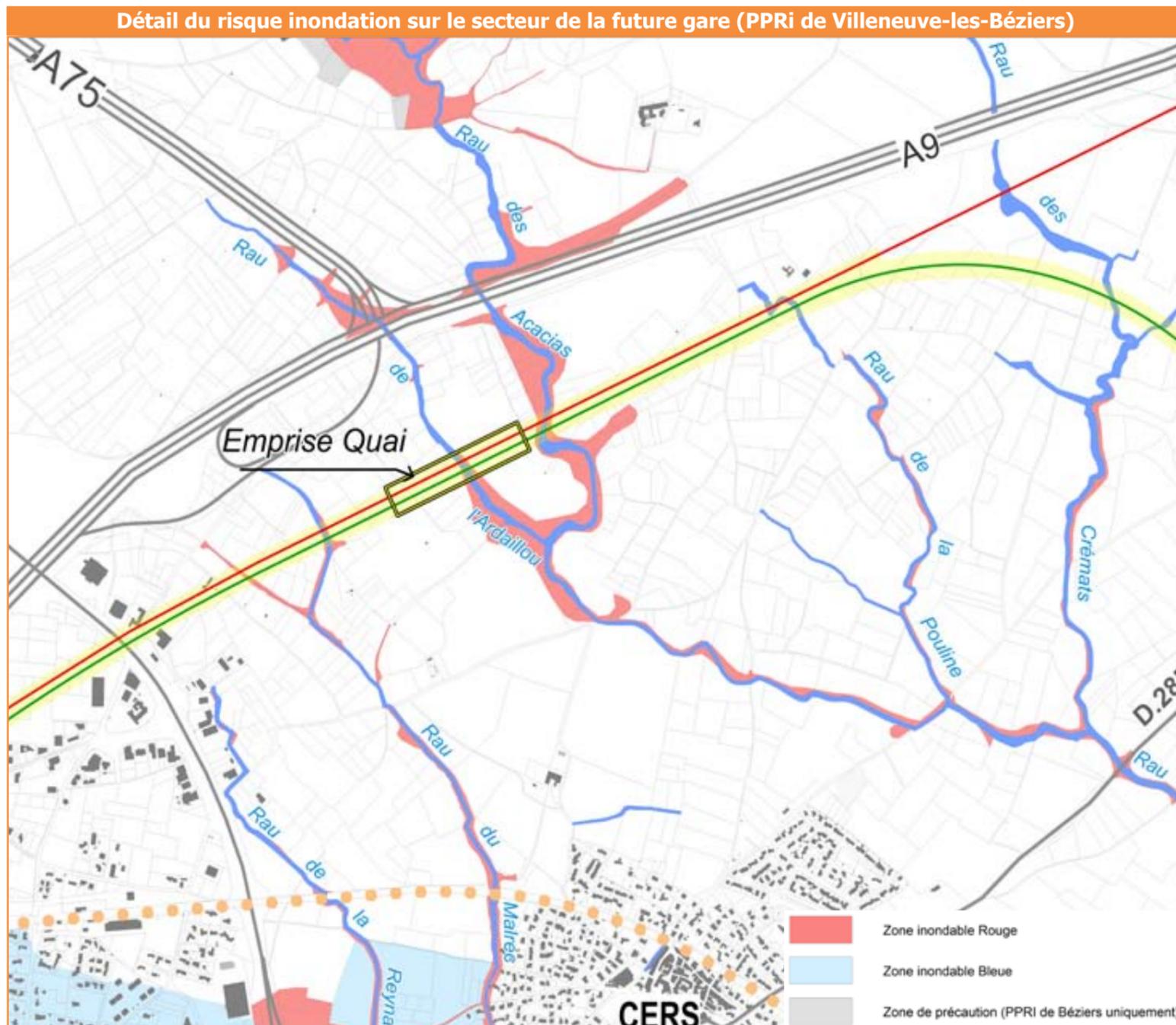
Le risque inondation sur le secteur d'études (PPRI de Cers et Villeneuve-les-Béziers)



3.1.3.2. Le ruisseau de l'Ardailou et ses affluents

Pour ces ruisseaux, le passage sous l'autoroute A9 limite les débits de crue, mais ceux-ci peuvent se mettre en charge et augmenter d'autant les vitesses à l'aval des ouvrages. L'ouvrage du ruisseau des Acacias, positionné en creux dans le profil général du ruisseau, accentue d'autant l'effet de limitation des crues.

Sur le reste de leur tracé, on note **des zones de débordement** dans les secteurs où le lit mineur est insuffisant. Le tracé tortueux des lits, à l'aval de l'A9 (dans la zone de projet de gare), accentue les épanchements sur les terrains avoisinants (vignes), mais limite les vitesses.



3.1.4. Gestion du pluvial

3.1.4.1. Nature des dispositifs

Le projet d'aménagement doit intégrer des dispositifs spécifiques assurant les fonctions suivantes :

- ▶ Restructuration du réseau hydraulique superficiel en amont des futurs aménagements sur les bassins versants interceptés, de préférence sous forme de fossés à ciel ouvert ;
- ▶ Création de dispositifs de collecte des eaux pluviales sur les zones qui seront aménagées, de préférence avec un réseau collecteurs souterrains associées à des noues paysagées et végétalisées permettant une première filtration efficace des eaux de ruissellement ;
- ▶ Création de dispositifs de rétention à ciel ouvert limitant les débits rejetés, compensant l'imperméabilisation de sols et assurant le traitement des eaux avant rejet vers le réseau hydrographique naturel ;

- ▶ Création d'ouvrages de franchissement notamment du ruisseau de l'Ardailou et du ruisseau des Acacias.

Ces fonctions peuvent correspondre à des dispositifs relativement différents, notamment en ce qui concerne les systèmes de rétention : bassins à ciel ouvert, réseau de noues, systèmes d'infiltration (sous réserve d'une capacité d'infiltration suffisante...).

3.1.4.2. Ouvrages assurant la transparence hydraulique au niveau des infrastructures

3.1.4.2.1. Nature des ouvrages hydrauliques

Les ouvrages hydrauliques du projet sont de trois natures différentes :

- ▶ Des bassins d'écrêtement des crues et de régulation des débits sont à prendre en compte dans le projet : outre le bassin existant à proximité de la bretelle de l'A75, l'espace situé à l'intérieur des boucles de l'échangeur en amont de l'A9 pourrait avantageusement être aménagé en bassin ;
- ▶ Des ouvrages permettant le franchissement des cours d'eau par le remblai de la future ligne LGV. Pour les débits modérés, de l'ordre de quelques m³/s, des buses classiques en béton peuvent être envisagées ; pour les débits plus forts, des dalots ou des buses métalliques en arche sont plutôt à envisager ;
- ▶ Pour la voie ferrée classique, prévue en net déblai par rapport au terrain naturel sur toute la zone d'étude, il est recommandé de prévoir une tranchée couverte avec reconstitution d'un chenal d'écoulement pour les ruisseaux interceptés.

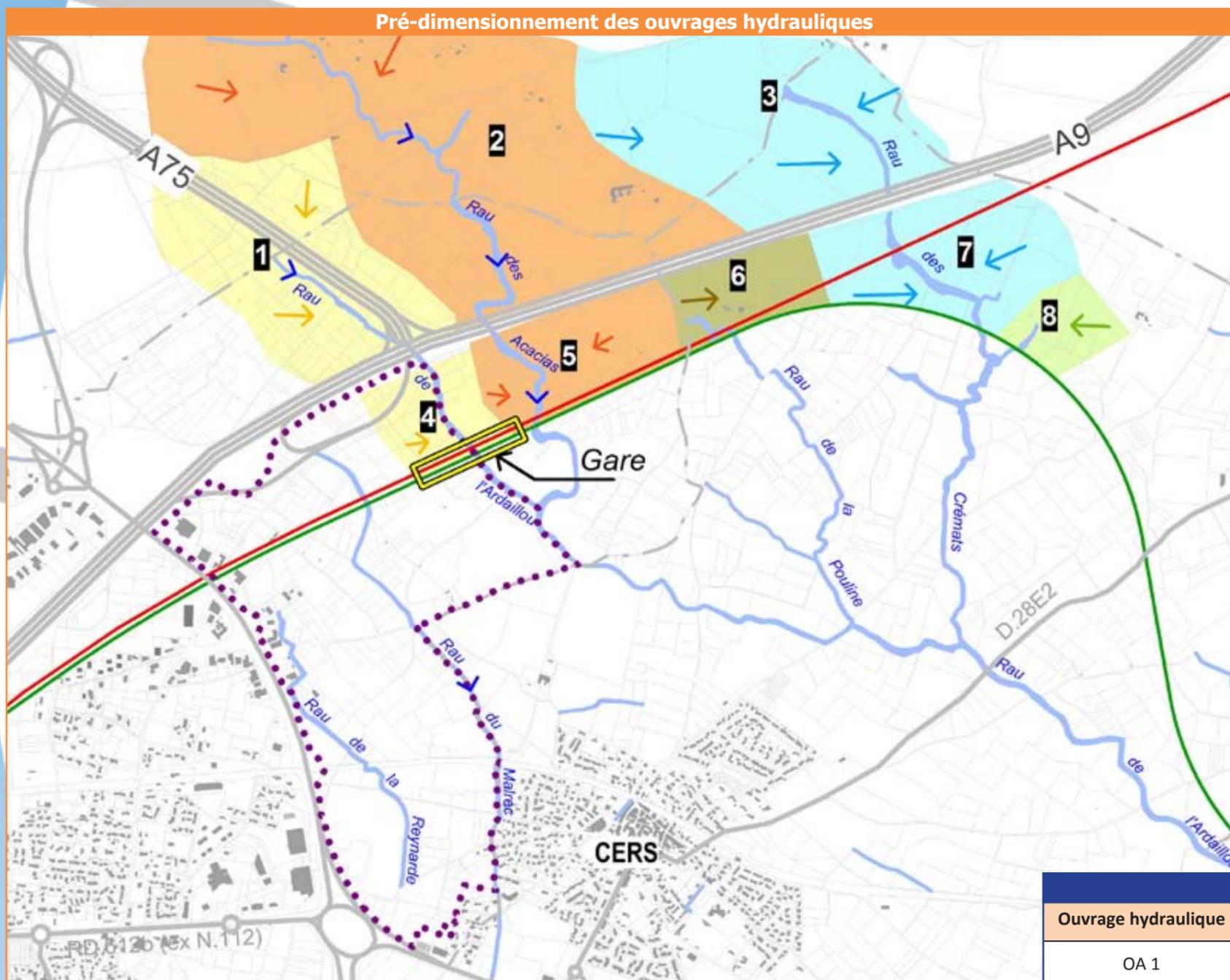
3.1.4.2.2. Bassins interceptés

Le tableau suivant résume les estimations de débits de crues décennale et centennale des bassins versants identifiés sur le plan joint (bassins versants interceptés), considérant que les bassins versants 4, 5 et 7 sont aussi alimentés par des cours d'eau venant de l'amont de l'autoroute ; à l'opposé, les bassins versants 6 et 8 ne reçoivent pas d'apport de l'amont.

Débit de crue des bassins versants interceptés			
Bassin versant	Superficie	Débit décennal	Débit centennal
1	26 ha	1,7	3,4
2	197 ha	11,3	22,5
3	68 ha	3,6	7,2
4	10 ha + 26 ha (BV1)	2,1	4,3
5	19 ha + 197 ha (BV2)	11,7	23,3
6	17 ha	1,3	2,6
7	42 ha + 68 ha (BV3)	5,2	10,5
8	4,5 ha	0,3	0,7

3.1.4.2.3. Capacité des ouvrages hydrauliques à prévoir

La base des estimations de débit de crue données plus haut, les ouvrages à prévoir devront avoir des dimensions conformes aux ordres de grandeur précisées sur la figure suivante et dans le tableau joint, sachant que les ouvrages fermés seront placés sous le remblai de la future ligne LGV et les lits reconstitués à ciel ouvert seront placés sur la tranchée couverte de la future ligne classique.



Pré-dimensionnement des ouvrages hydrauliques			
Ouvrage hydraulique	Débit centennal	Busage sous remblai	Lit sur tranchée couverte (**)
OA 1	4,3 m ³ /s (*)	Ø 1 500	L = 5 m / l = 2 m / h = 1 m
OA 2	23,3 m ³ /s (*)	Dalot 5 m x 2,5 m	L = 12,5 m / l = 5 m / h = 2,5 m
OA 3	2,6 m ³ /s	Ø 1 200	L = 3,9 m / l = 1,5 m / h = 0,8 m
OA 4	10,5 m ³ /s	-	L = 8 m / l = 3,5 m / h = 1,5 m
OA 5	0,7 m ³ /s	-	L = 2 m / l = 0,5 m / h = 0,5 m

(*) en supposant un bassin de rétention saturé à défaut de données sur son fonctionnement

(**) lit en trapèze de largeur en fond l, de largeur en tête L et de profondeur h, en considérant des talus à 3 pour 2

3.1.4.2.4. Gestion des ouvrages pour les événements exceptionnels

En Hérault, le débit exceptionnel est usuellement évalué à 3,35 le Q10, ce qui revient à majorer de 50% à 75% la crue centennale.

Afin de répondre à ce type d'événement, la première précaution est de surdimensionner d'autant les ouvrages de franchissement (carte jointe).

Parallèlement, on peut aussi identifier les risques encourus pour un tel type d'événement :

- ▶ Les ouvrages et le remblai de l'autoroute A9 limitent les débits en amont de l'autoroute (avec ou sans bassin d'écrêtement) mais avec mise en charge des ouvrages sous l'A9.
- ▶ Le remblai de la LGV n'est pas submergé.
- ▶ Les ouvrages de franchissement (au niveau de la gare) et les chenaux de débordement reconstitués sur tranchée couverte de la ligne classique permettent de faire transiter les eaux vers l'aval.

3.1.4.3. Mesures de compensations : bassins de rétention

L'urbanisation conduit à une imperméabilisation des sols et à une accélération des ruissellements sur les bassins versants : cette modification du fonctionnement hydrologique devra être prise en compte dans le projet par l'intégration de bassin de rétention, dimensionnés non seulement pour compenser l'imperméabilisation des sols en retenant les volumes ruisselés pour des pluies de fréquence centennale, mais aussi pour limiter les débits des ruisseaux du Malrec et de la Reynarde en fréquence centennale à leur capacité d'évacuation en aval.

3.1.4.3.1. Règles de dimensionnement

Compte tenu des enjeux qualitatifs et quantitatifs liés aux eaux pluviales en aval, mais aussi des prescriptions de la police de l'eau dans le département, les dispositifs seront à dimensionner en application de règles strictes :

- ▶ Les réseaux de collecte doivent être dimensionnés pour permettre un écoulement sans mise en charge ni débordement pour un événement pluvial de période de retour de 30 ans (du fait de la vulnérabilité des équipements et de l'accueil de public) ;
- ▶ Le réseau de voirie et les délaissés doivent être conçus et aménagés de manière à assurer le guidage des eaux de débordement des réseaux d'assainissement pluvial jusqu'aux dispositifs de rétention. Un écoulement de faible hauteur sur des aires de stationnement peut notamment être intégré dans le projet d'aménagement.
- ▶ Les dispositifs de rétention doivent être dimensionnés avec une capacité de rétention suffisante pour recevoir sans débordement les eaux de ruissellement en cas de crue de fréquence centennale. Par défaut, la capacité devra représenter au moins 1 000 m³ par hectare aménagé. Il sera toutefois nécessaire de vérifier que cette capacité est suffisante en fonction du taux effective d'imperméabilisation des sols et du débit de fuite des systèmes de rétention.
- ▶ Le débit de fuite des systèmes de rétention ne devra pas dépasser une valeur calculée sur la base d'un débit maximal de 10 l/s par hectare aménagé, cette valeur faible étant motivée par les risques d'inondation en aval. Les capacités des dispositifs de rétention pré-dimensionnés en application de la règle rappelée ci-dessus devront être vérifiées par la méthode de pluies ou des volumes sur la base de cette valeur maximale de débit de fuite.
- ▶ Concernant le traitement des eaux pluviales, il n'existe pas de règle précise de dimensionnement mais la nécessité d'intégrer des organes de régulation et des systèmes de décantation et d'écumage à intégrer dans les systèmes de rétention, et dont l'expérience montre une efficacité élevée.
- ▶ Limiter le débit du Malrec à la capacité du ruisseau au niveau des zones urbanisées de Cers et celui de la Reynarde aux abords de la RD612 à un débit de crue compatible avec les infrastructures.

3.1.4.3.2. Caractéristiques des dispositifs de gestion hydraulique

A défaut d'information précise à ce niveau sur l'implantation des projets ni sur les superficies imperméabilisées, nous avons formulé les hypothèses suivantes (à simple valeur indicative) :

- ▶ Superficie globale du «quartier multifonction» : 85 hectares.
- ▶ Taux moyen d'imperméabilisation des sols : 85 %.

L'application des règles rappelées ci-dessus conduit à prévoir une capacité de rétention totale pour l'aménagement de l'ordre de 85 000 m³. Compte tenu de la topographie naturelle, il semble d'une partie de cette capacité

de rétention puisse être aménagée du côté nord de la LGV et certainement avec une patrie du côté sud du fait du relief globalement peu favorable pour une implantation totalement au nord. Sur le reste du quartier, les zones de rétention devront être positionnées en fonction des aménagements de préférence en bord des ruisseaux, en ménageant les zones rouges définies au PPRI.

3.2. Analyse environnementale

La Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée (CABM) a entrepris des études prospectives d'aménagement dans le but d'appréhender au mieux les possibilités d'implantation d'une gare nouvelle, aux abords proches de la commune de Béziers. Tout projet de cet ampleur est soumis à un nombre important de contraintes qui se révèlent de différentes origines.

De prime abord, le tracé de la ligne à grande vitesse est logiquement à prendre en compte. Ensuite, pôle d'échange à vocation multimodale, une gare se doit d'être intégrée au coeur des infrastructures de communication (réseau viaire et aéroport de Béziers). La relative taille d'une structure ferroviaire impose une intégration paysagère adéquate. Une gare a un objectif de développement durable, objectif qui ne peut être atteint sans une prise en compte et une intégration poussée des enjeux environnementaux du secteur envisagé d'implantation. Ces contraintes si elles sont déterminées en amont et intégrées au processus itératif d'aménagement se transformeront en autant d'atouts lors du choix final du parti d'aménagement.

La présente partie a pour objet d'établir un premier diagnostic écologique afin d'évaluer les enjeux environnementaux du secteur. La prise en compte de ceux-ci en amont aura pour finalité d'éviter ou de réduire au maximum les impacts environnementaux du-dit projet.

3.2.1. ÉTAT INITIAL

3.2.1.1. Zones d'inventaire et sites Natura 2000 concernés

L'implantation envisagée de la gare nouvelle de Béziers n'intercepte aucun périmètre réglementaire ou d'inventaire. Cependant, il convient de noter la présence, à proximité directe de quatre Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I :

- ▶ (1) n°0000-3130 « Plaine des Castans »
- ▶ (2) n°0000-3121 « Grand Bois »
- ▶ (3) n°0000-3125 « Bois et Maquis de Montmarin »
- ▶ (4) n°0000-3044 « Plaine de Béziers-Vias »

Quel que soit le parti d'aménagement retenu, le tracé de la LGV passera au sein des ZNIEFF (2) et (3).

Enfin, l'ampleur du projet impose la prise en compte des objectifs de conservation de la Zone de Protection Spéciale (ZPS) du réseau Natura 2000 FR9110022 « Est et sud de Béziers ».

3.2.1.1.1. Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

L'inventaire des ZNIEFF est un recensement national établi à l'initiative du Ministère de l'environnement à partir de 1988. Il constitue un outil de connaissance du patrimoine naturel en France. L'inventaire identifie, localise et décrit les territoires d'intérêt patrimonial pour les espèces vivantes et les habitats naturels. Il organise le recueil et la gestion de nombreuses données sur les milieux naturels, la faune et la flore.

Il n'est pas inséré dans un cadre législatif stricte mais il permet une meilleure prise en compte de la richesse patrimoniale dans l'élaboration des projets. Une ZNIEFF est un territoire particulièrement intéressant sur le plan écologique, participant au maintien des grands équilibres naturels ou constituant le milieu de vie d'espèces animales et végétales rares, caractéristiques du patrimoine naturel régional.

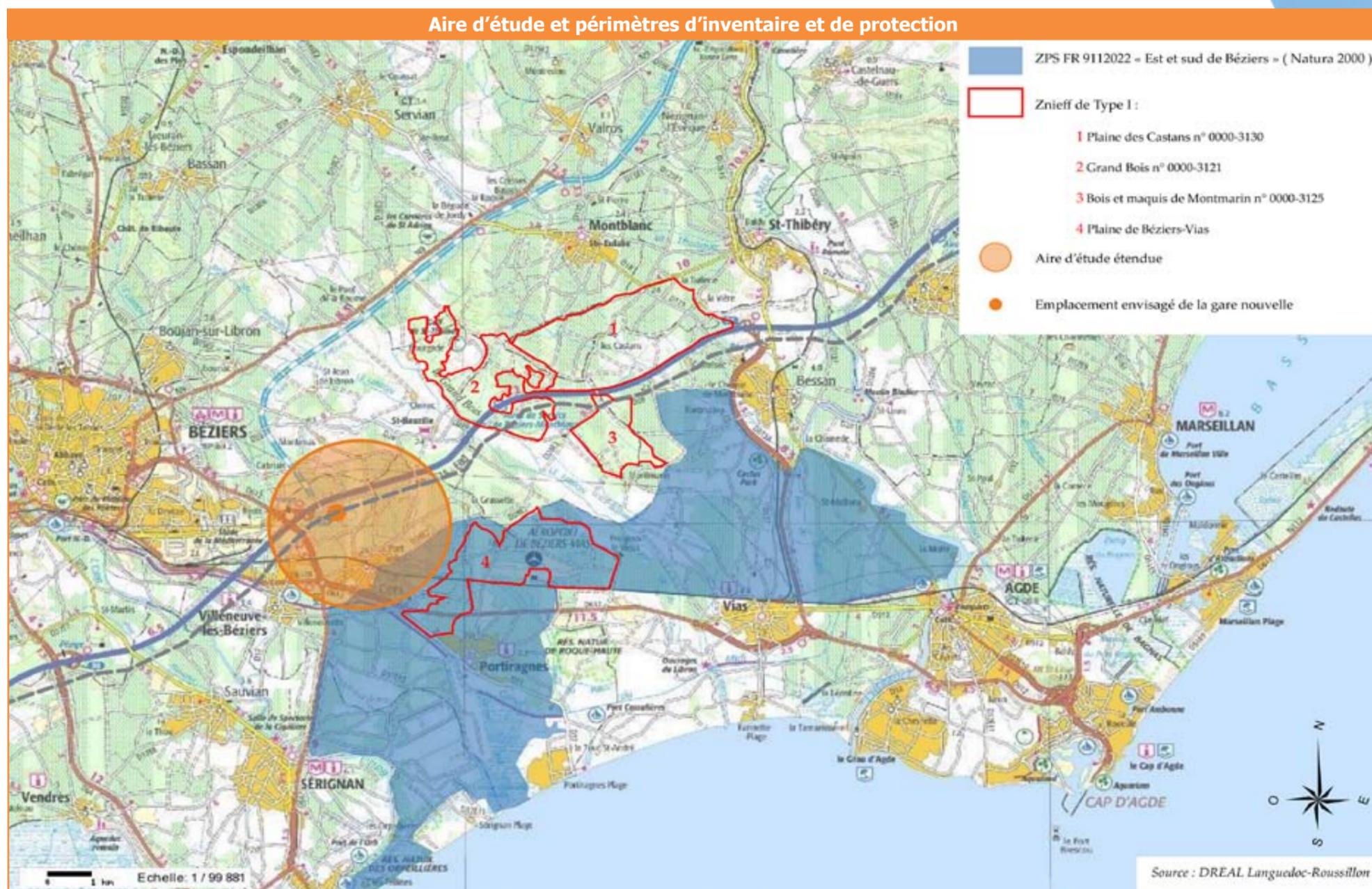
Il existe à ce jour deux types de ZNIEFF :

- ▶ **Zone de type I** : territoire correspondant à une ou plusieurs unités écologiques homogènes. Elle abrite au moins une espèce ou habitat caractéristique remarquable ou rare, justifiant d'une valeur patrimoniale élevée. Généralement, ce sont des sites de taille réduite, correspondant à un très fort enjeu de préservation voire de valorisation.
- ▶ **Zone de type II** : réunit des milieux naturels formant un ou plusieurs ensemble possédant une cohésion élevée et entretenant de fortes relations entre eux. Elle se distingue, en règle générale, de la



moyenne du territoire régional environnant par son contenu patrimonial plus riche et son degré d'artificialisation plus faible. Elle inclut généralement plusieurs zones de type I et forment un ensemble naturel dont les équilibres généraux doivent être préservés.

Dans le cas présent, il n'est question que de zones de type I. Elles recouvrent une surface de 2068 ha, située aux abords de la zone envisagée pour la gare TGV (cf. illustration). Elles sont établies au sud de l'ensemble paysager « collines viticoles du Biterrois et du Piscénois » largement influencé par la viticulture. Elles sont aussi bien composées de milieux humides ponctuels (mares), de garrigues, de vignobles ou autres surfaces agricoles et de friches. La désignation de ces zones repose sur la présence d'espèces patrimoniales. Parmi elles, certaines sont protégées à l'échelle nationale et/ou européenne.



3.2.1.1.2. Réseau Natura 2000

Présentation générale

Les objectifs de la mise en place du réseau Natura 2000 sont de préserver la biodiversité tout en valorisant ce patrimoine. Le but étant de tendre vers une gestion équilibrée et durable des milieux naturels tout en tenant compte des préoccupations économiques et sociales. Dans ce but, chaque état membre de l'Union Européenne, désigne des sites d'intérêt reconnus en application des directives « Oiseaux » et « Habitats ». Il existe donc, deux grands types d'aires de protection :

- ▶ des Zones Spéciales de Conservation (ZSC)/ Sites d'Intérêt Communautaire (SIC) pour la conservation des types d'habitats naturels et des habitats d'espèces figurant aux annexes I et II de la **Directive 92/43/CEE** du Conseil du 21 Mai 1992, dite directive « Habitats »;
- ▶ des Zones de Protection Spéciale (ZPS) pour la conservation des habitats des espèces d'oiseaux figurant à l'annexe I de la **Directive 2009/147/CEE** du Conseil du 30 Novembre 2009, ainsi que les espèces migratrices non visées à cette annexe et dont la venue est régulière.

ZPS FR 9112022 « Est et sud de Béziers »

Description du site (Formulaire Standard de Données) :

Le site, entre Béziers et Agde, s'inscrit dans la plaine du Biterrois. Vers l'intérieur des terres il est occupé par des zones cultivées, des vignes essentiellement. Sur le littoral, il comporte de vastes zones humides et un cordon dunaire remarquable (la Grande Maire et le domaine des Orpellières).

Dans la plaine du Biterrois, la vaste mosaïque de zones cultivées ponctuées de haies et de petit bois et la proximité de zones humides littorales de grande étendue, est favorable à de nombreuses espèces d'oiseaux à forte valeur patrimoniale. Pour certains de ces oiseaux, le Languedoc-Roussillon a une forte responsabilité, accueillant plus de 25 % des effectifs nationaux.

Il conviendra de porter une attention particulière à ces espèces en déclin à l'échelle du territoire et inscrites sur la Liste Rouge des oiseaux nicheurs de France (cf. IV.1). L'Outarde canepetière bénéficiera d'une attention particulière, étant classée comme vulnérable (VU) sur cette liste et étant, par ailleurs, l'objet d'un Plan Natio-

nal d'Action (PNA). Ces derniers visent à définir les actions nécessaires à la conservation et à la restauration des espèces menacées.

Le contexte environnemental de la zone est relativement riche. Bien qu'il n'y ait aucune zone réglementée sur le tracé envisagé ou le périmètre envisagé d'implantation de la gare, les modifications de l'environnement induites par ce genre de projet, conduit à une analyse intégrée des enjeux à une échelle plus large. Il convient de bien cerner les enjeux biologiques et les modifications potentiellement négatives de l'écologie des espèces sensibles du secteur. Chez les oiseaux deux axes d'analyse sont généralement considérés, la perte brute d'habitats (alimentation et/ou reproduction) et leur connectivité (fragmentation). Les conclusions de la partie qui suit, permettront de relever les enjeux majeurs et donc de les intégrer pleinement au processus d'élaboration de projet.

3.2.2. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

3.2.2.1. Réseau Natura 2000 et ZNIEFF

3.2.2.1.1. La ZPS FR 9112022 « Est et sud de Béziers »

La désignation de ce type de zone repose uniquement sur l'avifaune. Communément, ces secteurs abritent au moins une espèce d'intérêt reconnu à l'échelle communautaire même si dans la plupart des cas ce nombre est plus important. A l'interface entre la plaine et le littoral, la ZPS « Est et sud de Béziers » accueille des espèces de ces deux grands types d'habitat. Le projet étant situé dans la plaine du Biterrois, seul les espèces inféodés à ces espaces ont été prises en compte (cf. Tableau 1). Pour celles-ci, et l'outarde canepetière notamment, c'est l'évolution des pratiques agricoles sous le jeu des facteurs économiques qui sera décisive dans la conservation des habitats qui lui sont favorables. L'effort général consenti notamment par les viticulteurs pour limiter les traitements insecticides et phytosanitaires permet d'améliorer les ressources alimentaires de la plupart des espèces d'oiseaux de ce site Natura 2000.

Tableau 1 : Oiseaux visés à l'annexe I de la directive 79/409/CEE

Nom scientifique	Nom vernaculaire	Résidente	Nidification	Hivernage
<i>Anthus campestris</i>	Pipit rousseline		X	
<i>Calandrella brachydactyla</i>	Alouette calandrelle	X		
<i>Circaetus gallicus</i>	Circaètes Jean-le-Blanc		1-2 couples	
<i>Circus pygargus</i>	Busard cendré		X	
<i>Coracias garrulus</i>	Rollier d'Europe		10-15 couples	
<i>Emberiza hortulana</i>	Bruant ortolan		X	
<i>Lullula arborea</i>	Alouette lulu	X		
<i>Milvus migrans</i>	Milan noir		10 couples	
<i>Tetrax tetrax</i>	Outarde canepetière	20-25 mâles		100-150 ind.

L'outarde, par son statut patrimonial fort dans la plaine de Béziers, sera présentée dans une partie propre. Les oiseaux de plaine sont largement tributaires du maintien de certaines pratiques agricoles. Ils utilisent une mosaïque de milieux pour leur alimentation et leur reproduction.

Les passereaux

► Le Pipit rousseline (*Anthus campestris*)

Le Pipit rousseline est un passereau migrateur de milieux ouverts à végétation basse et clairsemés présent en Europe entre avril et octobre. Il fréquente des milieux divers pourvus qu'ils soient ouverts, secs, ensoleillés et que le terrain soit en partie nu (landes, friches, garrigues dégradées ou cultures). En France, l'espèce, faute de connaissance précise sur les tendances évolutives des populations locales est classée « A surveiller » sur la liste rouge. En Languedoc-Roussillon, l'espèce est dans la catégorie LR 16. C'est-à-dire qu'elle n'est pas vraiment menacée, mais que la population régionale représente plus de 25 % de l'effectif français d'où la forte responsabilité de notre région en terme de conservation de l'espèce.



Pipit rousseline

► Alouette lulu (*Lullula arborea*)

Ce petit passereau fréquente les milieux ouverts et semi-ouverts qu'ils soient naturels (pelouses sèches, maquis clairsemés) ou agricoles (bocage, pâtures) et ponctués de quelques arbres. En France, l'espèce est surtout abondante dans la moitié sud du pays avec des bastions régionaux en Languedoc-Roussillon et dans le Massif central. Les effectifs français et européens semblent en légère augmentation depuis une vingtaine d'années même si certaines fluctuations sont difficiles à interpréter. Elle est donc classée comme « Non menacée » sur les listes rouges nationale et régionale.



Alouette lulu

► Alouette calandrelle (*Calandrella brachydactyla*)

A l'origine, cet oiseau migrateur niche dans les steppes et la grande majorité de la population française fréquente toujours ce milieu (Languedoc et plaine de la Crau). Toutefois, elle peut utiliser, comme milieu de remplacement, les grandes zones cultivées et notamment les jachères à végétation clairsemée. Ainsi, dans la région on la rencontre essentiellement sur les zones de causses nus, les vignobles sur galets ou sur le littoral (sansouires ou prés salés). Les effectifs français sont estimés à 1000-5000 individus (stable) et le Languedoc-Roussillon en accueille 1000 (stable). Elle est toutefois classée comme « A surveiller » sur la liste rouge régionale et « Quasi-menacée » sur la liste nationale.



Alouette calandrelle

► Bruant ortolan (*Emberiza hortulana*)

Le Bruant ortolan est un passereau nichant au sol. Il effectue tous les ans une grande migration puisqu'il hiverne en Afrique Tropicale. Il occupe des milieux naturels à faible couvert végétal comme la garrigue rase et les pelouses méditerranéennes et des milieux viticoles dans les plaines sèches et ensoleillées et avec un petit parcellaire et des parcelles enherbées.

Les effectifs sont en fort et constant déclin en France. En Languedoc-Roussillon, les effectifs présents représentent plus du quart de la population française mais le déclin constaté à l'échelle nationale y est également constaté. Elle est classée comme « Vulnérable » sur la liste rouge nationale et LR 16 sur la liste régionale.



Bruant ortolan

Les menaces

Les menaces qui pèsent sur ces espèces sont sensiblement les mêmes et se résument à :

- l'intensification de l'agriculture, disparition du maillage bocager, présence de pesticides qui limitent les ressources alimentaires (insectes essentiellement);
- la fermeture du milieu (embuissonnement naturel et progressif des habitats propices);
- la destruction de son habitat.

► Rollier d'Europe (*Coracias garrulus*)

Le Rollier est une espèce méridionale, vivant dans les milieux semi-ouverts aux étés secs et chauds. Son habitat doit comprendre à la fois des cavités indispensables à sa nidification qu'il recherche dans les ripisylves, les allées de platanes, les carrières de sable, les vieux murs et des zones dégagées pour chasser les insectes comme les friches viticoles, les prairies pâturées ou de fauches, les bordures enherbées des parcelles agricoles, les zones de garrigues dégradées. En France, l'espèce est considérée comme « Rare », ses effectifs sont estimés à environ 500 couples mais ces chiffres sont vraisemblablement sous-estimés puisque la population héraultaise se situe aux environs des 300 couples. En Languedoc-Roussillon, l'espèce est dans la catégorie LR 16.

Les menaces

Les menaces principales qui pèsent sur cette espèce se résument à :

- l'intensification de l'agriculture, disparition de prairies de fauches, de haies et de vignes;
- destruction de son habitat (grands arbres et ripisylves).

Les enjeux concernant ces espèces sont sur la zone moyens à faible sachant qu'il y a peu de zones de nidification propice.

Les rapaces

► Circaète Jean-le-Blanc (*Circaetus gallicus*)

Grand rapace aux ailes longues et larges, le Circaète Jean-le-Blanc se nourrit presque exclusivement de reptiles. Son habitat optimal doit comporter de vastes étendues ouvertes de friches, landes, pâturage extensif et rocailles. Ses territoires de prédilection sont situés en moyenne montagne, mais l'espèce est également présente en plaine en densité très faible. Le nid est construit dans un arbre (chêne vert, pin d'Alep) dans des endroits peu dérangés. Il utilise la plaine viticole pour la chasse. Raréfaction des milieux ouverts favorables aux reptiles, fermeture des milieux. Il est répertorié comme « Rare » sur la liste nationale et en « Déclin » en région Languedoc-Roussillon même si elle rassemble plus de 30 % des effectifs nationaux.



Circaète Jean-le-Blanc

► Busard cendré (*Circus pygargus*)

Le Busard cendré est un rapace de petite taille chassant les insectes et les petits rongeurs en vol rasant. Le Busard cendré niche au sol dans les marais, les jeunes plantations d'arbres, les landes et friches, mais aussi, par défaut, dans les prairies de fauche et les cultures où niche près de 70 % de la population française. En Languedoc-Roussillon, l'espèce niche préférentiellement en garrigue, en particulier dans les formations à chêne kermès. Elle est répertoriée sur la liste rouge nationale comme « à surveiller » et sur la liste régionale comme en « Déclin ».



Busard cendré

Les menaces

Ces deux espèces de rapaces sont sensibles à :

- l'intensification de l'agriculture, monoculture et utilisation d'insecticides;
- régression du pastoralisme;
- perte du territoire de chasse et de reproduction;
- électrocution/collision sur le réseau électrique aérien.

Les enjeux concernant ces espèces sont sur la zone moyens à faible sachant qu'il y a peu de zones de nidification propice. Cependant, les potentialités concernant l'alimentation sont assez forte notamment sur les friches landes et parcelles de vignes.

3.2.2.1.2. Les Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

Les quatre zones se situent dans la plaine du Languedoc, à l'est de la Ville de Béziers. Les zones recouvrent une surface totale de 2068 hectares, répartis inégalement entre les différents secteurs (cf tableau ci-contre). Au sein d'un territoire dominé par les vignobles et les forêts de conifères, le paysage se compose aussi de parcelles cultivées ou en friches, ponctuées de garrigues et petits bois, le tout drainée par le Libron, l'Orb et l'Hérault. Les habitats de pelouses, de vignobles et de garrigues accueillent plusieurs espèces animales déterminantes. Outre les espèces d'oiseaux qui ont conduits à la désignation de la zone Natura 2000, sont présents sur le site :

- l'Oedicnème criard (*Burhinus oedicnemus*) habite des zones ouvertes, plates, sablonneuses ou rocailleuses à végétation clairsemée. Il affectionne également les zones agricoles où il s'installe dans les jachères et/ou les cultures tardives. Il est désigné comme « Rare » sur la liste nationale et « Vulnérable » en Languedoc-Roussillon où le nombre de couples est inférieur à 300;
- le Pie-grièche à tête rousse (*Lanius senator*) est thermophile, en milieu ouvert, ensoleillé, comprenant des arbres épars, vergers, buissons, et une végétation herbacée rase. Elle est classée comme « Quasi menacée » sur la liste nationale et LR 16 sur la liste régionale;
- le Lézard ocellé (*Timon lepidus*) est une espèce de reptile caractéristique des milieux ouverts méditerranéen du sud-ouest de l'Europe, milieux aujourd'hui en forte régression. Dans la région ses biotopes de prédilection sont les collines calcaires à végétation rare, cultures sèches, garrigues. Il est listé comme « Vulnérable » sur la liste rouge nationale et comme « Quasi menacé » sur la liste des reptiles du bassin méditerranéen. Par ailleurs, il fait l'objet d'un Plan National d'Action (PNA) en cours d'élaboration;
- le Psammodrome d'Edwards (*Psammodromus hispanicus*) est un petit lézard méditerranéen protégé à l'échelle nationale. Il affectionne les terrains chauds et décapés comme les talweg marneux. Dans le secteur, il fréquente les vignobles et les friches. « Quasi menacé » à l'échelle nationale, ses effectifs sont relativement stables en Languedoc-Roussillon.



Psammodrome d'Edwards



Pie-grièche

Les parcelles de garrigues abritent quant à elle des groupement méditerranéen amphibie à plantes de tailles réduites. Au sein de ces milieux suintants très oligotrophes se développent des plantes typiques adaptées à des conditions extrêmes de phase inondées et exondées comme :

- la Salicaire à feuilles de Thym (*Lythrum thymifolium*), plante annuelle dont l'aire de répartition française se limite au midi-méditerranéen;
- l'Isoète de Durieu (*Isoetes duriei*);
- des représentants des joncs et *Carex*.

L'ensembles des espèces protégées au niveau national ou européen ayant conduit à la désignation des ZNIEFF du secteur est résumé dans le Tableau 2 ci-après. Chaque espèce est associée à une ou plusieurs des zones d'inventaire.

Tableau 2 : Espèces protégées ayant conduit à la désignation des ZNIEFF

Nom scientifique	Nom vernaculaire	Protection	ZNIEFF
Végétaux vasculaires			
<i>Gratiola officinalis</i>	Gratiolle officinale	N	2
<i>Isoetes duriei</i>	Isoète de Durieu	N	2; 3; 4
<i>Isoetes setacea</i>	Isoète sétacé	N	2
<i>Lythrum thymifolium</i>	Salicaire à feuilles de Thym	N	2; 3; 4
<i>Pilularia minuta</i>	Pilulaire délicate	N	2
<i>Vitex agnus-castus</i>	Gattilier	N	2
Amphibiens			
<i>Pelobates cultripes</i>	Pèlobate cultripède	UE/N	4
Reptiles			
<i>Psammotromus Hispanticus</i>	Psammotrome d'Edwards	N	4
<i>Timon lepidus</i>	Lézard ocellé	N	2; 4
Oiseaux			
<i>Anthus campestris</i>	Pipit rousseline	UE/N	4
<i>Burhinus oedicnemus</i>	Oedicnème criard	UE/N	4
<i>Circus pygargus</i>	Busard cendré	UE/N	3; 4
<i>Clamator glandarius</i>	Coucou geai	N	4
<i>Coracias garrulus</i>	Rollier d'Europe	UE/N	4
<i>Lanius senator</i>	Pie-grièche à tête rousse	N	4
<i>Tetrax tetrax</i>	Outarde canepetière	UE/N	1; 4

NB : EU protection communautaire au titre de la directive « Habitats » ou « Oiseaux »; N protection nationale
 ZNIEFF 1 : « Plaine de Castans »; 2 : « Grand bois »; 3 : « Bois et maquis de Montmarin »; 4 : « Plaine de Béziers Vias »

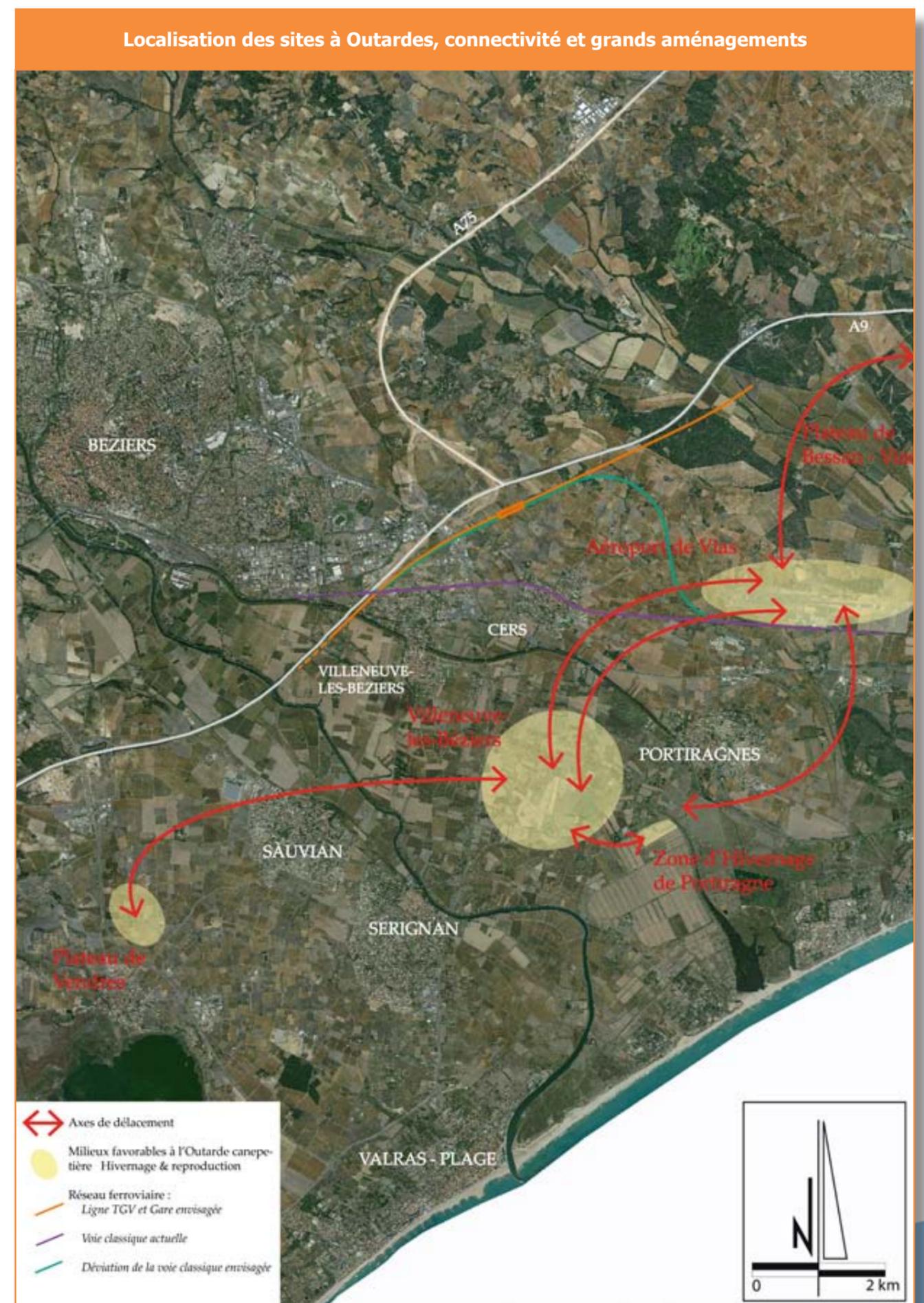
Le contexte général de déprise viticole est plutôt favorable au développement d'une nouvelle mosaïque de milieux agricoles et naturels. Il offre ainsi des opportunités pour restaurer des zones humides temporaires et des milieux herbacés au centre des parcelles agricoles.

Outre le projet de Gare, les axes routiers et les aménagements parfois lourds (ZAC) fragmentent les habitats et augmentent les menaces pesant sur ce patrimoine.

3.2.2.2. Le cas particulier de l'Outarde canepetière (*Tetrax tetrax*)

Écologie et généralités

L'Outarde canepetière est un oiseau steppique de moyenne taille. Elle fréquente les pelouses pâturées méditerranéenne (Crau) et les vastes plaines cultivées (plaines viticoles du Languedoc). Les mâles se cantonnent principalement sur des parcelles à végétation rase (pâturages, labours, bords de vignes) pour parader alors que les femelles installent leur nid et élèvent leurs poussins dans des zones de friches ou des prairies à végétation haute. En Languedoc, elle occupe principalement la Vistrenque et les Costières dans le Gard et les plaines aux alentours de Montpellier et Béziers dans l'Hérault. L'Outarde est en nette régression en France et ailleurs en Europe. Elle est considérée comme « Vulnérable » en France même si après une régression de plus de 80 % des effectifs entre 1979 et 2000, la population



nationale semble augmenter depuis 2004. Enfin, elle est classée sous la désignation « Localisée » dans la région.

La population d'outarde de l'hérault présente un état de conservation favorable à l'heure actuelle en raison du développement de friche herbacées. Cette évolution positive de l'habitat, provoquée par l'arrachage de vigne dans le cadre de la politique viticole européenne, reste néanmoins fragile. Cette fragilité étant du principalement à la démographie de plus en plus importante qui entraîne un fort développement péri-urbain. De plus, de grandes infrastructures de transport sont prévues à court (LGV Nîmes-Montpellier) ou moyen termes (LGV Montpellier-Perpignan, voies rapides...) ou sont en projets dans certains des principaux sites à outardes. Enfin, la faible application des mesures agri-environnementales dans les sites à outardes de ce département montre que l'espèce n'est pas considérée comme une priorité.



Ainsi, l'état de conservation, bien qu'il soit actuellement bon, est jugé défavorable et inadéquat en raison des menaces qui pèsent sur les zones d'habitat de ces oiseaux (infrastructures et absences de mesures agri-environnementales).

Connectivité

Étant donné l'importance de la mosaïque de milieux dans le maintien des populations d'Outarde canepetière et des autres espèces d'oiseaux insectivores, il faudra privilégier le développement d'un territoire à vocation plurielle. Pour cela, il s'agira de favoriser la diversification des cultures et des parcelles agricoles de petites surfaces (réserver 15 % de milieux herbacés dans l'assolement). De manière à éviter la destruction directe des oisillons d'Outarde, il faudra mettre en place un calendrier des travaux (phase de chantier) et d'entretien (durant la phase opérationnelle) qui évite la fauche des pelouses entre le 1er Mai et le 15 Juin. Afin d'augmenter les ressources alimentaires végétales et en insectes dont se nourrissent les Outardes, il sera intéressant de privilégier un enherbement interrang permanent dans les vignes, une gestion des friches de plus de 5 ans par gyrobroyage, des cultures de légumineuse, et des pratiques culturales sans apports d'engrais et de phytosanitaires.

Comme l'exemple de l'aéroport de Béziers-Vias l'a montré, de lourds aménagements peuvent se révéler bénéfique sur le long terme pour cette espèce. Il s'agira de poursuivre la réflexion d'aménagement pour sa conservation tout au long du processus d'élaboration du projet.

3.2.3. Expertise par secteurs

Des expertises ont été menées par le cabinet Lindénia dans le cadre de l'évaluation environnementale du Plan Local d'Urbanisme de Villeneuve-les-Béziers. Les données de la présente partie sont issues de cette étude. Le site a été découpé en quatre secteurs comme suit. Un attention particulière sera portée au secteur du Pech de Barale. En effet, c'est en son périmètre que l'implantation de la gare nouvelle est envisagée.



3.2.3.1. Les Mathes

3.2.3.1.1. Description du site

Ce site d'environ 80 ha est implanté au nord de la commune. La matrice paysagère est majoritairement constituée de parcelles de cultures intensives (vignes, céréales...) de taille moyenne (1 à 5 hectares) et de quelques vergers à l'abandon, avec des vestiges de garrigues, de haies et de friches (espaces mattoraux), lui donnant localement une allure de « bocage méditerranéen ». Le maillage hydrographique est globalement typique avec des reliquats de ripisylves encore intéressantes et affichant a priori la plus grande biodiversité du secteur. Le site est bordé au sud par l'autoroute A9, à l'ouest par l'échangeur A75-A9 et traversé en partie médiane par l'A75 (aménagements récents le long du ruisseau de l'Ardaillou). Une pollution notable, par les dépôts d'ordures, actions de défrichage et terrassement localement conséquentes, est constatée notamment en partie ouest. Ce site est actuellement en cours de travaux (terrassements sur 40 hectares à l'ouest de l'A75) pour l'aménagement de la ZAC de la Méridienne.

La mosaïque d'habitats très anthropisés (cultures, vignes, vergers et friches méditerranéennes) apparaît comme majoritaire. Les cortèges classiques des milieux agricoles et de friches méditerranéennes, des habitats boisés relativement diversifiés et de riches cortèges avifaunistiques et entomologiques sont observés.

3.2.3.1.2. Intérêt écobiologique

La valeur patrimoniale et la sensibilité aujourd'hui sont modérées du site des Mathes au regard de la typicité des habitats en présence (communs) et des pressions anthropiques qui s'exercent sur celui-ci. Malgré cela, la mosaïque de vignes et de cultures ainsi que ses haies relictuelles (arborées ou buissonnantes) jouent le rôle d'habitats de substitution pour de nombreuses espèces de fort intérêt patrimonial (protégées – Directive Oiseaux) observées sur site telles que la Pie-grièche à tête rousse (*Lanius senator*), le Busard cendré (*Circus pygargus*), l'Oedicnème criard (*Burhinus oedicnemus*)...

En sus, la déprise agricole globale redessine une diversité réelle de milieux (de faible intérêt intrinsèque s'ils sont considérés individuellement) inhérente à l'évolution variable des faciès de friches.

Les espaces de garrigues relictuelles, les vergers à l'abandon ainsi que les abords boisés du ruisseau temporaire de l'Ardaillou, sont riches d'une biodiversité intéressante avec présence d'un cortège.

3.2.3.1.3. Propositions

L'intérêt général est moyen à faible. Il n'y a donc pas d'objection, a priori, à la création de nouveaux aménagements. Prescription préalable d'une notice d'impact au préalable de tout aménagement, avec expertises biologiques complémentaires (notamment ciblées sur la portion est du site). Nécessité, entre autres, d'engager des prospections botaniques précises, pour s'assurer que le lit du ruisseau et les zones temporairement humides associées ne contiennent pas des habitats d'intérêt communautaire prioritaire.

Conservation dans la mesure du possible du « maillage bocager » existant, en préservant une mosaïque d'habitats hétérogène d'espaces buissonnants (fourrés, garrigues), de friches variables, et de cultures (milieux ouverts). À ce titre, proscrire le remblaiement systématique des espaces de friches ou de garrigues.

Préservation impérative du corridor boisé longeant le ruisseau de l'Ardaillou (à intégrer dans la réflexion « trame bleue - trame verte ») dans le but de favoriser et de maintenir des interactions suffisantes entre les spots de biodiversité. Nécessité de maintenir une zone-tampon (végétalisée) de 20 mètres minimum de part et d'autre du ruisseau.

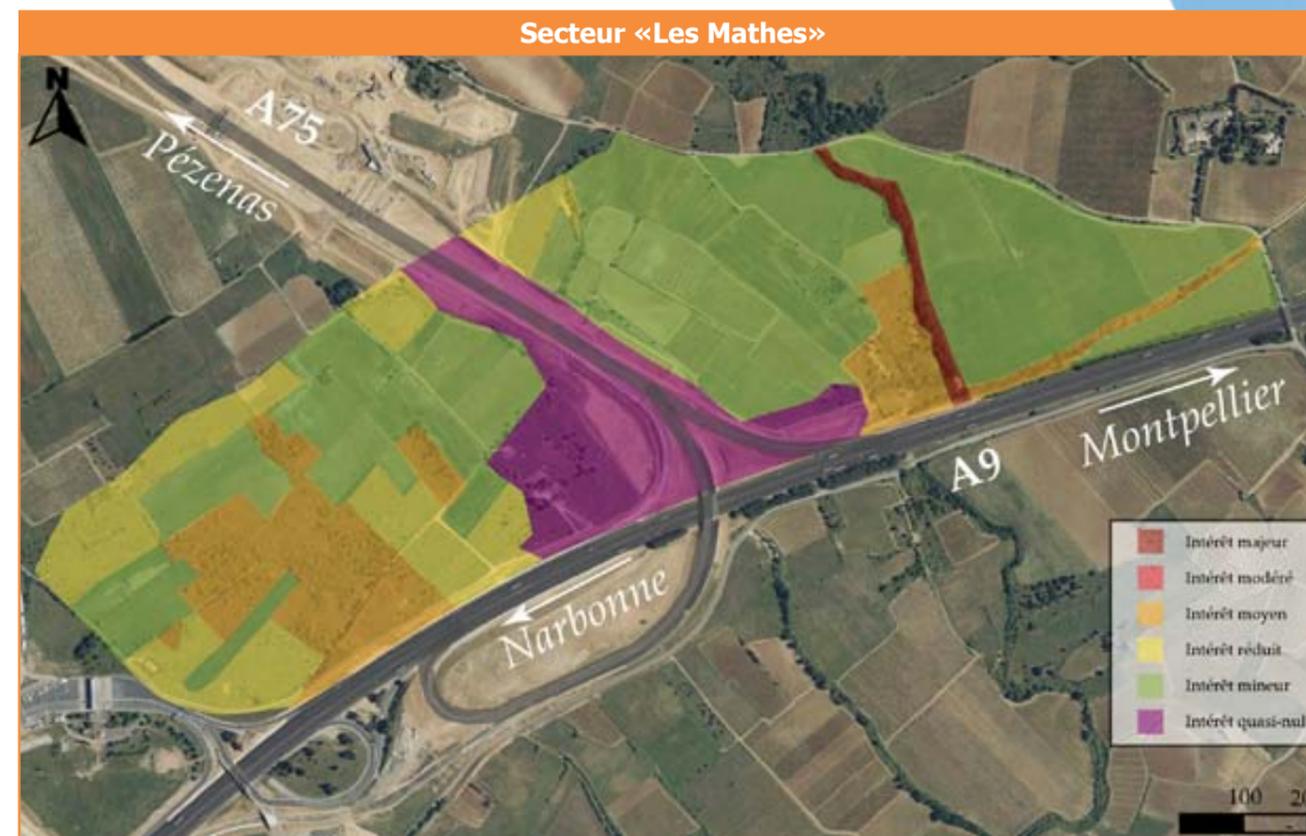
Autres actions envisagées : lutte raisonnée contre les espèces invasives floristiques notamment, éliminer les décharges sauvages afin de limiter la suggestion de nouveaux dépôts.

3.2.3.2. Pech de barale

3.2.3.2.1. Description du site

Il s'agit d'un vaste périmètre d'une centaine d'hectares, implanté au nord-est de la commune. Il est délimité à l'ouest par la zone d'activités villeneuvoise de Claudery, au nord par l'autoroute A9 et à l'est par la limite communale avec Cers.

Comme précédemment, cet espace est largement marqué par les activités humaines, et en particulier l'agriculture et l'exploitation des sols. Le paysage est dominé par des parcelles viticoles, affichant une superficie et une maturité variable ainsi qu'un degré d'abandon variable (globalement, seuls les secteurs nord et nord-est sont encore exploités aujourd'hui), au sein desquels s'intercalent des cultures (blés, pois chiches) et des oliveraies, des pinèdes. Le site est également pourvu d'un maillage conséquent de friches méditerranéennes,



majoritairement présentes au stade herbacé et plus ou moins rudéralisées, mais avec une diversité notable, en témoignent les différents stades d'évolution rencontrés. Il convient de noter également la présence ponctuelle d'espaces matorraux et de fourrés ainsi que la densité relative du réseau hydrographique sur ce site, traversé par trois ruisseaux intermittents : le ruisseau des Acacias, de l'Ardailou et du Malrec.

Le présent site est situé à quelques centaines de mètres seulement de la ZPS « Est et Sud de Béziers ». À ce titre, en plus des espèces d'ores et déjà constatées, l'espace est susceptible d'héberger au moins temporairement des espèces sensibles fréquentant les zones en question. Globalement, cet espace en mosaïque (hauteur de strates, cortèges végétaux...) affiche des potentialités écologiques notables (autrement dit non négligeables), pour les espèces floristiques et faunistiques de plaines et affectionnant les milieux secs en particulier.

À noter enfin la présence de quelques points d'eau permanents, en particulier au niveau de puits d'irrigation, quelque peu favorable aux amphibiens (tritons palmés notamment). Le territoire est propice au développement du lapin de garenne qui pullule de façon importante localement.

3.2.3.2.2. Intérêt écobioologique

Le site présente une valeur patrimoniale modérée, avec toutefois quelques secteurs sensibles au regard des habitats en présence et des espèces contactées. Par ailleurs l'intérêt du site réside également dans sa connexion directe avec la zone de protection spéciale (ZPS) de la plaine de Béziers-Vias, et avec laquelle les interactions sont potentiellement nombreuses.

Ces boisements linéaires constituent également des axes de déplacement (corridor) de premier ordre à l'échelle locale. Par ailleurs, la mosaïque hétérogène d'habitats, composée de cultures encore exploitées ou à l'abandon (friches herbacées ou fourrées) mais aussi de pelouses (habitat potentiellement d'intérêt communautaire) s'avèrent potentiellement favorables à de nombreuses espèces, tant en termes de refuges que de zone d'alimentation (chasse).

Le site est exploité au moins occasionnellement par plusieurs espèces patrimoniales, et notamment par des grands rapaces comme le Circaète-jean-le-blanc (*Circaetus gallicus*), le Milan noir (*Milvus migrans*). On note également la nidification du Faucon crécerelle (*Falco tinnunculus*), la nidification probable de l'Oedicnème criard (*Burhinus oedicnemus*), et la reproduction certaine de l'Alouette lulu (*Lullula arborea*), inscrite à la Directive Oiseaux. Par ailleurs, un mâle chanteur de Pipit rousseline (*Anthus campestris*) a été contacté à l'extrémité est du périmètre étudié ; cette espèce est remarquable en Languedoc-Roussillon.

3.2.3.2.3. Propositions

Des expertises complémentaires sont à envisager, en ciblant les éléments suivants : intérêt communautaire des habitats présents (ripisylve, mares temporaires, pelouses), le statut biologique et l'exploitation du site par les espèces patrimoniales avérées ou potentielles, notamment avifaunistique, herpétologique et entomologique.

Prescription préalable d'une notice d'impact au préalable de tout aménagement, avec expertises biologiques complémentaires (avec étude d'incidences spécifiques sur le site Natura 2000 à proximité ; ZPS de la plaine de Béziers-Vias).

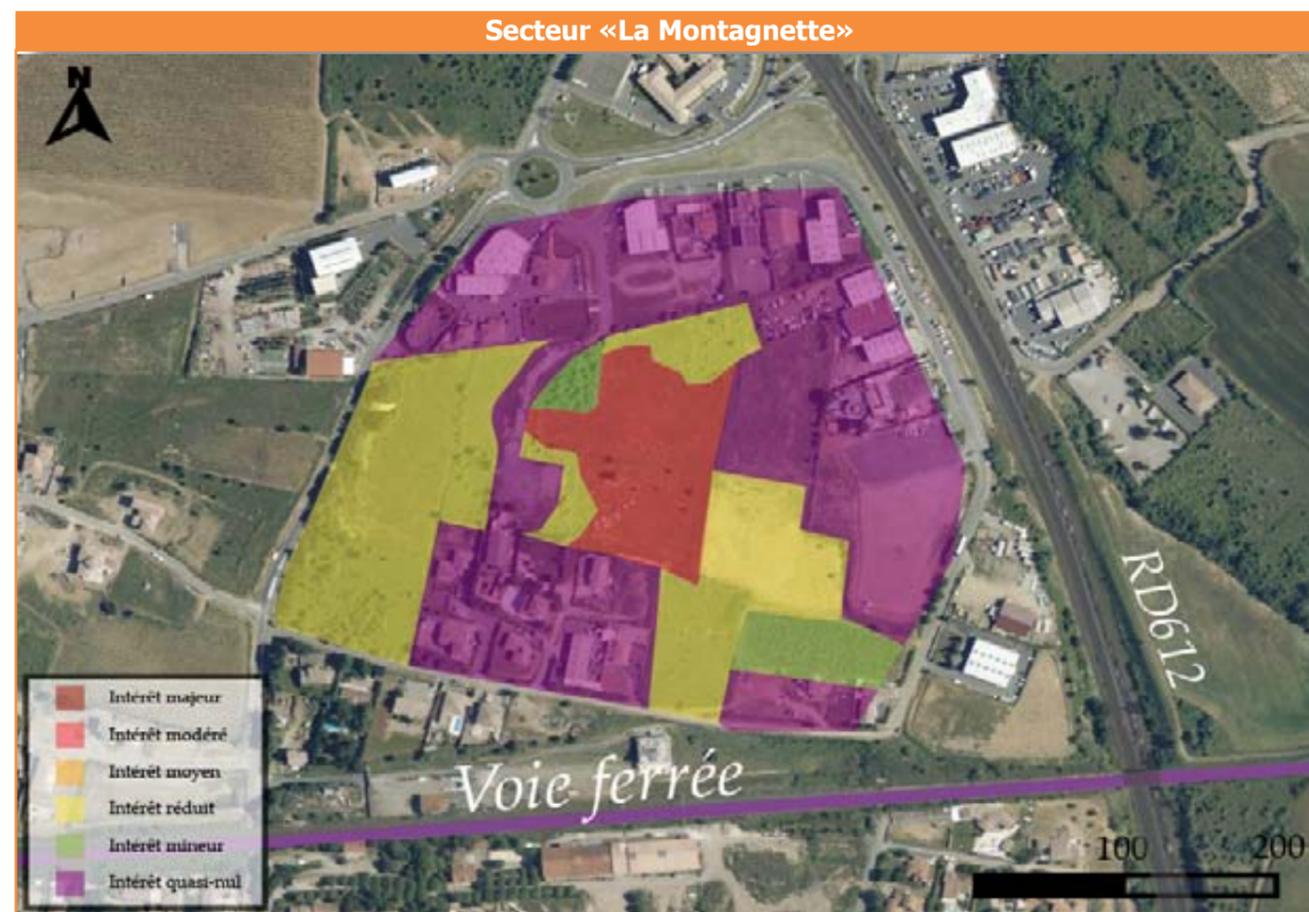
La préservation des corridors boisés (ruisseau de l'Ardailou et des Acacias notamment) et l'intégration dans la réflexion « trame bleue - trame verte » dans le but de favoriser et de maintenir des interactions suffisantes entre les spots de biodiversité (notamment avec la ZPS précitée) est un enjeu fort. Il est nécessaire de maintenir une zone-tampon (végétalisée) de 30 mètres minimum de part et d'autre des hydrosystèmes. Il convient de maintenir une mosaïque hétérogène (favorisée par la déprise agricole) de cultures, de friches et de fourrés.

3.2.3.3. La montagnette

3.2.3.3.1. Description du site

Ce site de faible superficie est enclavé au cœur d'une zone d'activités (< 10 hectares), encadré sur quasiment tout son pourtour de bâtiments (entreprises, hôtels, discothèques, habitations...). Il est bordé à l'est par la route départementale n°612 et au sud par la voie ferrée. C'est un secteur fortement anthropisé, autrefois dominé de cultures, et aujourd'hui apparenté à un terrain vague où dominent les friches. Les pressions anthropiques y sont très nombreuses : dépôts d'ordures en tout genre (déchets ménagers, matériaux, déchets verts), remblais et déblais... De nombreuses parcelles en friches sont d'ailleurs en cours d'urbanisation (parkings, habitats).

Les friches les plus matures sont envahies de prunelliers et de ronciers (au sud notamment) ; elles sortent alors du cadre des friches stricto sensu pour s'apparenter à des fourrés. Par rapport aux friches, les fourrés



ont un intérêt à court terme pour la faune, car ils fournissent des refuges à la petite faune, et donc des garde-mangers aux autres espèces. Mais à plus long terme, les fourrés qu'on observe sur ce site sont d'un intérêt limité, puisqu'ils tendent à être dominés par les ronces, qui constituent des peuplements denses, souvent monospécifiques et peu évolutifs (difficile pour les autres espèces de les supplanter ou de s'y associer) ; les friches, en revanche, sont des milieux dynamiques et éphémères dont l'évolution peut mener à la mise en place de fourrés plus intéressants (matorraux). Dans ce cas précis, cela demanderait toutefois une limitation drastique des impacts.

Il persiste au cœur de la zone un habitat semi-naturel de pelouses à brachypode rameux (environ 1 hectare), plus ou moins imbriqué dans des espaces de friches. Ce spot vestigial affiche un intérêt non négligeable en terme de biodiversité, et ce malgré son état de dégradation avancée (ou son mauvais état de conservation). Néanmoins la faible superficie et le degré d'isolation de ces dernières limitent l'expression de leurs fonctionnalités intrinsèques.

3.2.3.3.2. Intérêt écobioologique

Les habitats sont, globalement, dégradés n'affichant de véritable intérêt bioécologique que très localement. À noter toutefois la présence *in situ* d'espèces protégées telle que l'Engoulevent d'Europe (*Caprimulgus europaeus*) pour les oiseaux ou le Seps strié (*Chalcides striatus*) pour les reptiles...

La fonctionnalité écologique est limitée du fait d'une importante urbanisation alentour et toujours croissante. Il est intéressant néanmoins de conserver au moins une partie de cette zone en tant que zone de transit pour le déplacement de certaines espèces. Cette zone est une sorte de refuge urbain caractéristique pour de nombreuses espèces de flore ou de faune telles que des reptiles, certaines espèces d'oiseaux et d'invertébrés.

3.2.3.3.3. Propositions

Prescription préalable d'une notice d'impact au préalable de tout aménagement, compte tenu de l'exploitation du site par des espèces protégées : engoulevent d'Europe, seps strié. Pas d'objection a priori à la création de nouveaux aménagements.

Maintien d'une zone refuge pour les espèces en transit ou ubiquistes (aire minimale à respecter).

Autres actions envisagées : lutte raisonnée contre les espèces invasives floristiques notamment, éliminer les décharges sauvages et les remblais.

3.2.3.4. Aire Ventouse

3.2.3.4.1. Description du site

Ce site de taille modeste est localisé au sud du site n°2 (« Pech de Barale »). Il est délimité au nord par la zone d'activités de Claudery, à l'ouest par la route départementale RD612, au sud par la voie ferrée et enfin à l'est par le ruisseau de Malrec marquant la limite communale avec Cers.

Le paysage s'apparente à un maillage rural de parcelles agricoles (céréales) et viticoles, exploitées pour certaines, abandonnées et donc en état de friches plus ou moins avancé pour la plupart. Cette évolution reflète la déprise agricole globale que subit la région biterroise, telle qu'évoquée auparavant. Il est traversé par deux ruisseaux intermittents, immédiatement visibles à leurs boisements rivulaires : le ruisseau de la Reynarde à l'ouest et le ruisseau de Malrec à l'est.

À l'instar des autres sites, l'Aire de Ventouse reste soumise à de fortes pressions anthropiques, en témoignent les importantes décharges sauvages recensées sur site.

En continuité avec le domaine Pech de Barale, ce site s'inscrit également à proximité du site Natura 2000 (ZPS) « Est et Sud de Béziers » et de la ZNIEFF de type I Plaine de Béziers-Vias. À ce titre, outre la présence des espèces d'intérêt observées, l'espace est susceptible d'héberger au moins temporairement des espèces sensibles fréquentant les zones en question.

La mosaïque d'habitats typique des espaces communaux est dominée par des parcelles céréalières, viticoles et de zones de friches méditerranéennes, résultant de l'abandon de ces espaces et affichant des degrés d'évolution très variables. Ce réseau est localement ponctué de haies d'arbres épineux (rares cependant) qui définissent, en sus des conditions orographiques (reliefs) une variabilité de micro-habitats potentiellement favorables à de nombreuses espèces.

Les ripisylves affichent toutefois un état de dégradation avancée en lien avec les activités alentour, en témoigne l'implantation notable des cannes de Provence en berges, les volumes de déchets au sein du lit mineur, l'embroussaillage du milieu...

En retrait du ruisseau de la Reynarde, on note la présence de patches de pelouses méditerranéennes occidentales xériques, progressivement envahis de ronciers et de sujets arborés depuis les lisières, et ce en l'absence d'entretien.

La présence des Cortèges d'espèces classiquement inféodés aux espaces agricoles biterrois est relevée. À noter cependant la forte abondance de rats gris (*Rattus norvegicus*) susceptibles d'entraîner des déséquilibres dans les écosystèmes et causer des dégâts dans les populations d'espèces patrimoniales (destruction de pontes et/ou de juvéniles d'oiseaux, de reptiles, d'amphibiens...)

3.2.3.4.2. Intérêt écologique

La valeur patrimoniale demeure, a priori, faible à modérée au regard des habitats naturels et semi-naturels en présence. La matrice agricole, intensivement exploitée, couvre en effet une surface importante du site ; l'expression des potentialités écobioécologiques y demeure ainsi fortement altérée.

Les principales sensibilités écologiques concernent les corridors arborés ou arbustifs le long des hydrosystèmes (et ce malgré leur état de conservation moyen à mauvais), les faciès de pelouses (envahies de ronciers) et les friches évoluées (fourrés).

Le ruisseau de la Reynarde affiche ainsi de bonnes potentialités écologiques. Sa ripisylve abrite ou est régulièrement exploitée par des espèces telles que le Pic épeichette (*Dendrocopos minor*), le Moineau friquet (*Passer montanus*), le Guêpier d'Europe (*Merops apiaster*)... Il existe un intérêt des boisements rivulaires le long des hydrosystèmes (intermittents). Les faciès de pelouses et de fourrés présentent de nombreuses garennes susceptibles d'accueillir une espèce de reptile patrimoniale à savoir le Léopard ocellé (*Timon lepidus*).

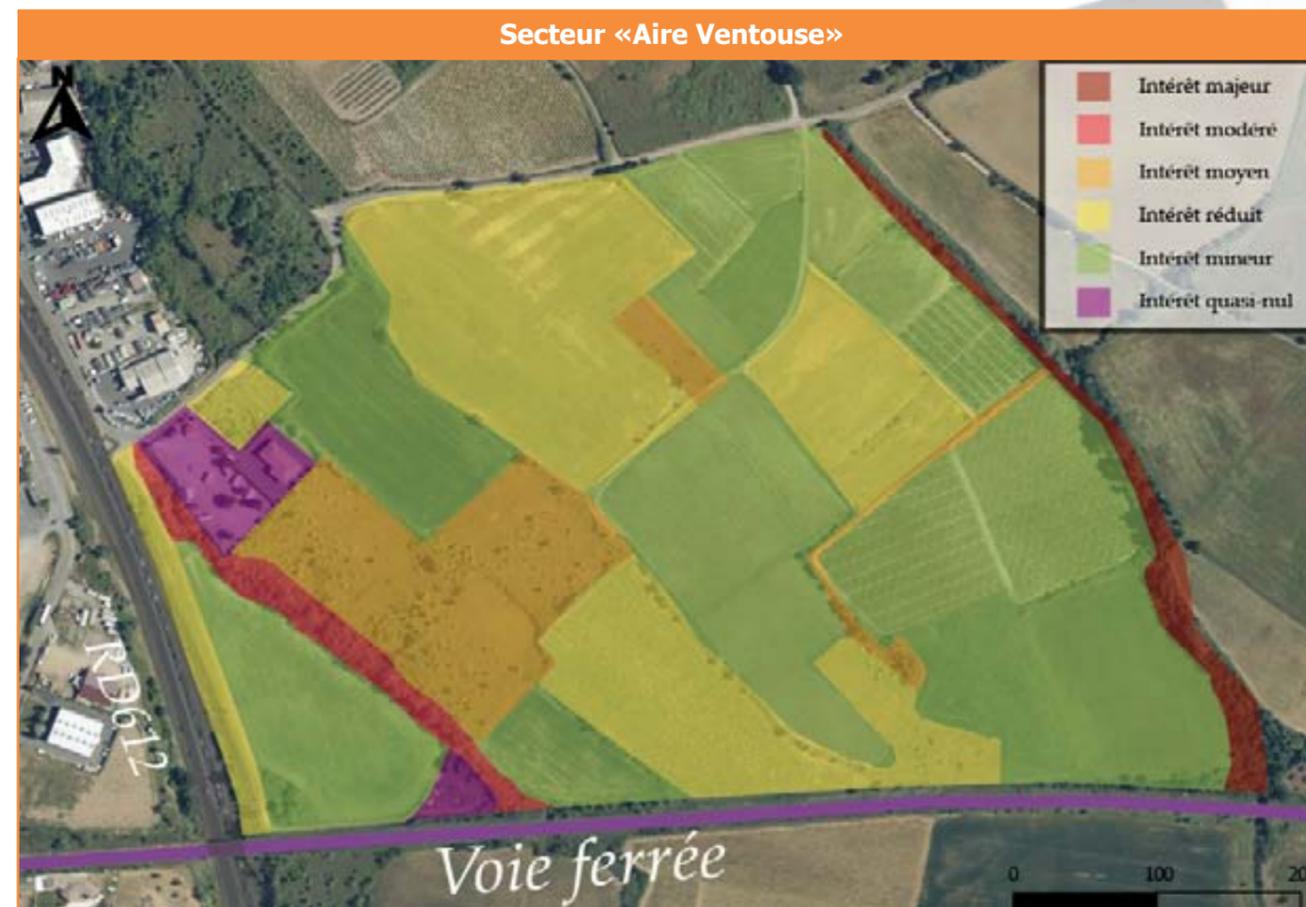
Le site accueille l'œdicnème criard (*Burhinus oedicnemus*) – quelques mâles chanteurs contactés sur le secteur et observation d'un individu sur le site au mois de juin 2011. Il convient de noter la présence également d'une autre espèce patrimoniale : l'Alouette lulu (*Lullula arborea*).

À noter également les potentialités pour le Léopard hispanique (*Podarcis liolepsis*) ou le Psammodrome algyre (*Psammodromus algyrus*).

3.2.3.4.3. Propositions

Une étude d'impact sera nécessaire avant tout aménagements, avec expertises biologiques complémentaires (dont étude d'incidences spécifique sur le site Natura 2000 à proximité). La préservation des corridors boisés et leur intégration dans les trames bleues et vertes reste un objectif prioritaire. Il sera alors nécessaire de maintenir une zone-tampon (végétalisée) de 20 m minimum. Il s'agira de limiter l'emprise des futurs aména-

gements, en favorisant les projets en périphérie de la zone commerciale existante (au nord-ouest ou le long de la voie ferrée). Enfin un effort de conservation devra être mené sur la mosaïque hétérogène (favorisée par la déprise agricole) de cultures, de friches et de fourrés en intégrant le concept d'aire minimale tout en restaurant un réseau de haies fonctionnel.



Les enjeux sur le secteur sont relativement nombreux même si il est difficile de les quantifier sans prospections approfondies sur le terrain. La proximité avec le site Natura 2000 est susceptible d'entraîner des incidences que seules une étude d'impact et des prospections approfondies pourraient déceler. Cependant les expertises effectuées par le bureau d'étude Lindénia ont exclu la présence d'enjeux forts dans le secteur susceptible d'interdire tout aménagement. En effet, les espèces d'intérêt patrimoniale et notamment l'Outarde n'utilisent pas ou peu le site pour leur alimentation ou leur nidification. Il convient de noter que la déviation de la voie classique risque de couper des couloirs de transfert entre les différentes zones accueillant cette espèce emblématique. De plus, les infrastructures linéaires telles que les voies ferrées sont susceptibles de créer des effets barrières augmentant les phénomènes de fragmentation des habitats.

Finalement les enjeux environnementaux sur les secteurs peuvent être, a priori, classé en différentes catégories allant de forts à faibles.

Enjeux Forts	
ZPS	Présence potentielle des espèces ayant conduites à la désignation du site Natura 2000 « Est et Sud de Béziers » et notamment l'Alouette Calandrelle, Pipit rousseline etc... Veiller à l'intégrité des espèces pour lesquels le site est prioritaire (Docob).
Oiseaux	Présence continue ou ponctuelle de l'Outarde canepetière. Risque de dégradation et de fragmentation des habitats

Enjeux Moyens	
Habitats	Alternance entre milieux ouverts (garrigues, landes, pelouses) et milieux anthropisés dégradés. Éviter les patch d'intérêt.
Milieux	Intégrité des différentes ripisylves et les lits des cours d'eau associés qui sont autant de corridors écologiques (Trame bleue et verte). Veiller à l'intégrité physique et à l'équilibre hydrique des cours d'eau. Habitat du Rollier d'Europe.

Enjeux Faibles	
Reptiles	Présence potentielle d'espèces d'intérêt patrimonial comme les Pasmmodromes (algyre et d'Edwards) ou le lézard ocellé

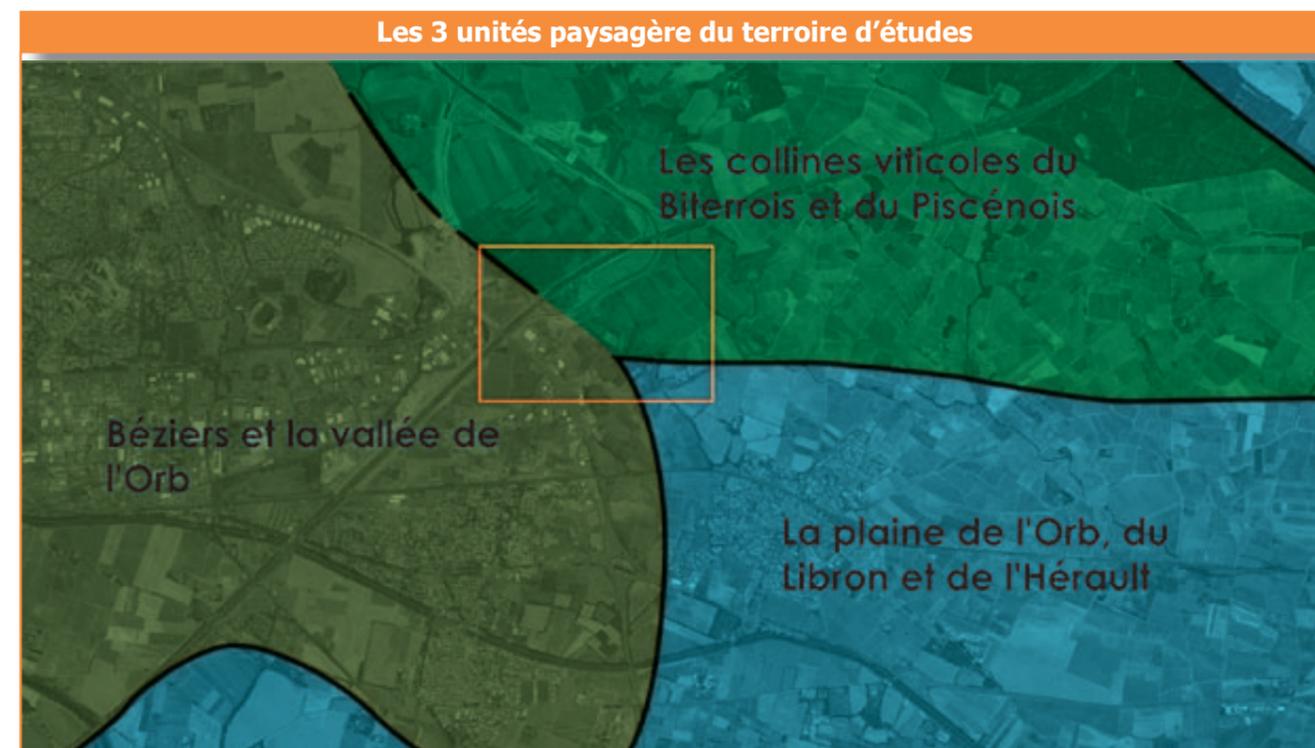
A noter que ce diagnostic préalable n'exonère en aucun cas les maîtres d'oeuvre des études d'impact ou toutes autres études environnementales indispensables à la réalisation de telles aménagements (article R. 122-1 à R. 122-16 du code de l'environnement) qui permettront de conclure sans doutes à l'impact environnemental de cet aménagement.

3.3. Analyse paysagère

3.3.1. Le territoire dans le Languedoc-Roussillon

La future gare de Béziers prendra place au croisement de trois entités paysagères : les collines viticoles du Biterrois et du Piscénois au Nord-Est, la plaine de l'Orb, du Libron et de l'Hérault au Sud-Est et Béziers et la vallée de l'Orb à l'ouest (d'après les dénominations de l'Atlas des paysages de Languedoc-Roussillon),

Près de la plaine littorale, le site domine les basses plaines côtières. Les vues sont lointaines et peuvent aller jusqu'à la mer, laissant apparaître par beau temps, en toile de fond, les Pyrénées au sud-ouest et la Montagne Noire au nord.



3.3.1.1. Caractéristiques des collines viticoles du Biterrois et du Piscénois

- ▶ Une succession de plaines et de puechs composant un paysage animé.
- ▶ La toile de fond permanente des avants-monts.
- ▶ Des vignes largement dominantes, interrompues par des puechs et par quelques rares fonds humides.
- ▶ Des sites bâtis précis et lisibles, tournés vers le sud.
- ▶ Un patrimoine architectural et urbain.
- ▶ Un petit patrimoine construit dans les espaces cultivés.
- ▶ Aux franges des collines et des avants-monts : des paysages particulièrement précieux.
- ▶ Des sites naturels et culturels remarquables.
- ▶ Une pression lisible au développement de l'urbanisation.

3.3.3. Analyse paysagère du site d'étude : la gare et son quartier

3.3.3.1. Un socle structurant

La topographie illustre la situation particulière de la zone d'étude, en limite des collines biterroises, au-dessus de la plaine littorale inondable. Cette sorte de pénélaine (relief caractérisé par des formes douces et des vallées évasées) est structurée par des petites collines qui se terminent au sud par un dénivelé prononcé parsemé de «puechs». Cers s'est développé sur l'un d'entre eux. Les vallées des ruisseaux temporaires (Ruisseau des Acacias, ruisseau des Crémats, ruisseau de la Poulaine ...) et quelques chemins creux, entaillent l'ensemble favorise l'émergence d'endroits plus intimistes.

Le secteur de la future gare se situe dans un endroit traversé par des talwegs orientés nord-ouest, sud-est. Les petites vallées résultant de ce relief seront des opportunités pour franchir le barrage que formera la future ligne.

La topographie du secteur d'étude



Vue 1 : vers le sud, au dessus du site d'étude



La situation au bord des collines biterroises, paysage très ouvert, près de la plaine côtière, favorise les ouvertures vers la mer.

3.3.3.2. Un paysage très ouvert

L'activité agricole demeure très présente, avec notamment l'influence des domaines viticoles de la périphérie de Béziers. Les ruisseaux se repèrent, sinuosités dans un paysage jardiné soulignées d'une végétation arbustive et arborée résiduelle.

De vastes parcelles sont maintenant consacrées aux grandes cultures. Le long de la RD 612 les zones d'activités prolifèrent. Au sud, Villeneuve-les-Béziers et Cers sont sous une pression urbaine forte.

Repérage des prises de vues



Vue 1 : Jachère et vignes



Vue 4 : Vue de l'est vers l'ouest, en parallèle de l'A9



Vue 2 : Grandes cultures



Vue 5 : Vue du sud vers le nord, prise des abords de Cers



Vue 3 : Vue du nord vers le sud, prise de la bretelle de l'A9



Vue 5 : L'extrémité sud, de l'autre côté de la voie ferrée



Ce vaste plateau essentiellement viticole est limité à l'est et à l'ouest par des lignes de crête. Il offre une multitude de vues et ouvertures visuelles lointaines. Mais la lecture paysagère fine de ce "territoire" est assez difficile du fait de cette apparente platitude.

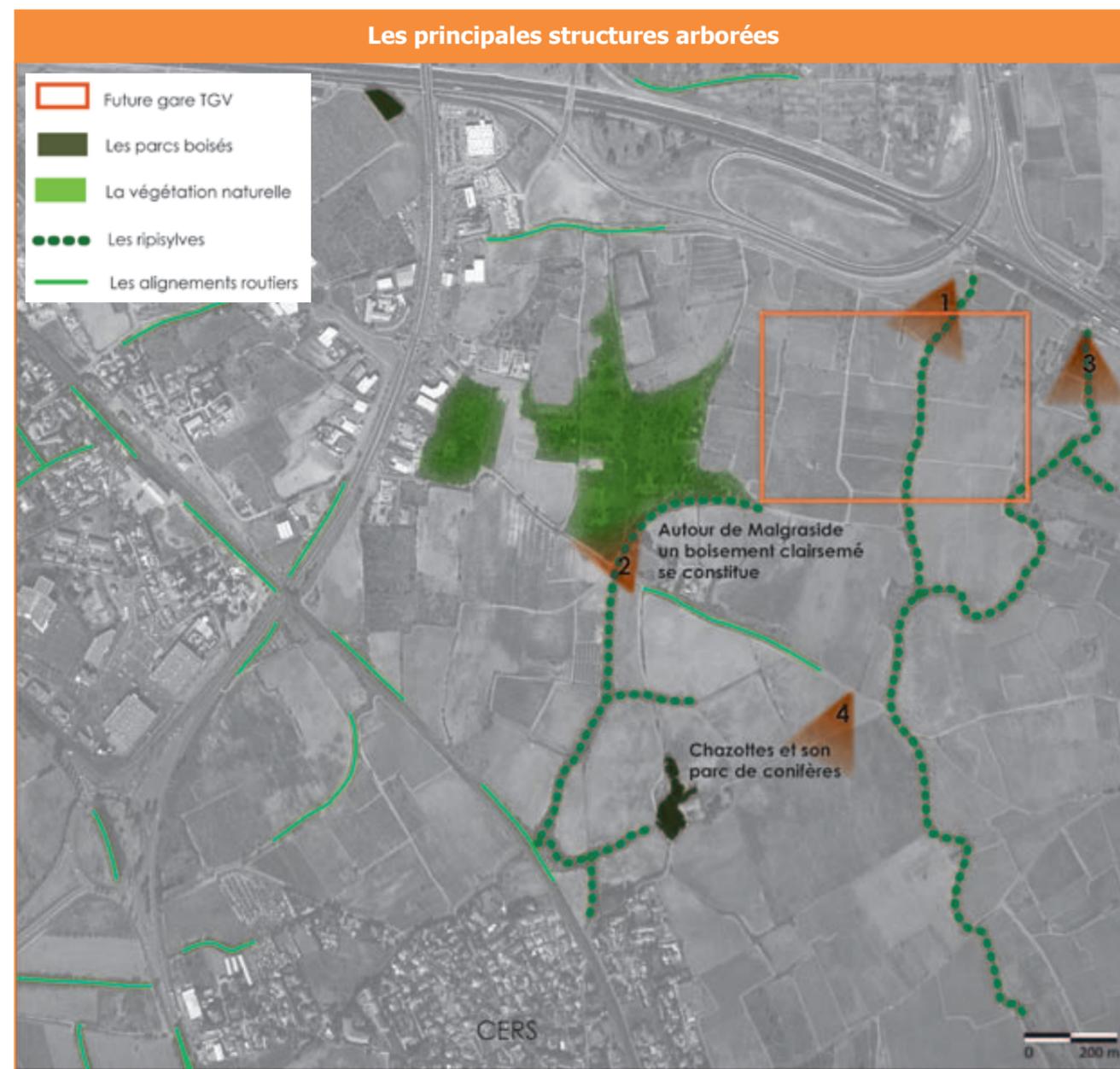
3.3.3.3. Une structure arborée peu dense

La couverture végétale spontanée est rare et peu diversifiée du fait de l'emprise de la viticulture sur la zone, activité exclusive aux XIXème et XXème siècles, en cours de mutation. Elle a créé un paysage très ouvert où la végétation arborée est limitée. Petit à petit la vigne est remplacée par des cultures de plein champ ou des jachères.

La structure arborée est essentiellement constituée de trois éléments:

- ▶ **Les ripisylves.** Les ripisylves, galeries forestières des rives de cours d'eau sont remarquables en pays méditerranéen du fait de leur composition de feuillus, en opposition aux persistants sur les hauteurs. Celles des cours d'eau temporaires du site sont maigres et se composent essentiellement de Canne de Provence avec quelques chênes blancs et frênes oxyphylles. Néanmoins elles se distinguent nettement car elles soulignent les talwegs qui sinuent entre le damier des champs.
- ▶ **La végétation naturelle** de garrigue ou de boisements en formation avec les végétaux habituels comme les cistes, arbousiers, pins pignons, pins d'Alep, .. est rare et essentiellement autour de Malgraside
- ▶ **Les parcs boisés** des mas composés d'essences traditionnelles (cèdres, cyprès, chênes blancs et verts, pins d'Alep...) sont rares. Le seul est celui de Chazottes.

Ces arbres sont un potentiel végétal sur lequel le parti d'aménagement s'appuiera pour structurer des espaces collectifs.



3.3.3.4. Des limites disparates

Dans ce paysage très ouvert il est difficile de parler de limites visuelles.

Néanmoins au nord l'autoroute A9, dont la bretelle de raccordement à l'A75 domine le terrain, avec ses plantations de pins en accompagnement de son tracé, est une véritable barrière.



Vue 1 : L'A9 au nord, longée par un chemin de desserte



Vue 2 : Le chemin de desserte longeant l'A9



Vue 3 : Les quartiers périphériques de Cers à la limite sud du secteur d'étude



Vers l'est il n'y a pas de limite précise.

Au sud le regard s'arrête sur Cers, sa colline et les urbanisations périphériques, avec, plus loin, la RD612, après la voie ferrée qui passe en remblais et qui domine la plaine de l'Orb.



Vue 7, vers le sud : Le croisement avec la RD612b et la RD64 (carrefour giratoire de la Méditerranée)



Il faut se reporter à l'ouest, vers l'urbanisation biterroise, pour avoir une limite très prenante avec la RD64.

Vue 5, depuis le nord : Le franchissement de la voie ferrée



Vue 6, depuis le sud : Le franchissement de la voie ferrée



La RD612 forme la limite ouest. C'est une grande voie de circulation qui dessert les plages et contre laquelle les zones d'activités et commerciales se sont agglomérées. C'est ainsi qu'aujourd'hui sa rive ouest est quasiment entièrement occupée. Ce qui n'est pas le cas vers l'est. Mais de nombreux projets d'urbanisation du secteur sont dans les cartons.

3.3.4. Les principaux enjeux

Cette étude a permis de mettre en exergue les principales caractéristiques de la zone et notamment ses éléments structurants : le relief, la structure hydrographique et les vues lointaines qui donnent au lieu sa spécificité.

Le projet, en s'inscrivant dans ce territoire doit composer avec ces éléments et répondre aux principaux enjeux suivants :

- ▶ Le paysage majoritairement ouvert, permet des vues lointaines. Le site, perçu de loin, s'annonce comme un marqueur du paysage.
- ▶ Le projet de gare doit permettre une structuration du territoire. La présence de la voie ferrée, de l'autoroute des noyaux d'urbanisation... forment l'armature territoriale dans laquelle s'insère le projet de gare.
- ▶ Celui-ci vient marquer la limite de la ville au sud-est de l'agglomération.
- ▶ Lisibilité du projet, qui s'insère dans un paysage anthropisé également marqué par ses ruisseaux et leurs ripisylves associées.

3.3.5. Les incidences sur le parti d'aménagement

Les ruisseaux existants sont le support de coulées vertes généreuses incluant les bassins de rétention.

Vers l'ouest, vers la RD 612, le développement urbain est organisé à partir du futur boulevard urbain.

Le Pech de la Barale est mis en valeur par un équipement public de première importance pour le quartier.

A partir de la gare, un grand axe urbain s'organise vers Cers.



L'urbanisation déploie son organisation raisonnée que la trame verte et bleue, issue du territoire, vient perturber.

Le boulevard urbain structure le nouveau quartier. Il communique directement avec la RD612 vers les plages, par l'ouest de Cers.

NB : La partie 4 de la présente étude détaille l'ensemble du projet urbain de l'agglomération pour ce secteur.

3.4. Analyse foncière

L'emprise de la LGV représente 42 hectares, dont 21 hectares sur la commune de Villeneuve-les-Béziers, 17,5 hectares sur Cers et 3,5 hectares sur Portiragnes.

3.4.1. État descriptif de l'occupation des sols :

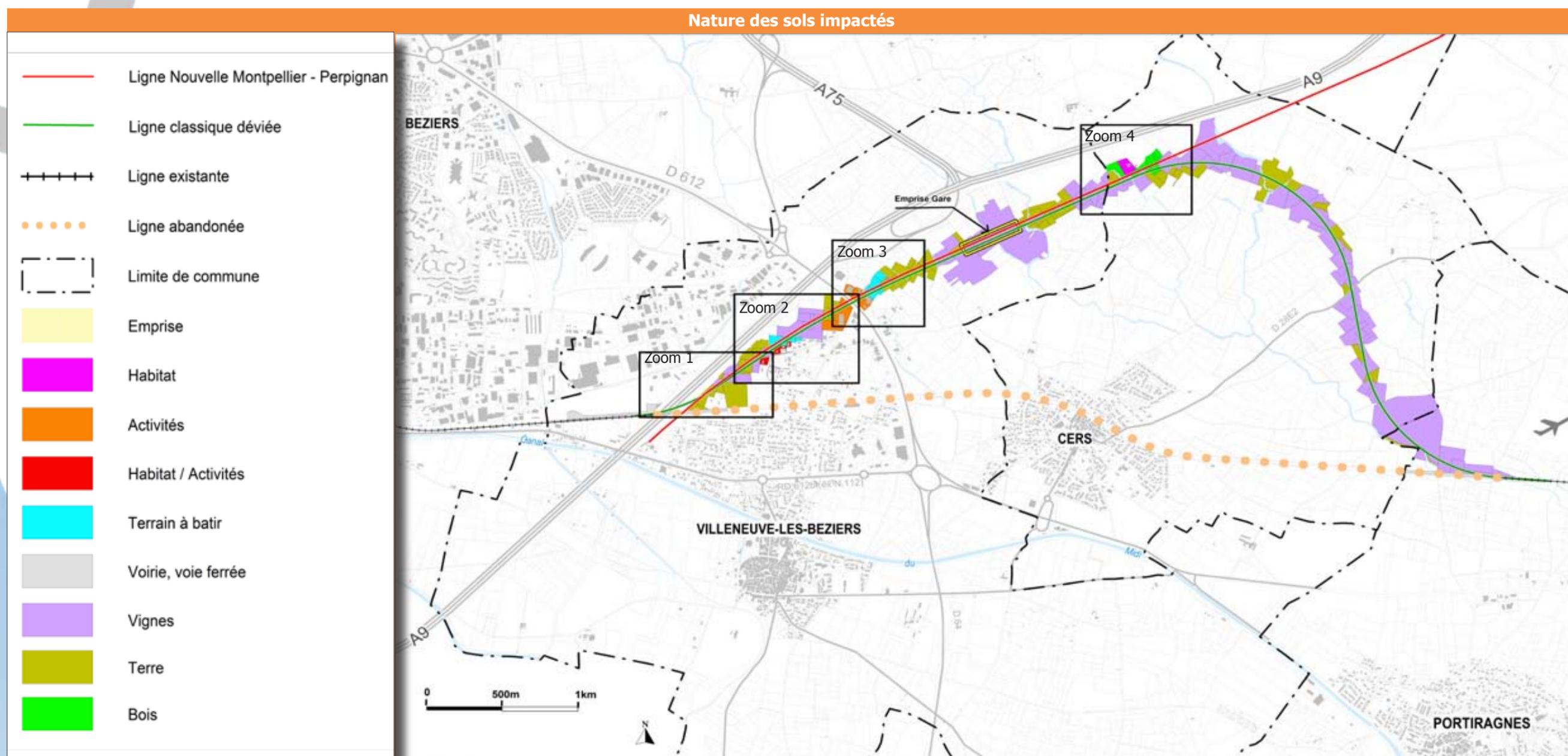
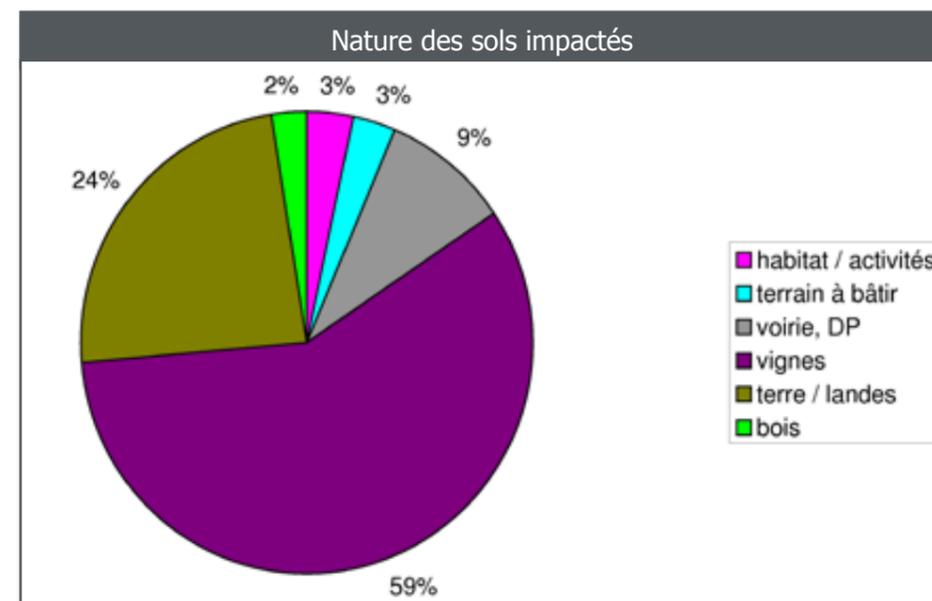
Plus de la moitié de la surface impactée est en vignes, ce qui correspond à 24 hectares.

Un quart est classé en terre ou lande, 1,3 hectares en terrain à bâtir.

1 hectare de bois se trouve impacté ; il s'agit du Bois de la Caumette sur la commune de Cers.

Le reste se compose de sols, répartis en habitat, activités et voirie, ce qui correspond à :

- ▶ 2 parcelles concernant de l'habitat,
- ▶ 6 parcelles concernant à la fois de l'habitat et de l'activité,
- ▶ et 8 concernant seulement de l'activité.



Nature des sols - Zoom 1



Nature des sols - Zoom 3



Nature des sols - Zoom 2



Nature des sols - Zoom 4

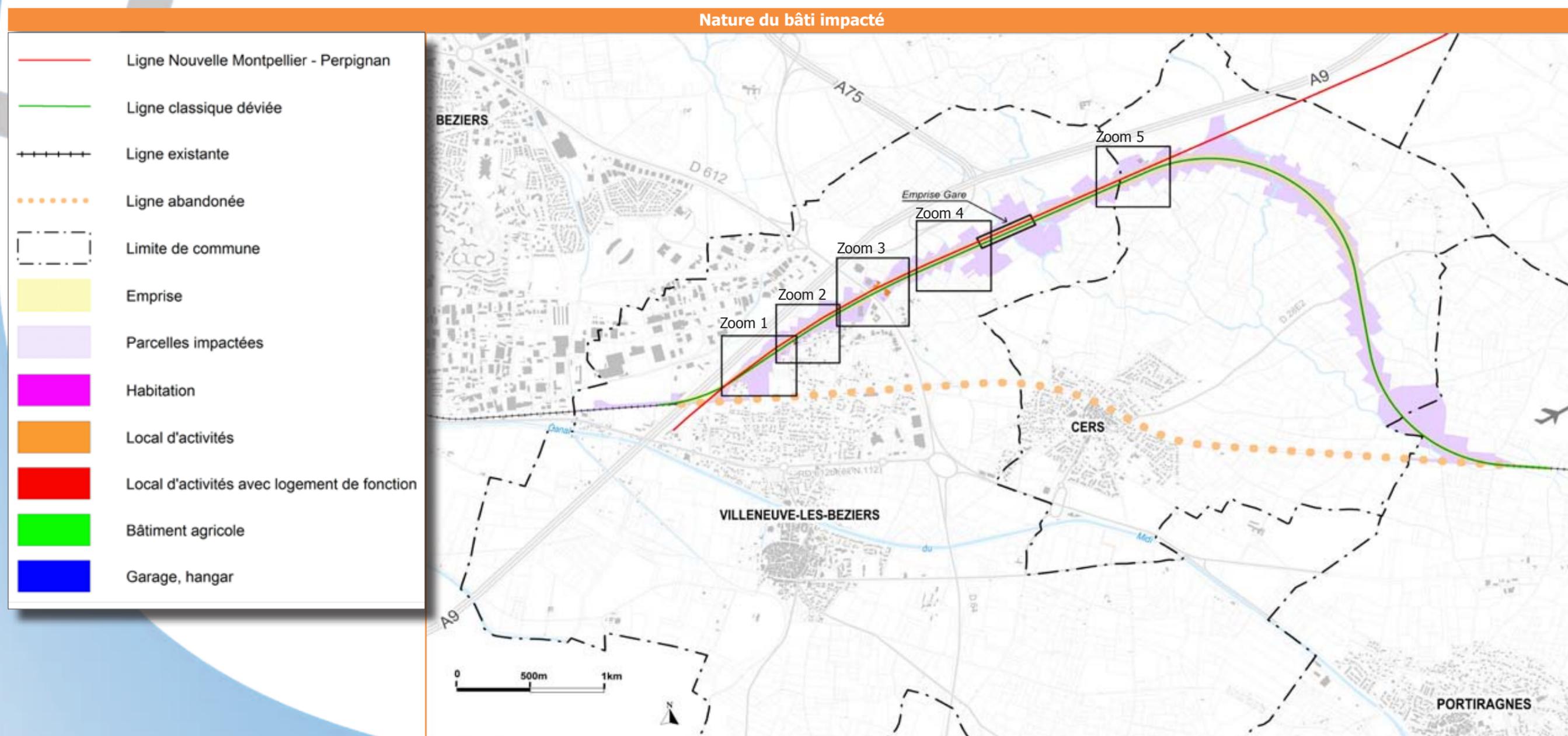


3.4.2. Incidence du tracé sur le parcellaire et le bâti

Dans l'emprise, on compte 6 bâtiments :

- ▶ 3 locaux d'activités, dont 1 avec logement de fonction,
- ▶ 3 bâtiments agricoles, situés sur des parcelles en terre ou en vignes.

Nombre et nature de bâti impacté par le tracé LGV	
Nature du bâti	Nombre
local d'activités	2
local activités avec logement de fonction	1
bati agricole	3
total	6





Bâti - Zoom 4



Bâti - Zoom 5



Rappel de légende

	Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan
	Ligne classique déviée
	Ligne existante
	Ligne abandonnée
	Limite de commune
	Emprise
	Parcelles impactées
	Habitation
	Local d'activités
	Local d'activités avec logement de fonction
	Bâtiment agricole
	Garage, hangar

3.4.3. Analyse réglementaire

Le plan de zonage réglementaire est issu des documents d'urbanisme en vigueur dans les communes de Cers et de Villeneuve-les-Béziers, à savoir :

- ▶ PLU de Cers approuvé le 10/10/11.
- ▶ PLU de Villeneuve les Béziers, 1ère et 2ème modification approuvée le 22 mars 2012.

3.4.3.1. Les infrastructures ferroviaires projetées

Le projet de déviation de la ligne classique s'inscrit entièrement dans des zones naturelles (N) et agricoles (A et A2) sur sa portion est (depuis l'inflexion de la ligne à côté de l'aéroport jusqu'au site de la gare).

Sur les communes de Cers et Portiragnes, le projet de tracé de la ligne classique traverse le site Natura 2000 « Est et Sud de Béziers », Zone de Protection Spéciale « ZPS », référencée FR9112022 et la ZNIEFF de type 1 « Plaine de Béziers Vias ».

Sur sa section ouest, le projet de ligne classique longe la ligne LGV et traverse les zones urbanisables de Villeneuve-les-Béziers (AUE1 et U3).

3.4.3.2. Le futur « quartier multifonction » (y compris le site de la gare)

Le futur « quartier multifonction » correspond à la ZAD Nord définie dans le PLU de Villeneuve-les-Béziers.

Afin de répondre au mieux aux différents enjeux de ce secteur (arrivée de la LGV, projets de développement porté par la CABM) et surtout compte tenu de ses besoins en développement urbain (notamment zone d'habitat), la commune de Villeneuve-les-Béziers a fait réaliser une étude de programmation urbaine (fin 2011).

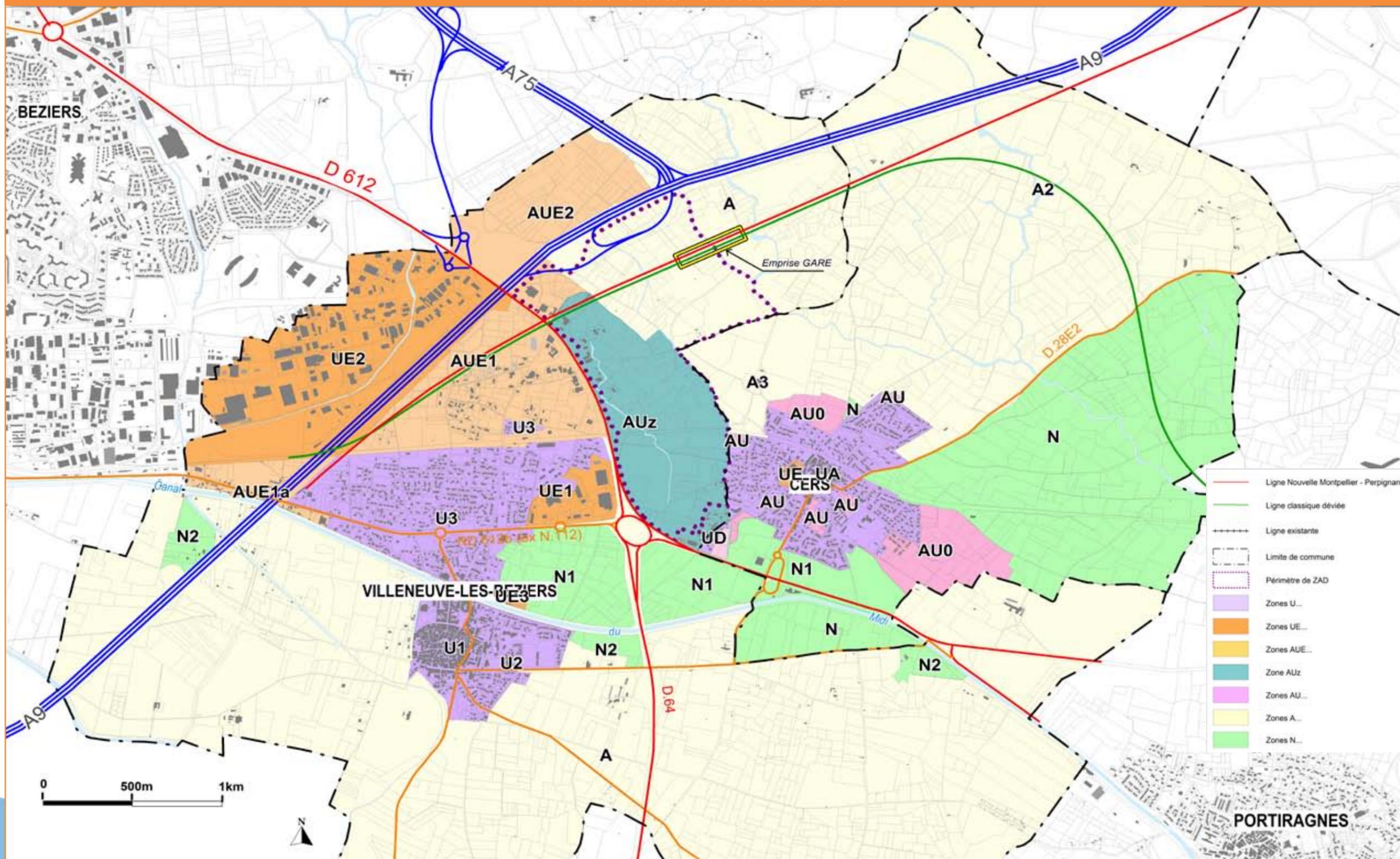
Cette étude a notamment permis :

- ▶ d'identifier différents secteurs d'urbanisation possible quels que soient les scénarios retenus pour l'implantation ou non de la ligne nouvelle (notamment déviation ou non de la ligne classique),
- ▶ d'indiquer pour chaque secteur les vocations pertinentes d'utilisation du sol,
- ▶ de donner un premier cadrage de la production de logement en cohérence avec les objectifs du SCoT,

- ▶ de mettre à jour deux secteurs opérationnels à court-moyen terme dont un correspond au projet de « quartier multifonction ».

Suite aux conclusions de cette étude, la commune de Villeneuve-les-Béziers a retenu, par délibération du Conseil Municipal du 23 février 2012, la procédure de ZAC comme mode opératoire de réalisation des deux opérations d'aménagement (site ouest à la RD612 au lieu-dit « La Montagnette » et site est à la RD612 correspondant au « quartier multifonction ») et décidé d'engager les études préalables à la création de ces ZAC.

Recollement des PLU du secteur d'étude



Les consultations pour le choix des prestataires (architectes, bureaux d'études techniques, hydrauliques et environnementales, prestataire foncier) sont en cours (début juin 2012) et l'objectif retenu par la municipalité est d'approuver le dossier de création début 2013.

3.4.3.3. Servitudes d'utilité publique

Le projet de gare et de déviation de la ligne classique est concerné par 3 servitudes définies au PLU des communes concernées (Portiragnes, Cers, Villeneuve les Béziers).

Servitude T5 « Servitudes aéronautiques instituées pour la protection de la circulation aérienne, servitude de dégagement ». Cette servitude se traduit notamment par l'« Interdiction de créer des obstacles fixes (permanents ou non permanents), susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne » ce qui se traduit par une limitation progressive de la hauteur des bâtiments et infrastructure autorisés.

Concernant la déviation de la voie classique, celle-ci se trouvant en déblai n'est pas concernée par la restriction.

Le site de la gare se trouve situé dans la bande qui limite à 60 m la côte au dessus du niveau de la piste de l'aérodrome (15m NGF). Le site de la gare se trouvant à l'altitude de 39 NGF, le toit du bâtiment devra donc être limité à la côte 75 NGF soit une hauteur de bâtiment de 36m (par rapport au terrain naturel et aux voies projetées de la ligne LGV).

Servitude T8 « Servitudes radioélectriques de protection des installations de navigation et d'atterrissage ». Cette servitude se traduit notamment par les limitations suivantes

Servitudes de protection contre les obstacles

Interdiction de créer ou de conserver des obstacles et des excavations artificiels dans une « zone primaire », « zone secondaire » ou dans un « secteur de dégagement ».

Servitudes de protection contre les perturbations électromagnétiques

Interdiction de conserver ou de mettre en service du matériel électrique susceptible de perturber les réceptions radioélectriques du centre dans une zone de garde.

Interdiction de produire ou de propager des perturbations se plaçant dans la gamme d'ondes radioélectriques reçues par le centre, dans les « zones de garde » et dans les « zones de protection ».

Cette servitude ne concerne que la déviation de la ligne classique, dont le projet situe les voies sur le terrain naturel au niveau des installations de navigation donc non concerné par les restriction de protection contre les obstacles.

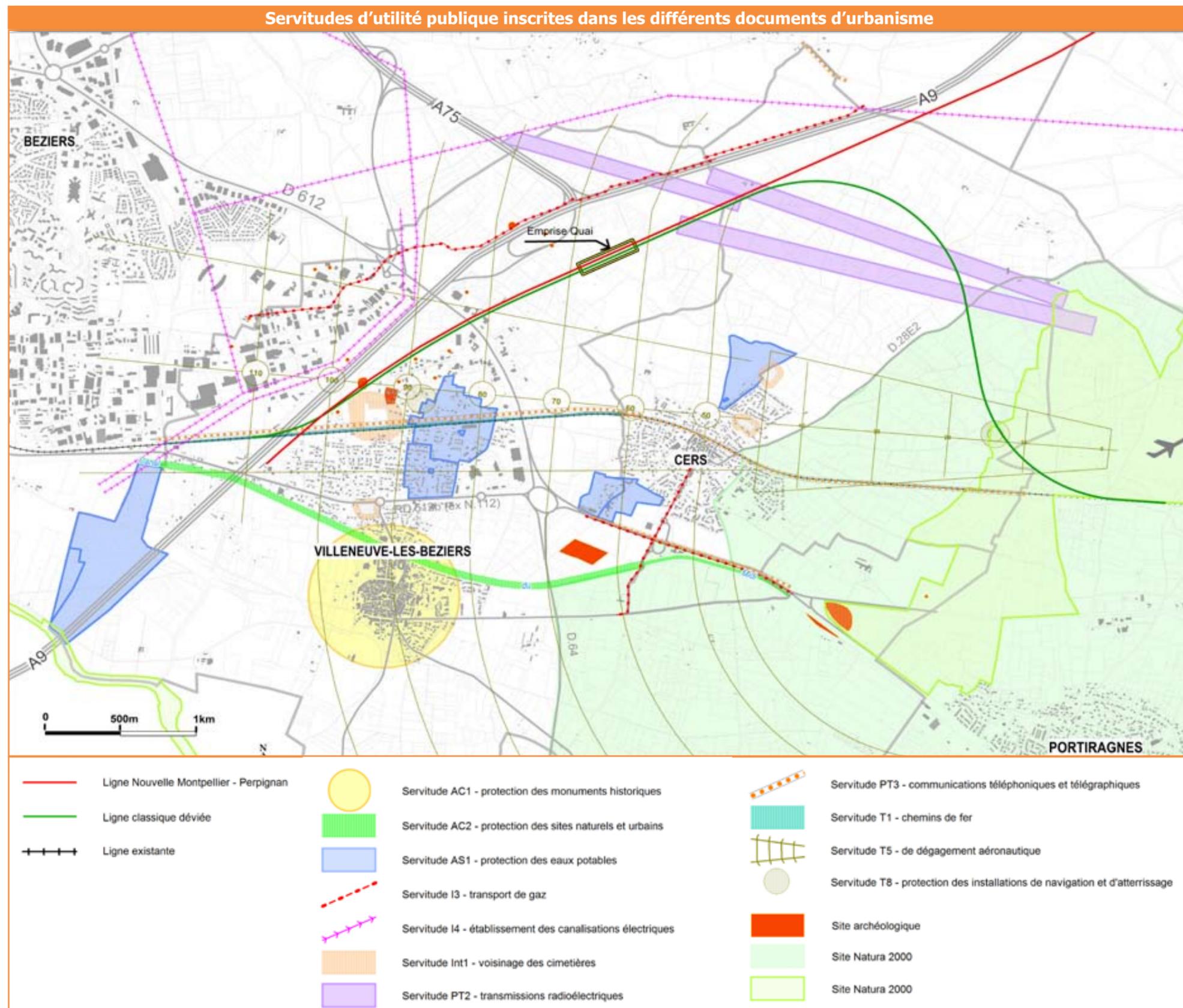
Concernant les perturbations électromagnétiques, des études complémentaires devront être effectuées pour déterminer l'impact de la ligne et de ces équipements électriques. Le cas échéant, une légère adaptation du tracé (sans influence sur le principe

de déviation) pourra être envisagée pour se dégager de la zone de garde.

Servitude PT2 « Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'Etat ».

Le site, est concerné par la zone spéciale de dégagement et se traduit par la limitation suivante :

« Interdiction, dans la zone spéciale de dégagement, de créer des constructions ou des obstacles au-dessus



d'une ligne droite située à 10 mètres au-dessous de celle joignant les aériens d'émission ou de réception sans, cependant, que la limitation de hauteur imposée puisse être inférieure à 25 mètres (art. R 23 du code des postes et des télécommunications) ».

Cette servitude n'intéresse que le tracé de la ligne classique déviée (site de la gare non concerné), sur une portion où le projet prévoit la ligne en déblai donc sans impact par rapport à la servitude.

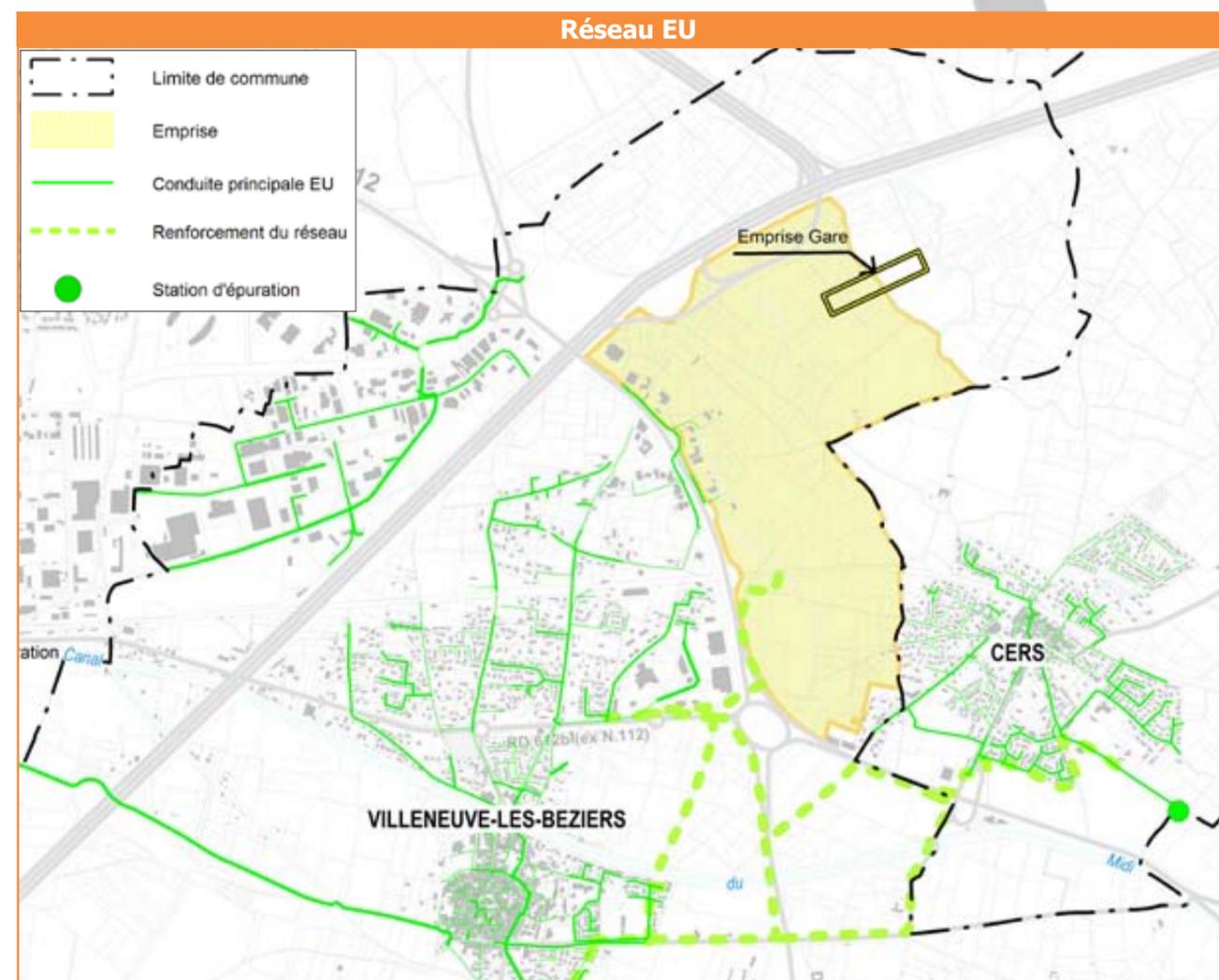
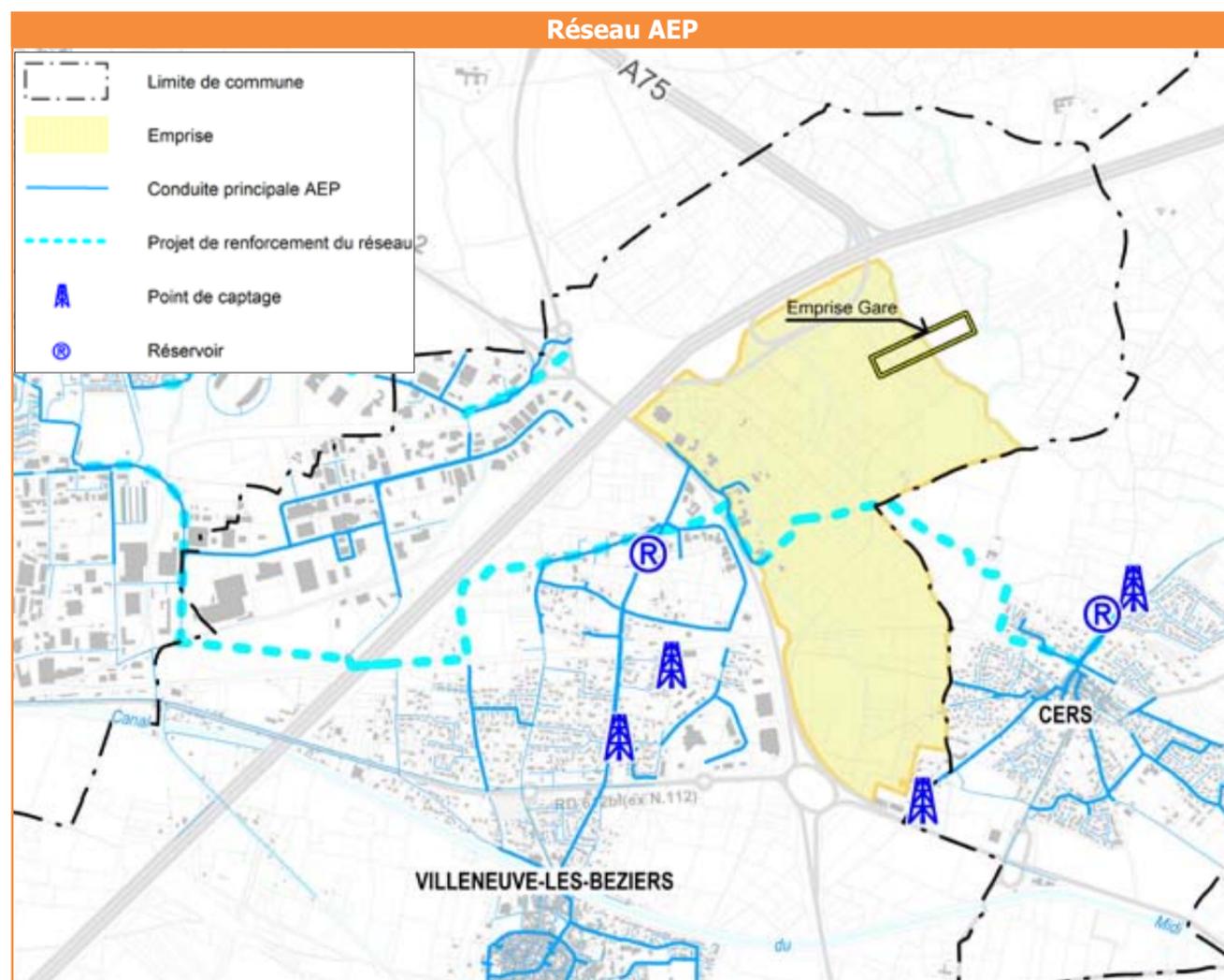
3.5. Les réseaux d'eau potable et d'assainissement

La Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée (CABM) a pris la compétence eau potable et assainissement des eaux usées pour l'ensemble des communes de l'agglomération. Dans la continuité de ses schémas directeurs d'assainissement et d'eau potable, elle a fait réaliser des études de faisabilité afin d'anticiper les besoins en terme d'eau et d'assainissement des projets d'urbanisation des communes de Cers et Villeneuve-lès-Béziers. Il s'agit à la fois de la gare TGV, mais aussi des zones d'aménagement concerté à vocation d'habitat et donc relativement consommatrice d'eau : le projet de la ZAC « La Grangette » sur Cers, le projet de ZAC « Est » et la zone du « Cros » sur Villeneuve-lès-Béziers.

Concernant l'eau potable, les réseaux de distribution de Cers et Villeneuve étant chacun alimentés par leurs propres captages communaux, les travaux de renforcement envisagés permettront à la fois de répondre aux besoins croissants sur ces communes, mais également de sécuriser les réseaux d'eau potable par l'interconnexion avec les ressources en eau de Béziers.

En terme d'assainissement des eaux usées, le choix de la collectivité s'est porté sur un raccordement progressif des effluents urbains de plusieurs communes vers la station d'épuration de Béziers dont la capacité actuelle de 130 000 EH (Equivalents Habitants) sera portée à 200 000 EH pour 2015.

L'ensemble des eaux usées de la commune de Villeneuve est déjà acheminé vers Béziers. L'échéance de raccordement de Cers est 2015. La station d'épuration de Cers sera alors supprimée.



Partie 4. Projet Urbain



Fig. 1

4.1. Positionnement du «quartier-gare» dans l'armature urbaine

Le quartier de la nouvelle gare TGV sera urbain, directement intégré dans la conurbation formée de Boujan-sur-Libron, Béziers, Villeneuve-les-Béziers et Cers. Géographiquement, il jouera le rôle d'articulation entre ces deux dernières communes. La nouvelle gare sera résolument urbaine.

4.1.1. Articulation autour des fonctions métropolitaines

Le quartier de la gare TGV doit devenir un nouveau pôle tertiaire dans l'agglomération biterroise, en s'appuyant sur l'atout spécifique du réseau grande vitesse qui le rend rapidement accessible depuis les grands centres de décision nationaux et européens. Ainsi, on peut y envisager le développement d'une l'hôtellerie d'affaire, avec salles de conférences, location de bureaux...

Cette activité trouvera son développement dans la connexion et la complémentarité avec les fonctions métropolitaines déjà présentes.

Les fonctions métropolitaines sont essentiellement regroupées dans le centre ville de Béziers.

Cœur de ville :

- ▶ Sous préfecture,
- ▶ Gare routière,
- ▶ Banque de France,

- ▶ Palais de congrès,
- ▶ Théâtre,
- ▶ Armature commerciale de centre-ville.

Gare/Wilson:

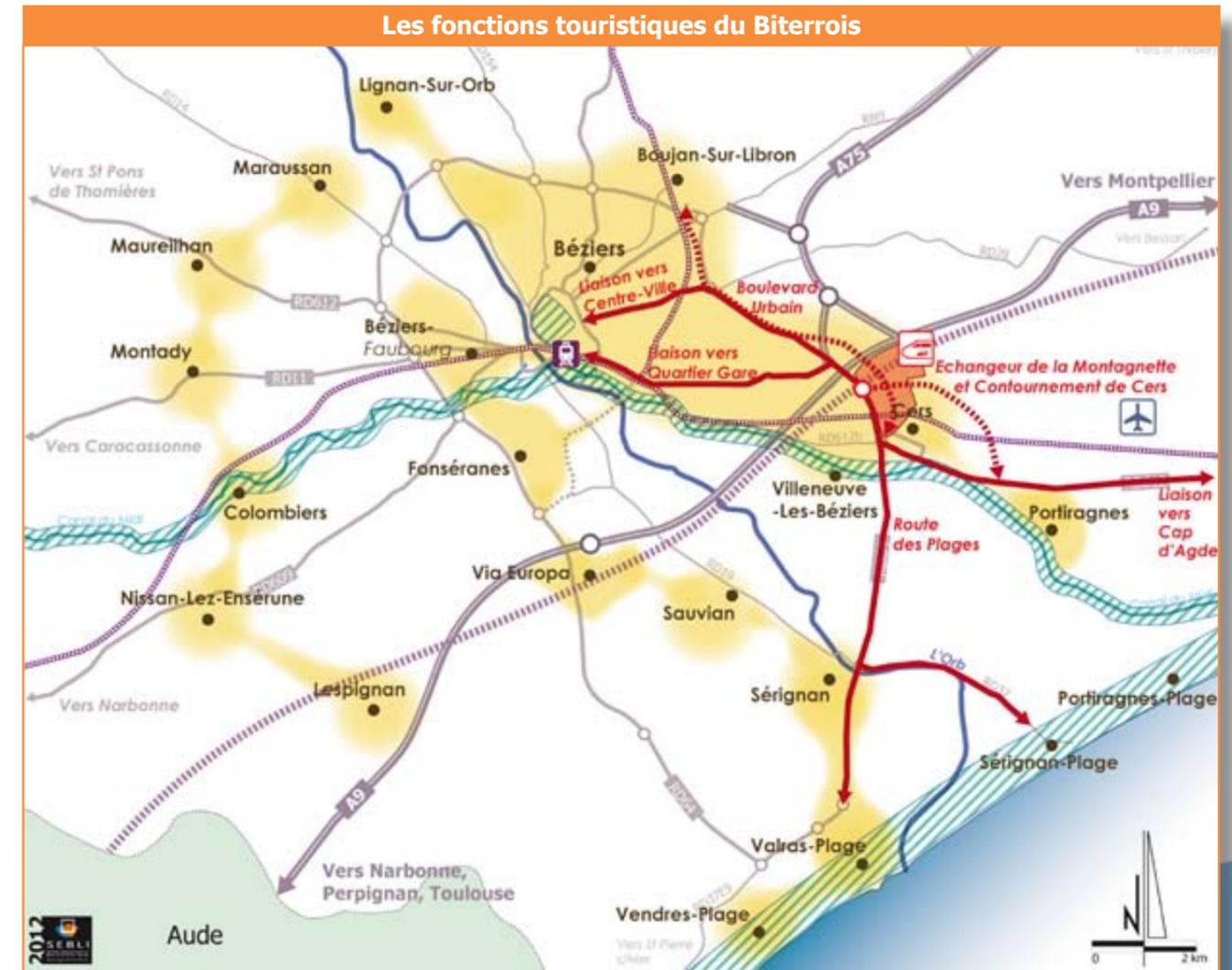
- ▶ Gare centrale d'agglomération,
- ▶ Centre commercial « Polygone »,
- ▶ Future cité judiciaire.

Gare du nord/Duguesclin :

- ▶ Université Paul Valéry,
- ▶ CIRDOC,
- ▶ IUT,
- ▶ Médiathèque d'agglomération,
- ▶ Restaurant universitaire,
- ▶ DDTM et autres administrations d'État territorialisées.

A ces 3 quartiers, on peut également ajouter le centre hospitalier, et le Parc Tertiaire Supérieur de Mazeran en cours de développement. Ce dernier a pour vocation d'accueillir des entreprises innovantes, des laboratoires, des centres de recherches et d'enseignement dans deux principaux domaines :

- ▶ TIC au service de l'industrie et de la médecine
- ▶ TIC au service des bâtiments du futur



La liaison fonctionnelle principale entre quartier de la gare TGV et le centre ville de Béziers sera assurée par un Transport en Commun en Site Propre qui partira des Allées Paul Riquet pour rejoindre le parvis de la nouvelle gare TGV.

L'articulation avec le quartier de la gare centrale se fera naturellement par liaison ferrée mais également par les transports en commun qui convergeront vers le pôle d'intermodalité situé au niveau de la gare TGV.

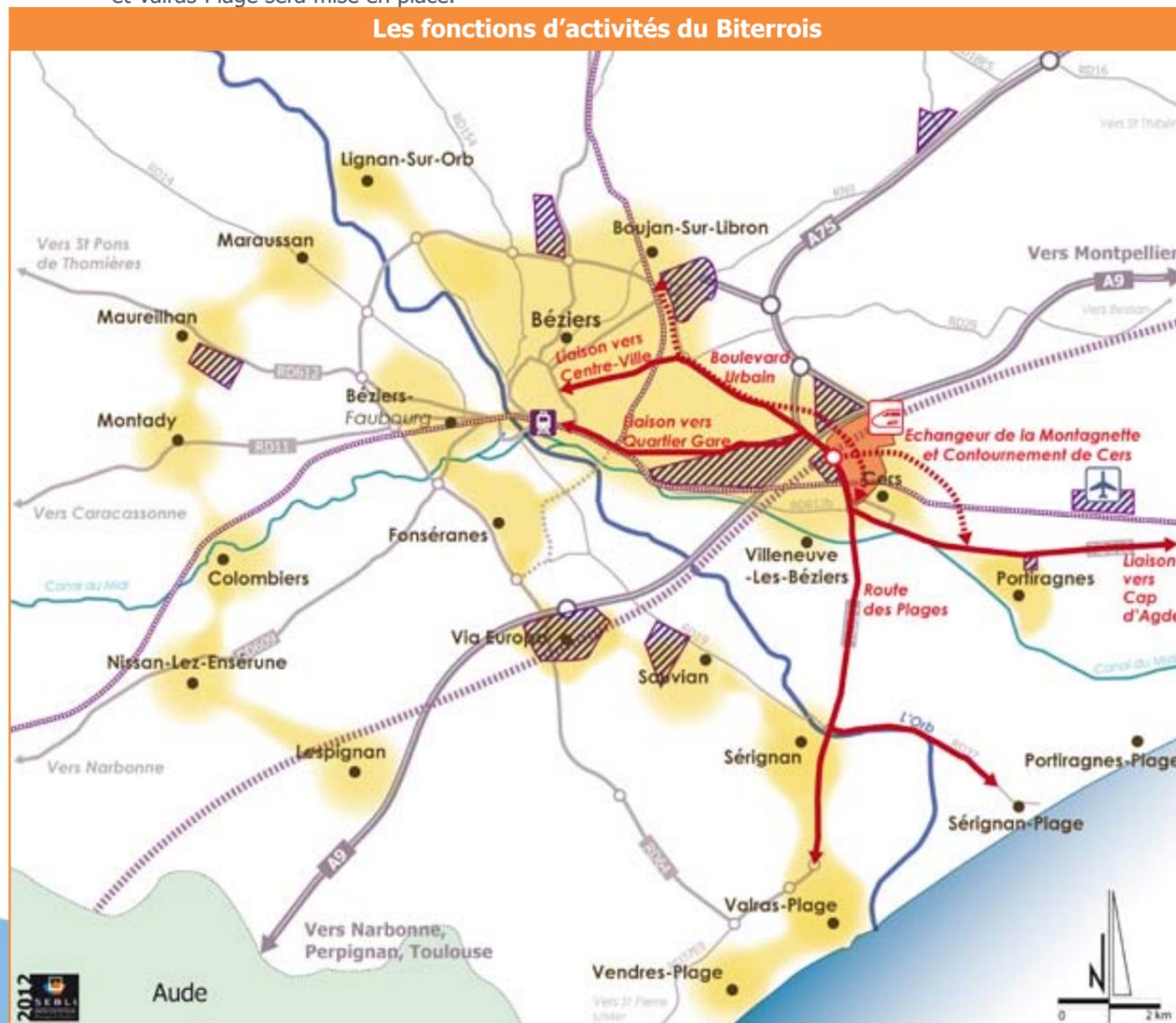
Le nouveau boulevard urbain « est » de l'agglomération offrira quant à lui un lien privilégié avec le Parc tertiaire supérieur de Mazeran.

4.1.2. Articulation autour des fonctions touristiques

En tant que porte d'entrée majeure sur le territoire, le quartier de la nouvelle gare doit bien entendu accueillir **tous les services d'accompagnement du voyageur, et particulièrement des touristes**. Ainsi sera prévu le développement de l'hôtellerie et de la restauration, des services de location de véhicules, d'agences de voyages et de locations touristiques. L'implantation d'un grand équipement touristique de type parc de loisir thématique, ou grand équipement sportif ou culturel susceptible de drainer un public important peut être envisagé en marge du nouveau quartier.

Le nouveau quartier se doit d'être connecté aux grands points d'attraction touristique du territoire.

Il est situé à moins de 15 minutes des plages biterroises, à 20 km de la station du Cap d'Agde, la plus grande station balnéaire d'Europe, et à une trentaine de kilomètres des plages du Narbonnais. Le quartier de la gare TGV sera véritablement **une porte ouverte sur le littoral et ses stations balnéaires**. Au niveau de la CABM, des services de transport en commun permettant une liaison à haut niveau de service vers Sérignan et Valras-Plage sera mise en place.



La liaison vers le Cap d'Agde pourra se faire par des correspondances en gare, vers la gare d'Agde, située à 10 minutes de la gare nouvelle, ou directement par des navettes routières. La voie nouvelle de contournement de Cers permettra de raccourcir la distance vers Agde, et d'éviter de surcharger la rocade Est et le giratoire de la Méditerranée.

Concernant le tourisme patrimonial, la localisation du quartier de la nouvelle gare permet d'accéder aisément à de nombreux sites.

Il est situé à moins de 2 km du Canal du Midi, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO et dont les ouvrages remarquables (notamment les Neuf Écluses) sont parmi les plus fréquentés de la région. Les liaisons ferroviaire et bus permettent aux voyageurs de rallier aisément le Port Neuf de Béziers qui est le départ de nombreuses excursions fluviales, mais également les haltes fluviales de Villeneuve-les-Béziers ou de Portiragnes, très proches.

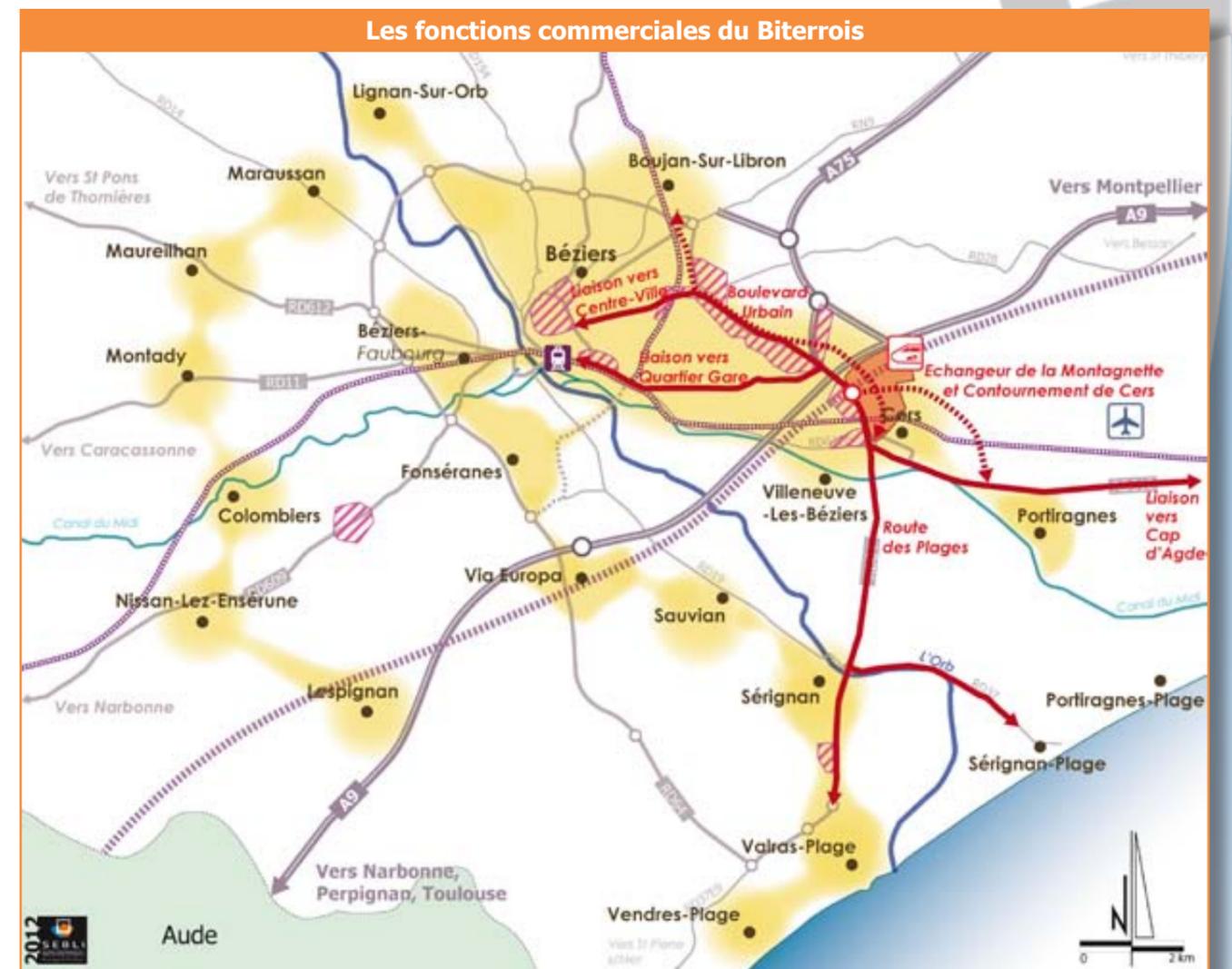
L'accès au patrimoine remarquable que recèle le centre ancien de Béziers sera très aisé via le transport en commun en site propre qui reliera le quartier de la nouvelle gare aux Allées Paul Riquet.

4.1.3. Articulation autour des fonctions d'activités

Le type d'activités amenées à s'installer dans le quartier de la nouvelle gare est essentiellement tertiaire. Un pôle de bureaux, des sièges d'entreprises, des administrations peuvent valablement s'y développer.

Le quartier bénéficie également de sa grande proximité avec des parcs d'activités regroupant des entreprises importantes et de nombreux emplois : Parc d'activité du Capiscol (mécanique, chimie...) à 1 km, Parc de la Méridienne (logistique) juste de l'autre côté de l'A9.

De façon générale, l'agglomération biterroise accueille une activité industrielle forte et structurée (CAMDIB : pôle de compétitivité mécanique/métallurgie; CEMATER : groupement d'entreprises spécialisées dans les énergies



renouvelables et l'éco-construction) qui bénéficieront pleinement de la présence de la gare TGV.

La CABM s'est dotée d'une **agence de développement économique « Béziers Méditerranée Expansion »** ayant notamment pour vocation de promouvoir et développer les divers secteurs d'activités présentant un potentiel intéressant pour le territoire.

Ainsi, BME développe actuellement **plusieurs filières**, en s'appuyant sur les divers investissements structurants engagés par la CABM (développement d'infrastructures modernes, déploiement de la fibre optique, création d'un Pôle de savoir et d'enseignement supérieur...). Ces filières sont : **la logistique, les énergies renouvelables, la construction durable, le recyclage, l'emballage, l'industrie avec la mécanique et le travail des métaux, la filière viti-vinicole**, et plus récemment **le e-commerce** : filière émergente en cours de structuration.

4.1.4. Articulation autour des fonctions commerciales

L'équipement commercial sur l'est de l'agglomération biterroise est déjà très complet et le nouveau quartier est directement connecté aux grandes zones commerciales périphériques via le boulevard urbain, et aux commerces de centre ville via le TCSP et la liaison rail vers la gare centrale.

Néanmoins, un développement commercial conçu spécifiquement autour de l'offre aux voyageurs et du commerce de proximité peut se concevoir à proximité de la nouvelle gare.

4.1.5. Articulation des réseaux de transport

La nouvelle gare TGV va constituer un nouveau point d'entrée majeur dans le territoire. Il est fondamental de définir son rôle vis-à-vis des autres infrastructures existantes.

4.1.5.1. Rôle respectif de la Gare TGV et de la gare centre de Béziers

Le rôle de la gare nouvelle sera l'accueil des TGV qui ne quitteront pas la LGV, ainsi que l'accueil des trains TER et Intercités assurant des correspondances avec ces TGV.

La gare centre de Béziers conservera les autres dessertes TER et Intercités ainsi que les TGV dont les missions seraient en terminus sur Béziers ou Narbonne. Il serait judicieux que les TER qui desserviront la nouvelle gare TGV desservent également la gare centre de Béziers afin de créer une liaison forte entre les deux gares et de maximiser les correspondances possibles.

4.1.5.2. Articulation avec l'aéroport

La gare nouvelle se trouvera à environ 5 km à vol d'oiseau de l'aéroport « Béziers – Cap d'Agde en Languedoc ». Étant donné la vocation touristique « low cost » de cet aéroport, et son niveau actuel de trafic, l'articulation avec le flux TGV ne présente pas de grand intérêt. En revanche, la complémentarité avec les flux TER et Intercités peut être utile pour distribuer les voyageurs aériens vers leur destination finale dans la région. La liaison directe de l'aéroport avec le quartier de la nouvelle gare pourrait également présenter un intérêt pour les commerces, services et autres activités qui s'y implanteront.

Cette liaison pourra prendre la forme d'un embranchement routier, partant du contournement de Cers et s'insérant entre la voie ferrée et les emprises de l'aéroport. La création, à terme, d'une halte ferroviaire au droit de l'aéroport est une possibilité envisageable dans le cadre d'un fort développement de ce dernier.

4.1.5.3. Articulation avec l'échangeur autoroutier A9/A75

L'échangeur A9/A75 sera l'un des dispositifs routiers les plus empruntés pour rejoindre la gare TGV. L'aboutissement du barreau autoroutier de la Devèze est situé à environ 1000 mètres du nouveau quartier.

Le système de connexion avec cet échangeur est conçu pour pouvoir absorber un trafic important en dédoublant les liaisons :

- ▶ soit par la rocade est via l'échangeur de la Montagnette,

- ▶ soit par le boulevard urbain via le demi-échangeur sur le barreau de la Devèze.

Ainsi, même en période de pointe touristique où la rocade est particulièrement chargée, le nouveau quartier conservera une bonne accessibilité aux autoroutes.

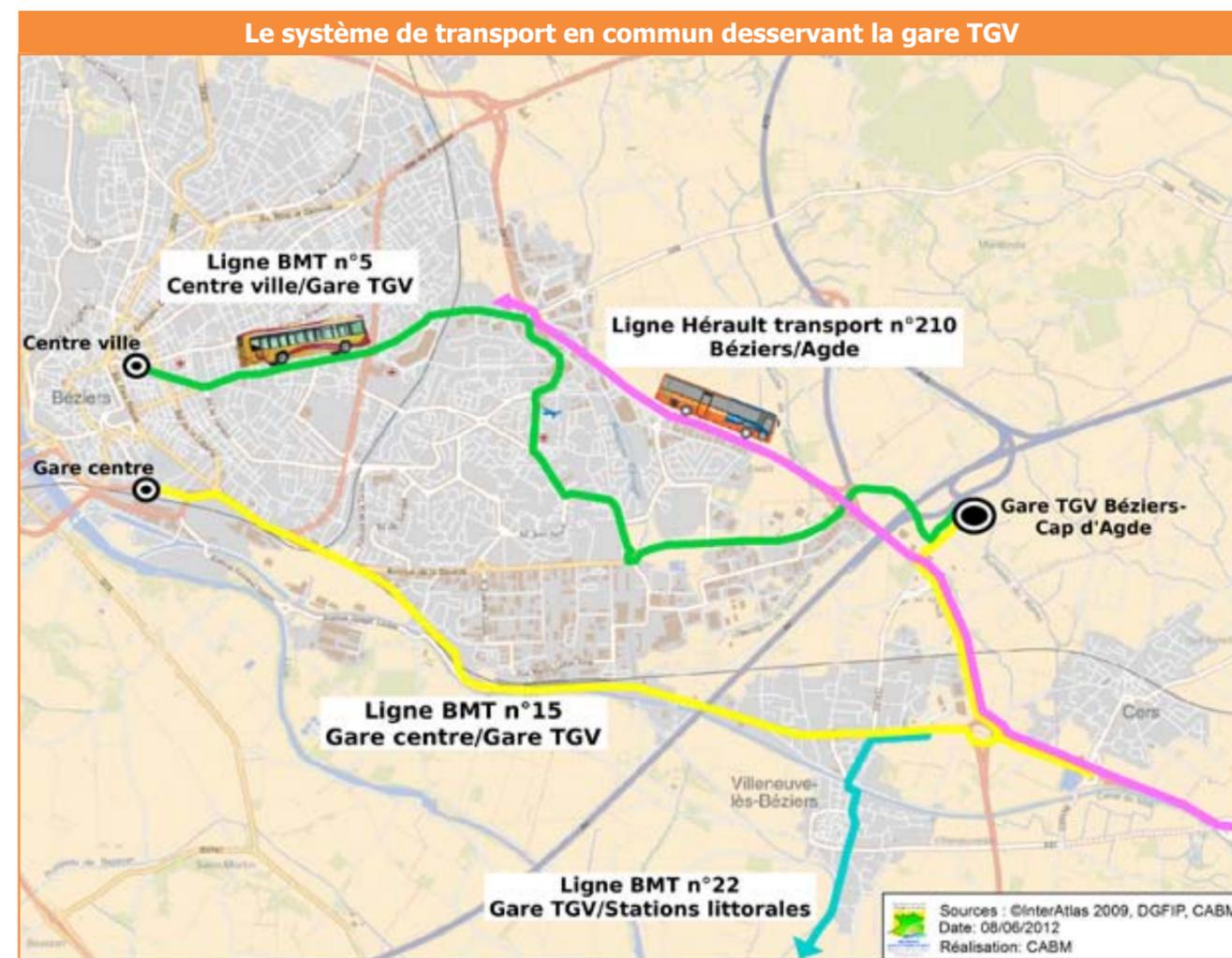
4.1.5.4. Articulation avec le système de transport en commun

La CABM engage actuellement l'élaboration de son Plan des Déplacements Urbains (PDU). La réorganisation du réseau de transport en commun et de voies douces, pour tenir compte de l'implantation de la nouvelle gare TGV, est l'un des objectifs majeurs de ce PDU.

Ainsi, il prendra en compte les éléments suivants :

- ▶ La gare nouvelle sera le cœur d'un des 5 pôles majeurs d'intermodalité identifiés dans le SCoT du Biterrois. A ce titre, elle sera un point de convergence des lignes de transport en commun, que ce soit celles de Béziers Méditerranée Transport comme celles de Hérault Transport.
- ▶ Afin de relier efficacement les deux gares entre elles, et en plus de la liaison ferroviaire, une navette routière à haut niveau de service sera mise en place.
- ▶ Une ligne de bus à haut niveau de service sera définie entre le centre ville et la gare nouvelle, en desservant les principaux pôles d'intérêt comme l'hôpital, le secteur des arènes, le campus universitaire...
- ▶ Des liaisons de transport en commun seront également envisagées en direction des stations littorales biterroises (Sérignan, Valras-Plage, Vendres).

Par ailleurs, la CABM vient d'approuver son schéma des voies stratégiques cyclables, qui prévoit la réalisation d'un réseau maillé de voies cyclable. A l'échelle du nouveau quartier, toutes les voies structurantes accueilleront des pistes cyclables.



4.2. La Gare et son quartier

4.2.1. Les solutions de tracés ferroviaires et leur incidence sur la gare

4.2.1.1. Le dévoiement de la ligne classique

4.2.1.1.1. Les raisons conduisant à demander le dévoiement

Les territoires de Villeneuve-les-Béziers et Cers sont très impactés par les différentes infrastructures (canal du Midi, voie ferrée, rocade, autoroutes) qui découpent leurs bords communaux et posent de nombreux problèmes de liaison entre les différents secteurs de ces communes. La LNMP va venir rajouter une coupure supplémentaire.

Or, le projet de gare nouvelle «Béziers-Cap d'Agde» propose une gare TGV connectée au TR. Étant donné la localisation de cette gare, ceci implique la création d'une boucle de voie nouvelle, quittant le tracé de la ligne classique et venant se positionner parallèlement à la LGV en gare nouvelle, avant de retourner vers la ligne classique... c'est-à-dire encore **une coupure supplémentaire dans le territoire** des communes.

Le parti d'aménagement retenu est donc de dévoyer entièrement la ligne classique pour qu'elle passe par la nouvelle gare TGV, et de **démanteler la ligne actuelle** dans la traversée de Cers et de Villeneuve-les-Béziers, ce qui permet de **réunifier les espaces de développement** de ces deux communes et de proposer un **projet de développement global et cohérent**.

Si la réalisation du dévoiement de la ligne classique n'est pas lancée en même temps que la réalisation de la LNMP, il sera indispensable de geler les emprises correspondantes qui garantiront, à terme, la possibilité de raccorder les TR à la nouvelle gare. En conséquence, **les emprises du dévoiement devront être intégrées dans la DUP**.

4.2.1.1.2. Contraintes technique et descriptif

Le dévoiement de la ligne classique suppose d'adapter le nouveau tracé aux contraintes maximale du trafic que celle-ci doit supporter.

Ainsi, les **pentés maximales sont plafonnées** du fait de l'existence de trains de fret lourds : 0,75% maximum.

Les **rayons de courbures sont eux limités** par les trains voyageurs qui empruntent la ligne à 160 km/h : 1000 mètres minimum.

Ces contraintes impliquent que la voie classique dévoyée sera en tranchée sur une partie importante de son linéaire, et notamment au niveau de la future gare.

En venant de l'ouest, la déviation de la ligne classique (LC) se détache du tracé actuel peu avant le franchissement de l'A9, de façon à limiter l'impact de la courbe sur le bâti existant de Villeneuve-les-Béziers. Les études fines de tracé préciseront s'il est nécessaire de modifier le franchissement sous l'A9, l'ouvrage existant présentant des surlargeurs au nord qui peuvent être utilisées. Peu après le franchissement de l'A9, la ligne dévoyée passe sous la LGV avec un ouvrage d'environ 200 mètres de long. Le tracé reste à l'air libre (en section courante) entre la bifurcation et le pk 1+650, qui représente le début de la tranchée couverte. Le tracé est en tranchée couverte en-dessous de la RD612 et du boulevard urbain, sur 240 mètres, jusqu'au pk 1+890. Le tracé se positionne au plus près de la LGV dans le secteur de la future gare d'interconnexion TGV-TR. Cette solution permet un alignement droit (et en palier) de 1 650 mètres en section gare. Dans la partie Est du secteur gare, le tracé sera en tranchée couverte sur 300 mètres afin de franchir les deux cours d'eau présents, l'Ardaillou et les Acacias. Ensuite, le tracé reste en tranchée ouverte jusqu'au pk 3+700, où il franchit le ruisseau de la Pouline en tranchée couverte sur environ 40 mètres.

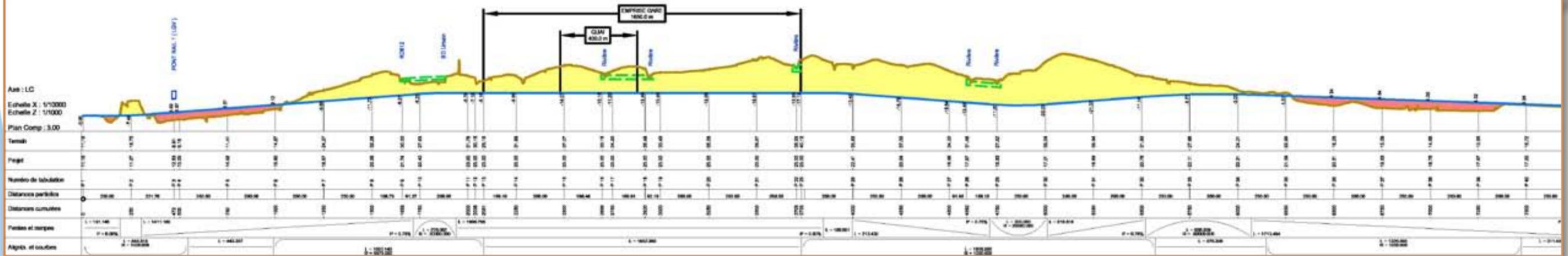
Enfin, le tracé reste en tranchée ouverte jusqu'au pk 4+590, où il franchit les cours d'eau des Crémats en tranchée couverte sur environ 150 mètres.

Au-delà de la future gare de Béziers-est, le tracé présente deux grands tronçons en courbe, d'un rayon de 1000 mètres, puis se raccorde à la LC existante à l'est de l'Ardaillou.

Cette solution permet la réalisation du raccordement de la LC à la future LNMP, en respectant les exigences de tracé retenues par RFF. Elle garantit un moindre impact sur le bâti à l'ouest de la zone d'étude, entre le franchissement de l'A9 et la RD612.

Le dévoiement de la ligne classique

HYPOTHESE DE TRACE LNMP N°4 SOLUTION 1



4.2.1.2. Le passage de la LGV

Les principaux enjeux pour le passage de la LGV sur le secteur de Béziers-est sont de :

- ▶ minimiser l'impact sur les secteurs bâtis de Villeneuve-les-Béziers,
- ▶ gérer le franchissement routier (RD612; boulevard urbain) et les nombreux franchissements de ruisseaux, tout en trouvant une longueur suffisante, en alignement droit et horizontal, pour installer la gare nouvelle, environ à la hauteur du raccordement de l'A75 sur l'A9.

Ces considérations, ajoutées à celles du positionnement de la ligne classique en tranchée au droit de la gare ont amené à envisager deux familles de tracé.

4.2.1.2.1. Le tracé en passage inférieur

Ce tracé prend pour hypothèse de se caler sur l'altimétrie de la ligne classique dans le secteur de la gare nouvelle.

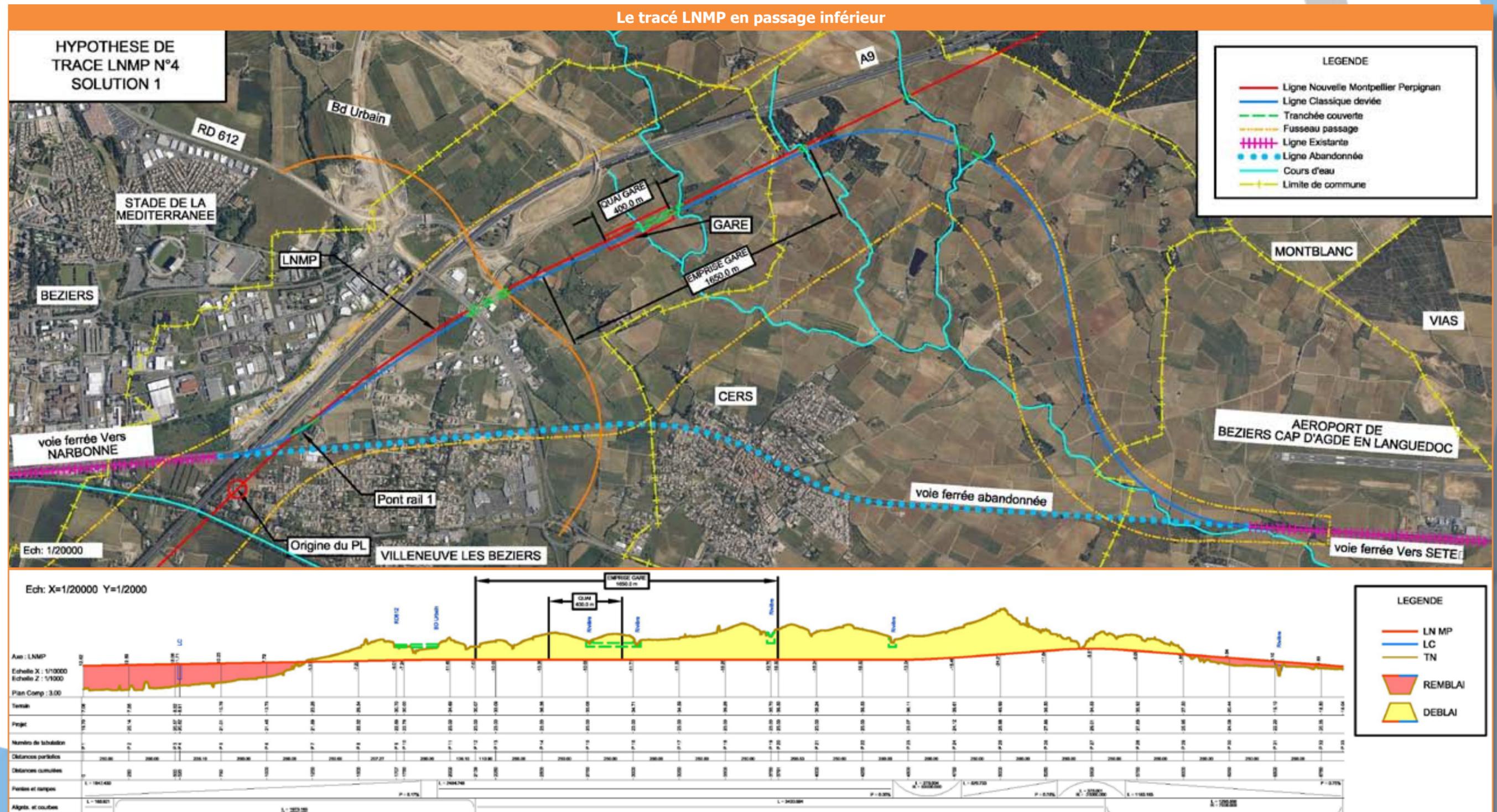
Il implique donc un **tracé en tranchée** et des **franchissements sous les routes et sous les ruisseaux**.

En contrepartie, il présente l'avantage :

- ▶ d'avoir un **profil en long très plat**, donc optimal pour le positionnement de la gare,
- ▶ de permettre des **échanges quai à quai avec la ligne classique**,
- ▶ de permettre un **raccordement entre la LGV et la ligne classique**, si un tel dispositif s'avérait utile pour l'exploitation de l'infrastructure.

On peut noter qu'une variante de disposition de la ligne classique encadrant le faisceau LGV permet dans cette configuration de maximiser les correspondances quai à quai et d'optimiser les possibilités de raccordement entre LGV et LC.

La contrainte de ce tracé est de présenter un linéaire important en tranchées profondes, ce qui nécessite la



conception de dispositifs permettant de franchir, en passage, inférieur des ruisseaux qui présentent un régime torrentiel.

Dans le sens ouest/est, le tracé retenu pour la LNMP franchit la LC déviée avant le franchissement de l'A9 en pont rail d'environ 200 mètres. Le tracé reste à l'air libre (en section courante) entre le pont rail et le pk 1+700, à partir duquel il passe en tranchée couverte. Le tracé reste en tranchée sous la RD612 et le boulevard urbain sur 400 mètres, jusqu'au pk 2+100.

Au niveau de la section en gare, le tracé reste en alignement droit sur une longueur d'environ 1 650 mètres, afin de permettre la fonctionnalité de raccordement entre les voies de la LNMP et la LC. De plus, au niveau de la gare, le tracé restera en tranchée couverte sur 300 mètres afin de franchir les deux cours d'eau présents, l'Ardailou et les Acacias. Ensuite, le tracé restera en tranchée ouverte jusqu'au pk 3+730, où il franchit le ruisseau de la Pouline en tranchée couverte sur environ 40 mètres. Enfin, le tracé reste en tranchée ouverte jusqu'au pk 4+400, où il franchit le cours d'eau des Crémats en tranchée couverte sur environ 40 mètres.

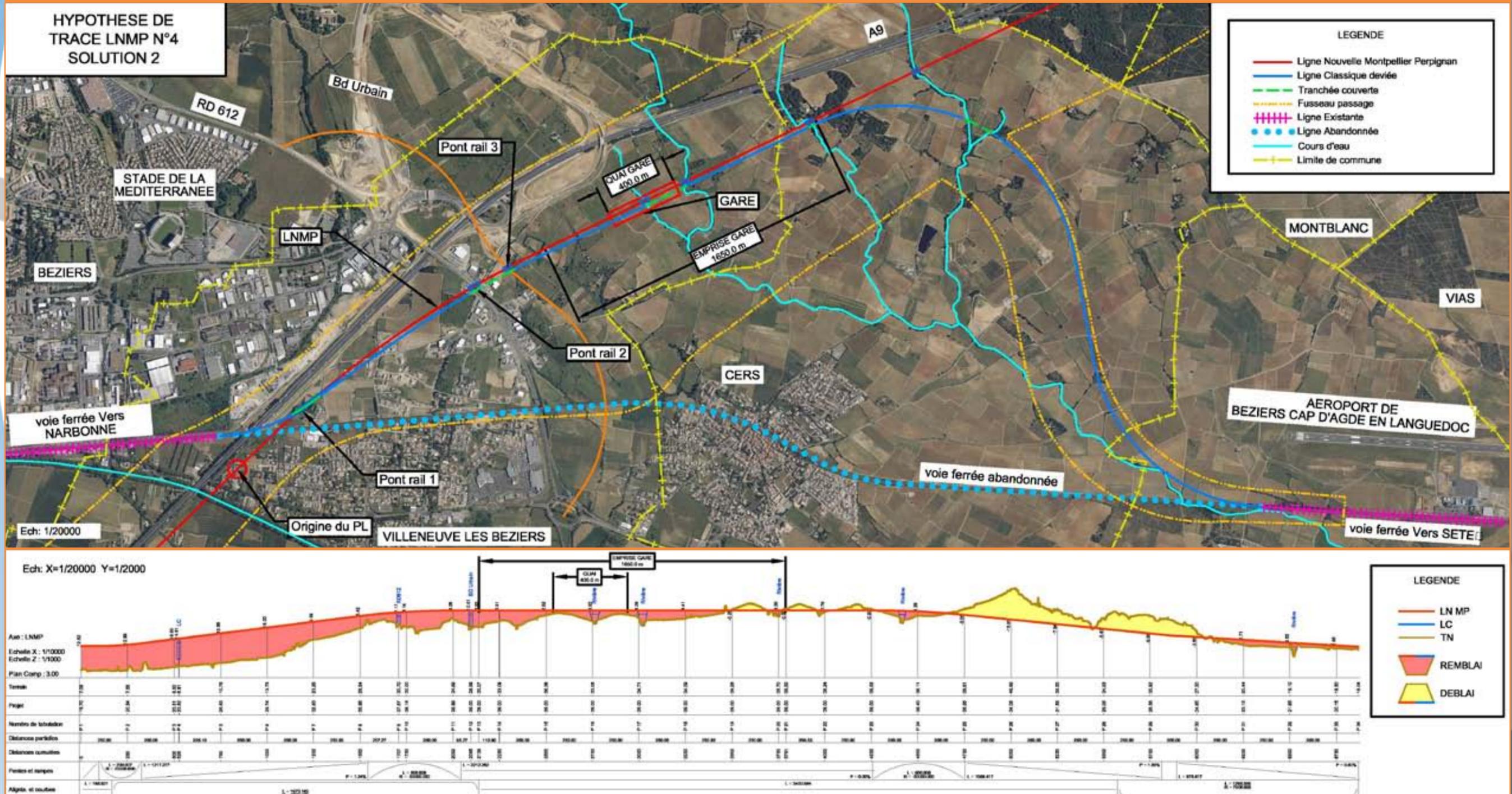
4.2.1.2.2. Le tracé en passage supérieur

Ce tracé prend pour hypothèse de **franchir les ruisseaux et les voies routières en passage supérieur**. Cette solution technique est plus simple à mettre en œuvre puisqu'on **évite les passages sous les ruisseaux**. Elle impose néanmoins la réalisation de **talus parfois importants** (plus de 15 mètres). De plus, avec ce tracé, le **palier horizontal pour positionner la gare est plus difficile à trouver**. Enfin, ce tracé nécessite une **gare sur deux niveaux** (souterrain pour la LC, aérien pour la LGV) et ne permet **aucun raccordement entre la LGV et la LC**.

Dans le sens ouest/est, le tracé retenu pour la LGV franchit la LC avant le franchissement de l'A9 en pont rail d'environ 200 mètres. Le tracé reste à l'air libre (en section courante) entre le pont rail et le franchissement de la RD612 et du boulevard urbain, sur lesquels il passe en pont rail d'environ respectivement 50 mètres et 30 mètres.

Au niveau de la section gare, le tracé reste en alignement droit sur un linéaire d'environ 1 650 mètres.

Le tracé LNMP en passage supérieur



4.2.1.3. Le fonctionnement de la gare

4.2.1.3.1. Les éléments de base

Quelles que soient les hypothèses retenues pour les tracés des voies, la gare nouvelle sera conçue pour accueillir environ **1,5 millions de voyageurs par an**. Ceci implique donc un bâtiment d'environ 14 000 m² répartis de la façon suivante :

- ▶ **11 500 m² dédiés directement au fonctionnement de la gare** (accueil, vente de billets, salles d'attente, salle d'échanges, consignes, bureaux d'exploitation...)
- ▶ **2 500 m² dédiés aux commerces et services** (commerces, restauration, location de véhicules, bureaux divers...)

A ce bâtiment s'ajouteront des espaces extérieurs assurant notamment les fonctions de stationnement et de parking d'une surface minimale de 3,5 hectares.

La gare sera située à cheval sur le faisceau LGV de façon à pouvoir s'ouvrir sur les deux faces :

- ▶ **une face «urbaine»**, coté sud, qui accueillera le bâtiment principal, donnant sur un large parvis formé d'une place urbaine assurant l'articulation entre la gare et son quartier. Cette place accueillera les transports en commun, les taxis, les modes doux et les aires de dépose-minute.
- ▶ **une face «technique»**, coté nord, qui accueillera l'ensemble des parkings, courte durée, longue durée, autocar, loueurs de voiture, personnel... Elle pourra également accueillir les équipements et établissements techniques relatif au fonctionnement de la gare et de la LGV.

4.2.1.3.2. La gare en tranchée

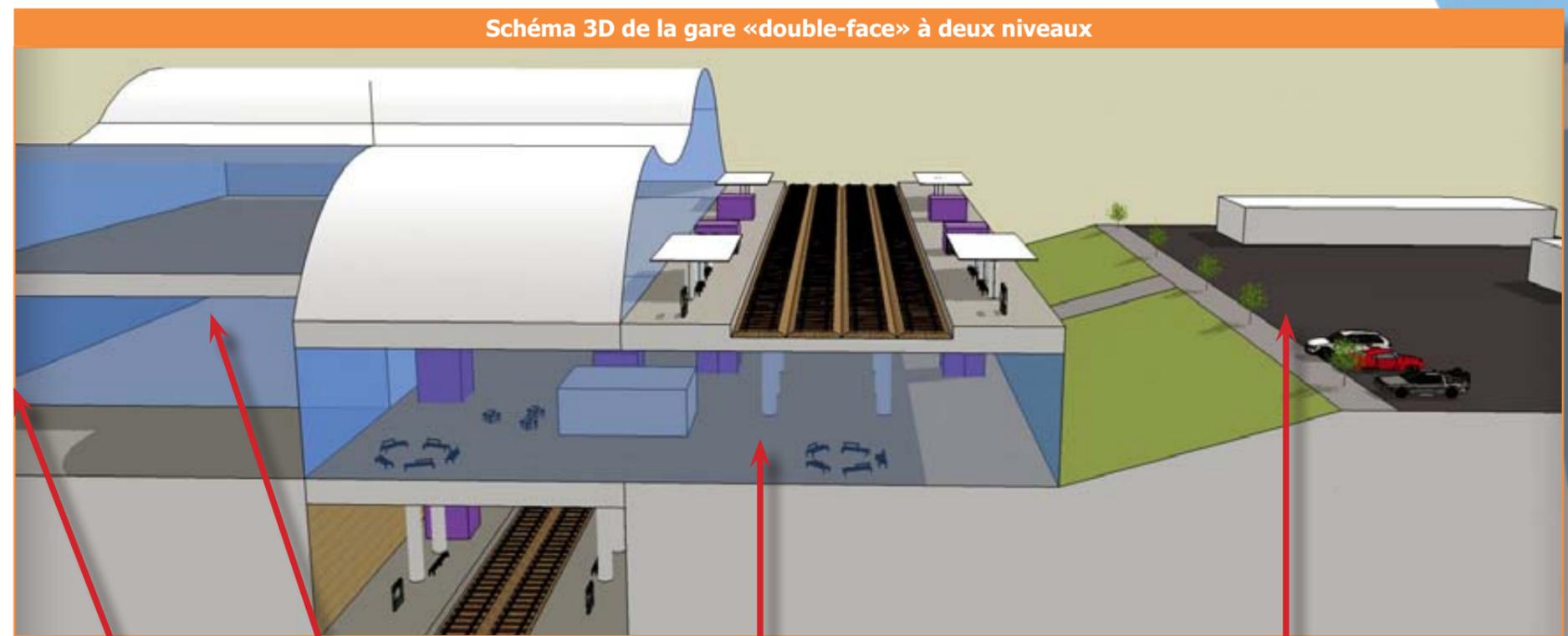
Cette configuration de gare **correspond à une LGV en tranchée**.

Dans ce cas la salle d'échanges sera située à cheval sur le faisceau ferroviaire, au niveau du terrain naturel. L'ensemble des quais LGV et LC seront sur une même plateforme enterrée, située sous la salle des échanges, et accessible par escalators et ascenseurs.

4.2.1.3.3. La gare à deux niveaux

Cette configuration de gare **correspond à une LGV en talus**.

Dans ce cas, la salle d'échanges sera située sous le faisceau LGV et au dessus de la LC. La plateforme supérieure, située environ 6 mètres au dessus du terrain naturel, accueillera les quais d'accès aux TGV. La plateforme inférieure, enterrée, accueillera les quais de la ligne classique. Ces deux plateformes seront accessibles à partir de la salle d'échanges par escalators et ascenseurs.

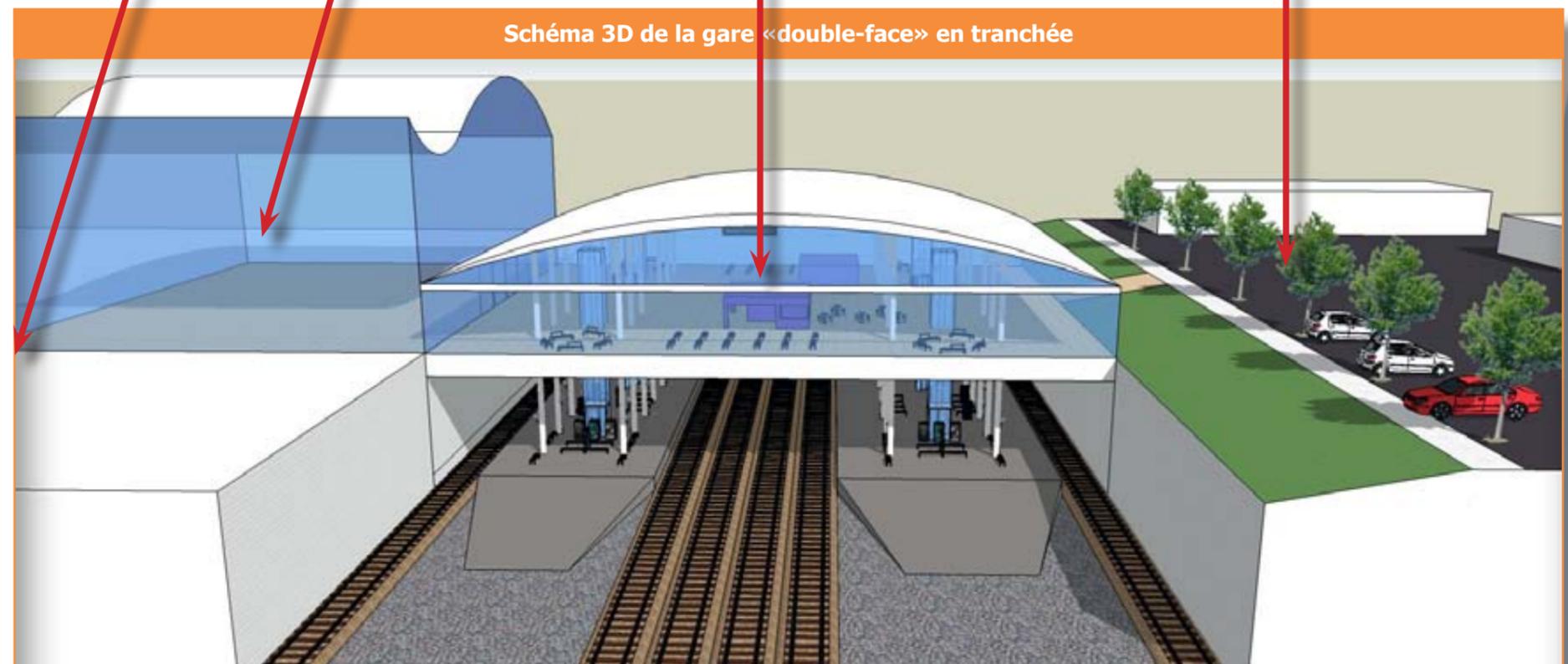


**Parvis urbain
taxis - bus
dépose minute**

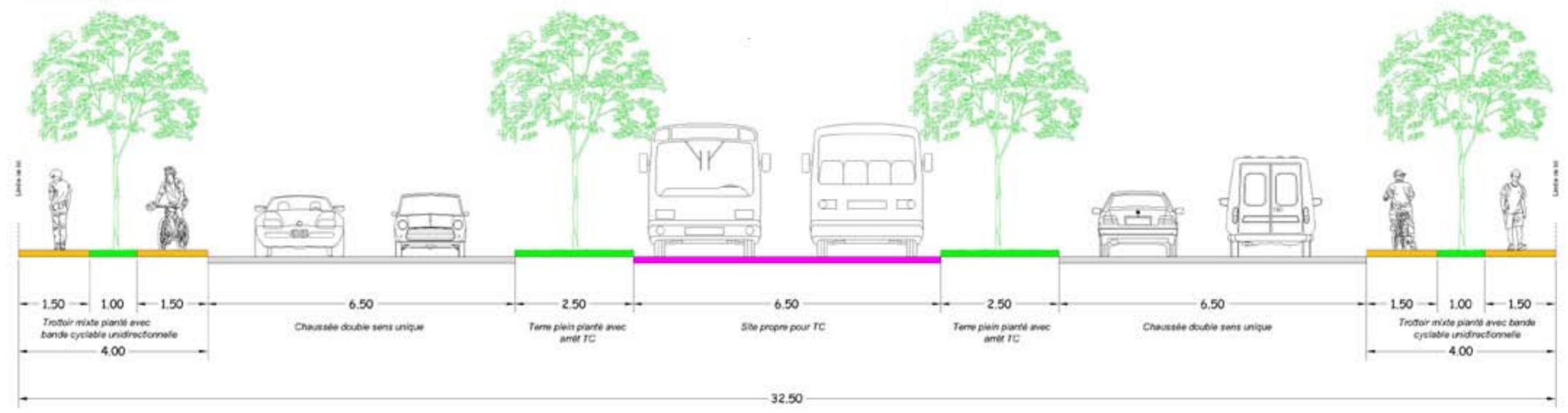
Bâtiment principal

Salle des échanges

Parkings et gare routière



Profil type 1 : le boulevard urbain



4.2.2. Construction de l'armature viaire

4.2.2.1. Les points d'accroche sur les grandes voies de transit

La bonne desserte de la gare nouvelle et de son quartier passe par la multiplication des points d'accroche avec les grandes infrastructures de transit que sont les autoroutes et les grandes départementales, dont la rocade Est. C'est pourquoi le projet de nouveau quartier s'appuie sur 5 points d'échanges avec ces infrastructures.

- ▶ L'échangeur du barreau de la Devèze : le boulevard urbain, qui traverse le parc d'activités économiques (PAE) de la Méridienne est directement connecté à cet échangeur qui permet l'accès aux autoroutes, à la rocade Est ou à la ville.
- ▶ L'échangeur de la Montagnette : cet échangeur sera dénivelé et raccordera le boulevard urbain à la rocade Est
- ▶ Le carrefour de la Méditerranée : ce carrefour giratoire correspond à la convergence de la rocade Est, de la route d'Agde (RD612) et de la route des plages (RD64). Il est prévu de dénivelé la liaison Rocade-Route d'Agde. Ainsi, l'extrémité sud du boulevard urbain se connectera à ce carrefour une fois les travaux de dénivellement réalisés.
- ▶ Le demi-échangeur du barreau de la Devèze : ce demi-échangeur, prévu dans le cadre du PAE de la Méridienne permet de relier directement le boulevard urbain au barreau autoroutier sans passer par l'échangeur de la Devèze. Ceci permet de capter le flux de véhicules venant des autoroutes et allant vers la Méridienne ou le quartier de la nouvelle gare, ce qui permet de réduire les risques de saturation de l'échangeur de la Devèze.
- ▶ L'échangeur de Cers - Portiragnes : cet échangeur permettra de raccorder le contournement nord de Cers à la RD612. Ceci offrira un itinéraire particulièrement efficace aux véhicules venant de l'Est (Agde) pour rejoindre le quartier de la nouvelle gare.

4.2.2.2. Les voies structurantes

Le quartier de la nouvelle gare est essentiellement structuré autour de deux voies structurantes :

- ▶ Le boulevard urbain qui assure les liaisons Nord-Sud.
- ▶ L'avenue diagonale prolongée par le contournement de Cers qui assure les liaisons Est-Ouest.

Ces voies présenteront un caractère résolument urbain et permettront un développement, sur leur linéaire, de constructions d'habitat, de commerces et services, et d'activités tertiaires.

4.2.2.3. Le boulevard urbain

Ce boulevard est inscrit dans le schéma de secteur Est approuvé en 2005 par la CABM. Il s'étend de l'entrée de Boujan-sur-Libron, au nord et s'achève au Sud sur le carrefour de la Méditerranée à Villeneuve-les-Béziers (Tracé approuvé : cf. paragraphe 1.1.2.2. «L'organisation viaire sur le territoire de la CABM»).

Le quartier de la nouvelle gare est concerné par le tronçon sud de ce boulevard qui arrivera du nord, franchissant l'A9, en provenance de la Méridienne.

Un premier carrefour giratoire sera établi entre le franchissement de l'A9 et le franchissement de la LNMP, permettant la desserte de l'espace situé au nord de la LGV.

Après le franchissement du faisceau ferroviaire, le boulevard se connectera au giratoire sud de l'échangeur de la Montagnette, puis s'orientera vers le sud-est jusqu'à une place urbaine triangulaire où il obliquera de nouveau vers le sud, pour traverser le nouveau quartier d'habitat avant de s'achever sur le carrefour de la Méditerranée.

Depuis le franchissement de l'A9 jusqu'à la place urbaine, le boulevard urbain présentera un profil en travers comportant un site propre de transport en commun, 2x2 voies de circulation, des trottoirs et des pistes cyclables (cf. profil type 1).

Dans son dernier tronçon le plus au Sud, alors que le boulevard urbain aura surtout un rôle de structuration

Profil type 2 : le boulevard urbain, tronçon sud (quartier d'habitat)

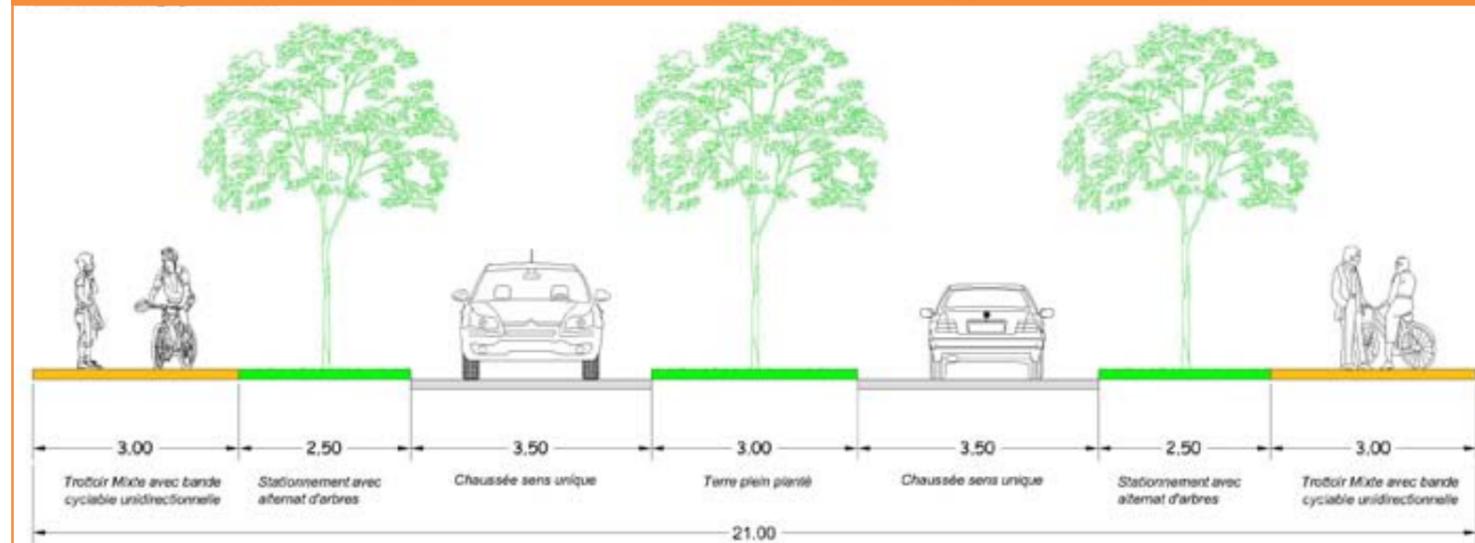
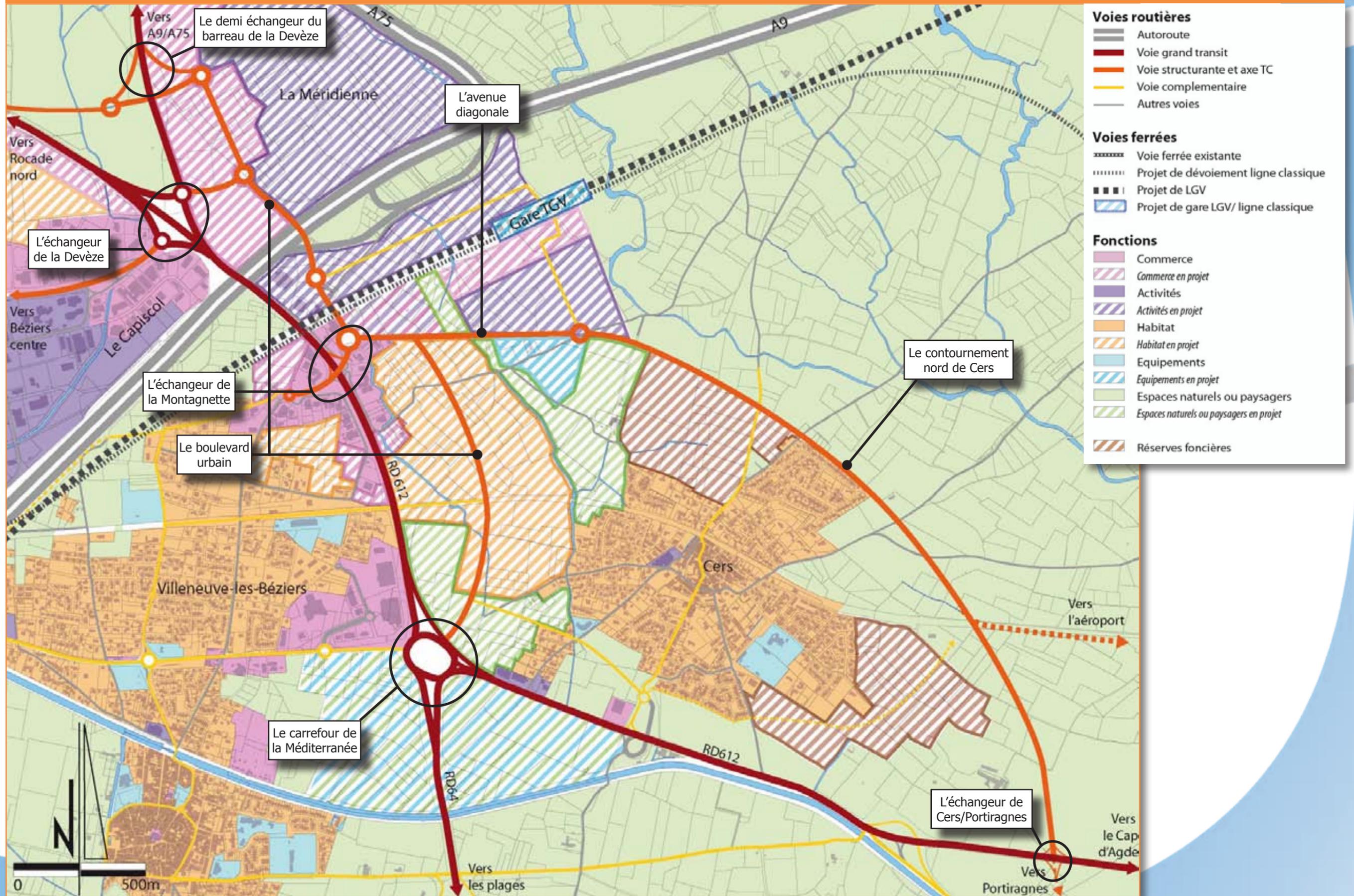


Schéma général d'aménagement



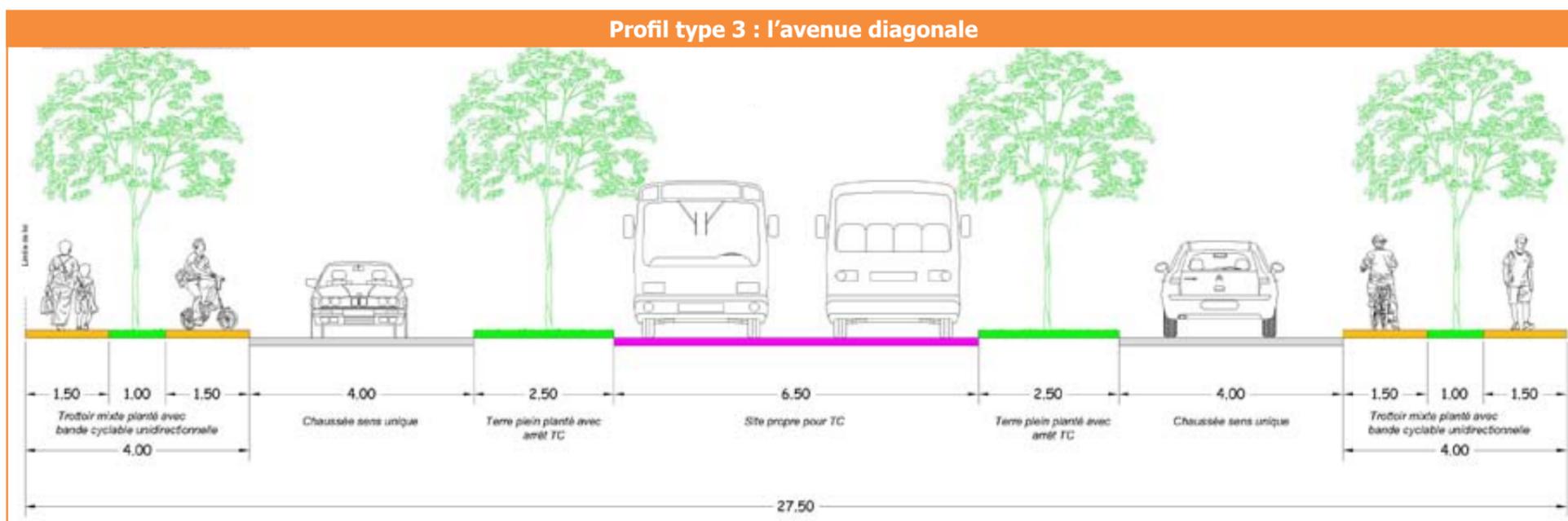
du nouveau quartier d'habitat, son profil sera réduit à 2x1 voies de circulation, avec terre-plein central, stationnement longitudinal, trottoirs et pistes cyclables (Cc. profil type 2).

4.2.2.4. L'avenue diagonale

Cette avenue prendra naissance en s'accrochant au boulevard urbain au niveau de la place urbaine triangulaire. Elle traversera le nouveau quartier en direction du sud-est, jusqu'à une place d'entrée de ville située au sud de la gare nouvelle. Au-delà des limites de l'urbanisation, elle se poursuivra avec le contournement nord de Cers, qui se raccordera sur la RD612 environ 3 km plus à l'est.

Le profil en travers de l'avenue diagonale, dans sa section urbaine, comprendra un site propre de transport en commun, 2x1 voies de circulation, des trottoirs et des pistes cyclables.

Au-delà des limites urbanisées, la voie prendra un caractère routier 2x1 voies en contournant Cers.



4.2.2.5. Les voies complémentaires

On identifie deux voies complémentaires dont la fonction est de relier les installations de la gare nouvelle aux voies structurantes, l'une par le nord, l'autre par le sud. De même que les façades nord et sud de la gare n'auront ni la même fonction ni le même caractère, les deux voies complémentaires seront très différentes : la voie nord aura un caractère plus routier alors que la voie sud développera au contraire un aspect extrêmement urbain. Ces deux voies se connecteront entre elles à la hauteur de la gare grâce à un ouvrage permettant de franchir le faisceau ferroviaire.

4.2.2.6. La voie de desserte technique

Cette voie prendra naissance sur le boulevard urbain, au niveau du giratoire situé entre l'A9 et la LGV. Elle traversera l'ensemble du secteur compris entre l'A9 et la LGV, desservant les différents parkings liés à la gare et les éventuelles installations techniques. A la hauteur de la gare, elle obliquera vers le sud, pour traverser le faisceau ferroviaire et se raccorder au parvis de la gare.

Son profil, simple et dédié principalement à un écoulement confortable des flux automobiles, permettra néanmoins d'accueillir les piétons et les cycles.

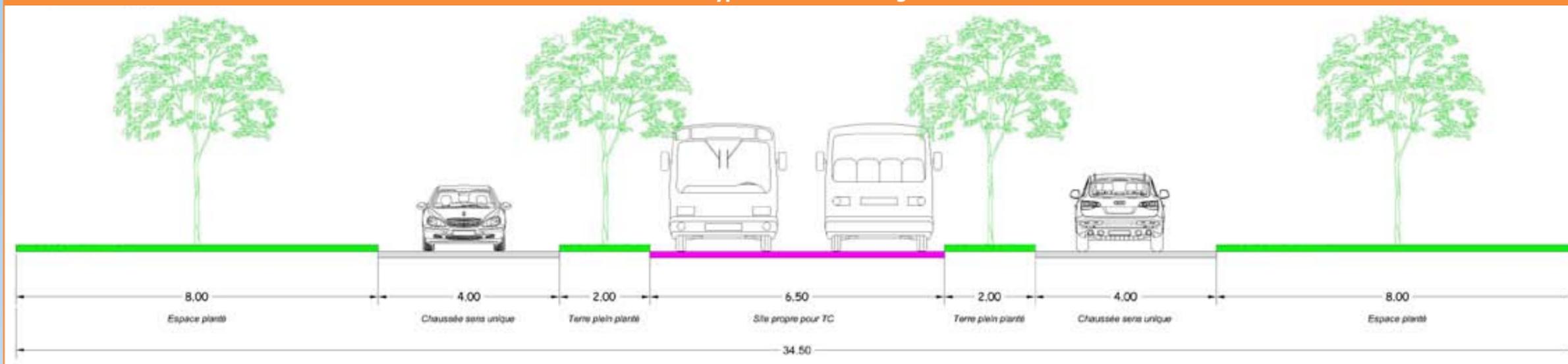
4.2.2.7. Le mail de la gare

Cette voie présentera le caractère urbain le plus affirmé de tout le quartier. En effet elle s'étend stratégiquement entre le parvis de la gare et la place d'entrée de ville au bord de laquelle se développera un programme d'équipements majeurs de la CABM.

Elle aura pour fond de perspective le bâtiment principal de la gare et contribuera à sa mise en scène. Elle desservira le cœur du quartier de la nouvelle gare, depuis le secteur dédié aux services touristiques autour du parvis de la gare, à travers le quartier d'affaire, et jusqu'aux espaces d'équipements communautaires donnant sur la place d'entrée de ville.

Son profil sera basé sur celui de l'avenue diagonale, avec le site propre de transport en commun et les deux voies de circulation, mais avec des espaces piétons largement étendus (au moins 8m) de part et d'autre de façon à permettre les usages urbains, les terrasses de restaurants... Son caractère très urbain sera prolongé sur le parvis de la gare ainsi qu'au sud sur la place d'entrée de ville.

Profil type 5 : le mail de la gare



4.2.3.L'organisation du quartier gare

4.2.3.1.Les principes généraux d'organisation

L'organisation du nouveau quartier s'appuie sur :

- ▶ les contraintes de positionnement du faisceau ferroviaire et l'emplacement de la nouvelle gare,
- ▶ la mise en place du réseau de voiries structurant le secteur,
- ▶ l'armature naturelle du site, formée par les ruisseaux temporaire et la végétation qui les accompagnent,

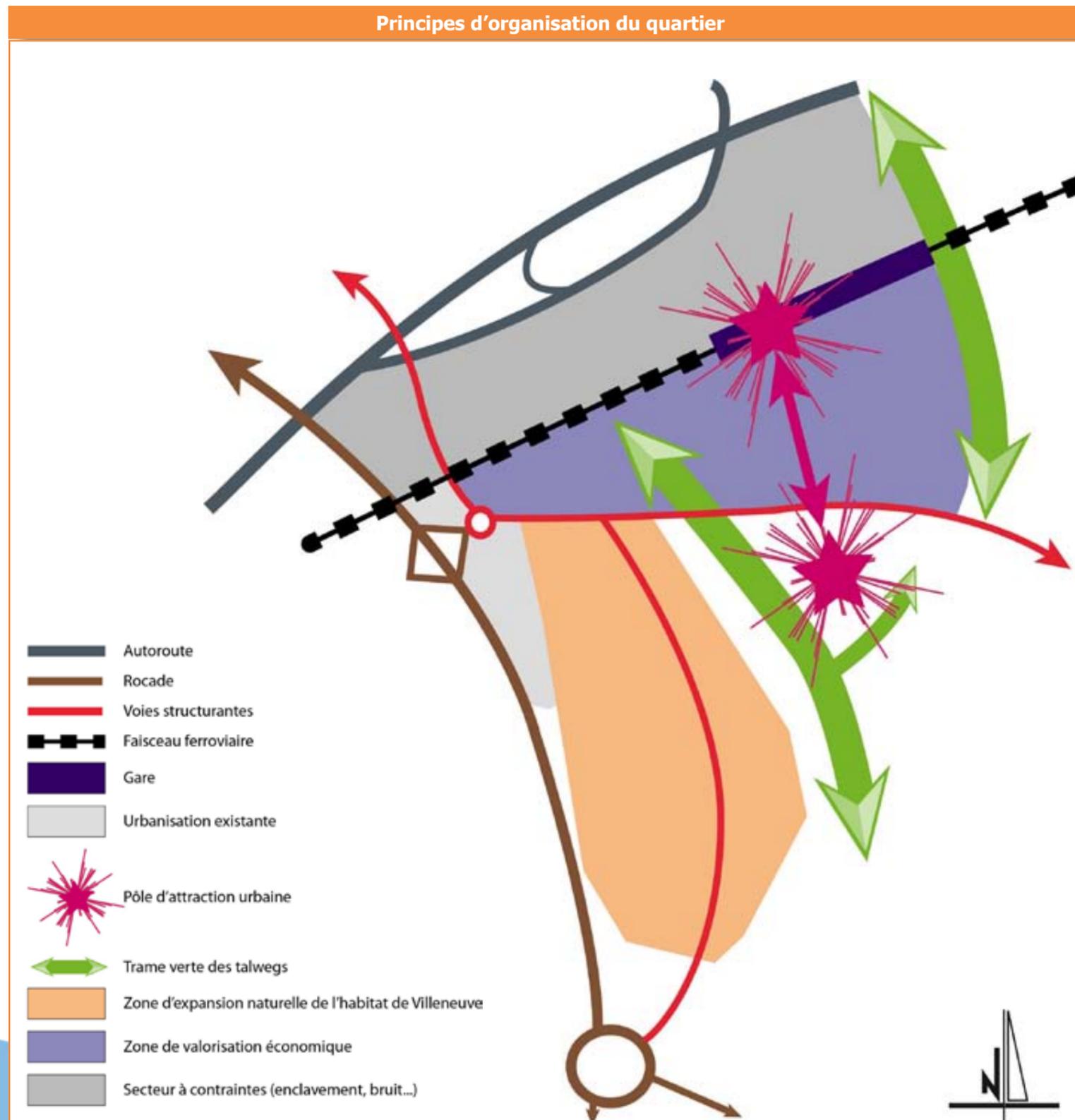
La limite ouest du nouveau quartier est définie par la rocade qui constitue une coupure dans le territoire.

La limite est s'appuie sur la trame verte formée par les talwegs.

On identifie alors trois grands secteurs :

- ▶ l'espace d'extension de l'habitat de la commune de Villeneuve-les-Béziers situé au sud de l'avenue diagonale, et irrigué par le boulevard urbain,
- ▶ l'espace de valorisation économique situé entre l'avenue diagonale et le faisceau ferroviaire,
- ▶ un secteur dont l'environnement est contraint car il est situé entre l'A9 et le faisceau ferroviaire.

Au milieu de l'espace de valorisation économique, le parti retenu est de créer un cœur urbain en s'appuyant sur deux pôles d'attraction que sont la gare nouvelle d'une part et un équipement communautaire majeur d'autre part.



4.2.3.2. Le quartier du parvis de la gare

Ce secteur est en contact direct avec la gare nouvelle. Il accueillera donc de façon préférentielle les services aux voyageurs. On retrouve dans cette catégorie :

- ▶ restauration,
- ▶ hôtellerie,
- ▶ banques,
- ▶ agences de tourisme (des antennes d'offices du tourisme locaux y trouveront bien évidemment leur place),
- ▶ agences de location de véhicules,
- ▶ commerces divers,
- ▶ activités tertiaires, notamment en rapport avec le tourisme.

Le secteur s'organise autour du parvis urbain accueillant les transports en commun, les taxis et les dépose-minutes.

Le bâti, dans ce secteur, sera collectif, de hauteur R+3 au minimum. Il présentera des rez-de-chaussée commerciaux pour les constructions donnant sur le parvis de la gare et sur le mail.

Surface du secteur : environ 6 hectares dont 1,5 hectares d'espaces publics (parvis et mail).

4.2.3.3. Le quartier d'affaires

Ce secteur se situe en seconde ligne par rapport à la gare, mais se trouve tout de même sur l'axe stratégique entre la gare et le secteur d'équipements communautaires.

La dominante de cet espace sera l'accueil d'activités tertiaires. La proximité immédiate de la gare, combinée à un environnement urbain, devrait permettre d'attirer des directions régionales déconcentrées d'entreprises ou d'organismes nationaux.

Le bâti, dans ce secteur, sera également collectif, de hauteur R+3 au minimum. Il présentera des rez-de-chaussée commerciaux pour les constructions donnant sur le mail de la gare, ou sur la place d'entrée de ville.

Surface du secteur : environ 13 hectares, dont 2,7 hectares d'espaces publics (mail et place d'entrée de ville).

4.2.3.4. Le pôle d'équipement communautaire

Ce secteur est très important puisqu'il constitue le second pôle d'attractivité du nouveau quartier et permettra ainsi de créer une synergie urbaine tout le long du mail de la gare.

Ce secteur sera structuré autour d'un équipement de nouvelle génération permettant l'accueil polyvalent de manifestations professionnelles et culturelles.

Il sera à la fois :

- ▶ un espace de conférences, avec des salles permettant l'accueil de séminaires et symposiums, amphithéâtre, salle de projection...
- ▶ un espace culturel, avec des halls permettant de recevoir des expositions artistiques, des installations de créateurs, des expositions thématiques itinérantes d'envergure nationale, des délocalisations de collections de musées nationaux...

Autour de cet équipement majeur, d'autres équipements ou services connexes pourront se développer qu'ils soient publics ou privés.

Surface du secteur : environ 5 hectares.

4.2.3.5. L'écoquartier d'habitat

Ce secteur, le plus vaste du nouveau quartier, sera consacré au développement de l'habitat. La commune de Villeneuve-les-Béziers a engagé depuis 2010 les études sur l'urbanisation de cet espace. En effet, il s'agit des dernières disponibilités foncières pour créer des extensions urbaines, le reste du ban communal étant soit déjà urbanisé, soit enclavé, soit inconstructible du fait des risques d'inondation.

Ce quartier d'habitat sera développé selon les normes «écoquartier». Il comporte une capacité à termes

d'environ 1500 logements, collectifs et individuels, sous forme de petits immeubles jusqu'à R+3, de maisons de villes et de programmes groupés. Il accueillera bien sûr les équipements et services nécessaires aux habitants tels que crèche, école, commerce de proximité...

Lors de l'abandon de la ligne classique actuelle après son dévoiement, le quartier pourra réutiliser l'actuel pont ferroviaire sur la rocade (RD612) pour créer une liaison avec le quartier situé de l'autre côté, et ainsi réduire la coupure urbaine provoquée par cette infrastructure routière.

La commune de Villeneuve-les-Béziers envisage à horizon 10 ans d'avoir développer environ 20 hectares de ce nouveau quartier d'habitat, soit 600 logements pour faire face à son accroissement de population.

Surface du Secteur : environ 49 hectares.

4.2.3.6. Le secteur activités/commerces

Ce secteur, situé au nord de l'entrée sur le nouveau quartier par l'échangeur de la Montagnette doit servir d'articulation entre la zone commerciale de la Montagnette existante, le secteur d'habitat situé plus au sud et les espaces stratégiques situés plus à l'Est vers la nouvelle gare. Ce rôle invite donc à conserver une relative mixité de fonctions sur cet espace, pouvant accueillir tous les types d'activités compatibles avec la proximité de l'habitat et la qualité architecturale indispensable en entrée de quartier. Les façades sur le boulevard urbain et la place urbaine seront particulièrement soignées, avec, dans la mesure du possible, des activités commerciales en rez-de-chaussée.

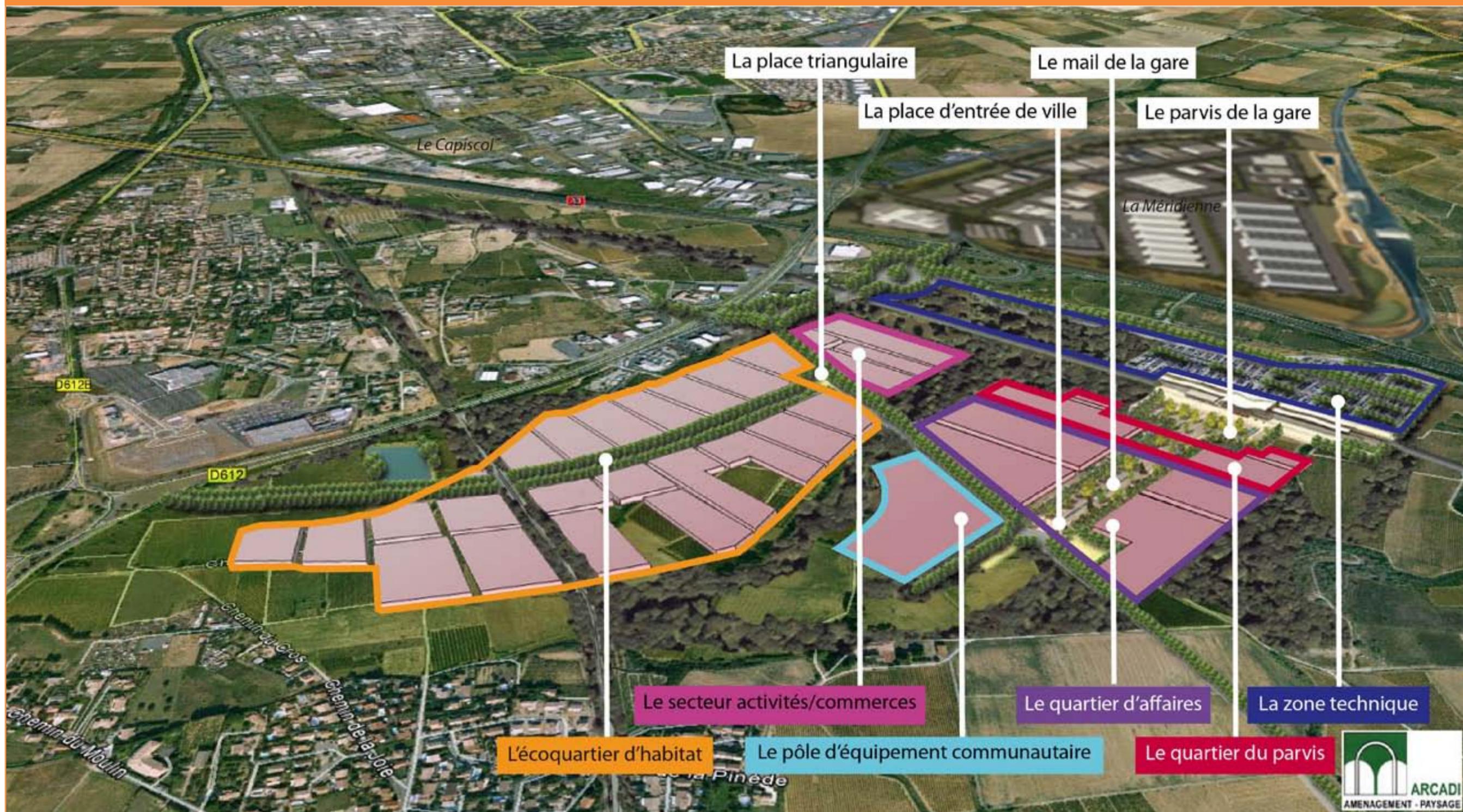
Surface du secteur : environ 5 hectares.

4.2.3.7. Le secteur technique

La vocation de ce secteur devait tenir compte de sa forme très étirée et du fait qu'il se retrouvait encadré par l'A9 au nord et le faisceau ferroviaire au sud. Le dispositif de voirie a permis de le désenclaver. Le secteur a donc tout naturellement été dédié à l'accueil des espaces de parkings et des annexes techniques de la gare. Néanmoins sa superficie est suffisante pour pouvoir accueillir au surplus, dans sa partie ouest, des activités qui ne seraient pas adaptées au caractère urbain développé au sud du faisceau ferroviaire. Ainsi, certaines activités actuellement présentes sur le secteur de la Montagnette pourraient être déplacées dans ce secteur, ce qui permettrait une recomposition plus urbaine de cette porte d'entrée sur la rocade.

Surface du secteur : environ 25 hectares.

Le nouveau quartier dans son contexte urbain



4.2.4. La question du phasage

4.2.4.1. Le phasage de l'infrastructure ferroviaire

Le projet proposé par le territoire implique non seulement la création d'une gare nouvelle sur la LNMP à Villeneuve-les-Béziers, mais aussi le dévoiement de la ligne classique pour permettre les correspondances entre TGV, TR et Intercité en gare nouvelle.

Les études de trafic et de fréquentation de la gare nouvelle semblent indiquer que, dans un premier temps, la desserte TR n'aurait pas d'effet significatif à court terme sur la fréquentation, vue l'offre actuelle de déplacement au départ des gares du territoire.

Néanmoins, à terme, une fois les nouvelles offres de transport mises en place, en particulier vers l'ouest (Toulouse, Bordeaux) et vers l'Espagne (Barcelone), cette possibilité de correspondance fer-fer deviendra un atout fondamental pour la gare nouvelle.

Dans cette perspective, un phasage de réalisation de l'infrastructure ferroviaire est proposé :

- ▶ 1ère phase : accueil de la LNMP et de la gare. La gare sera dès l'origine conçue pour pouvoir accueillir ultérieurement les voies de la ligne classique, et l'ensemble des infrastructures permettant la correspondance entre celles-ci et la LNMP. Le dévoiement de la ligne classique ne sera pas réalisé, mais les emprises nécessaires pour ces travaux seront d'ores-et-déjà réservées, à travers leur inscription dans la DUP de la LNMP.
- ▶ 2ème phase : dévoiement de la ligne classique. Les travaux de dévoiement permettront à la ligne classique de traverser la gare nouvelle. Ceci donnera sa pleine fonctionnalité à cet équipement majeur en offrant la possibilité de correspondances avec les TR et les Intercité. La voie classique actuelle sera désaffectée, et ses emprises réappropriées par le projet urbain des communes de Villeneuve-les-Béziers et de Cers.

4.2.4.2. La conséquence sur le phasage du quartier

L'édification d'un nouveau quartier urbain de plus de 100 hectares est un projet qui s'étale sur une vingtaine d'années. L'arrivée de la LNMP et de la gare elle-même ne sont pas attendues avant 2020. Néanmoins, l'objectif est d'anticiper certains aménagements pour qu'à sa mise en service, la gare soit d'ores-et-déjà insérée dans un quartier fonctionnel.

4.2.4.2.1. 1ère étape : la mise en service

Le projet de nouveau quartier inclut un certain nombre d'éléments qui sont déjà programmés et se réaliseront indépendamment de l'implantation de la nouvelle gare.

Il s'agit :

- ▶ de la réalisation du boulevard urbain au nord de l'autoroute A9 et de son raccordement à l'échangeur de la Devèze, dans le cadre de l'aménagement de la ZAC de la Méridienne
- ▶ du démarrage de l'écoquartier d'habitat de Villeneuve-les-Béziers, à l'arrière de l'actuelle ZA de la Montagnette.
- ▶ la dénivellation du carrefour de la Montagnette et son raccordement au boulevard urbain.

Pour la 1ère phase, correspondant à la mise en service de la nouvelle gare, les équipements suivants doivent être réalisés :

- ▶ Le boulevard urbain, aménagé au moins sur un demi-profil (2x1 voies) et sans site propre de transport en commun, depuis l'échangeur de la Devèze jusqu'à l'entrée dans le quartier d'habitat, avec connexion à l'échangeur de la Montagnette (dénivelé) et l'échangeur de la Devèze.
- ▶ L'avenue diagonale, sur un profil provisoire sans site propre de transport en commun.
- ▶ La voie de desserte de l'espace technique au nord du faisceau ferroviaire.
- ▶ Le mail de la gare dans un profil provisoire sans site propre de transport en commun.
- ▶ L'aménagement du parvis de la gare, de son pôle d'échange modal et de son quartier.

4.2.4.2.2. 2ème étape : la montée en puissance

La gare est en service, son attractivité permet d'enclencher une nouvelle phase de développement du nouveau quartier.

- ▶ Aménagement du quartier d'affaire avec le traitement du mail de la gare dans son profil définitif.
- ▶ Aménagement du site propre de transport en commun depuis le sud du franchissement de l'A9 jusqu'à la gare.
- ▶ Premiers aménagements du pôle d'équipements communautaires.
- ▶ La requalification de la ZA existante avec transfert de certaines activités vers le secteur technique.

4.2.4.2.3. 3ème étape : la plénitude du développement

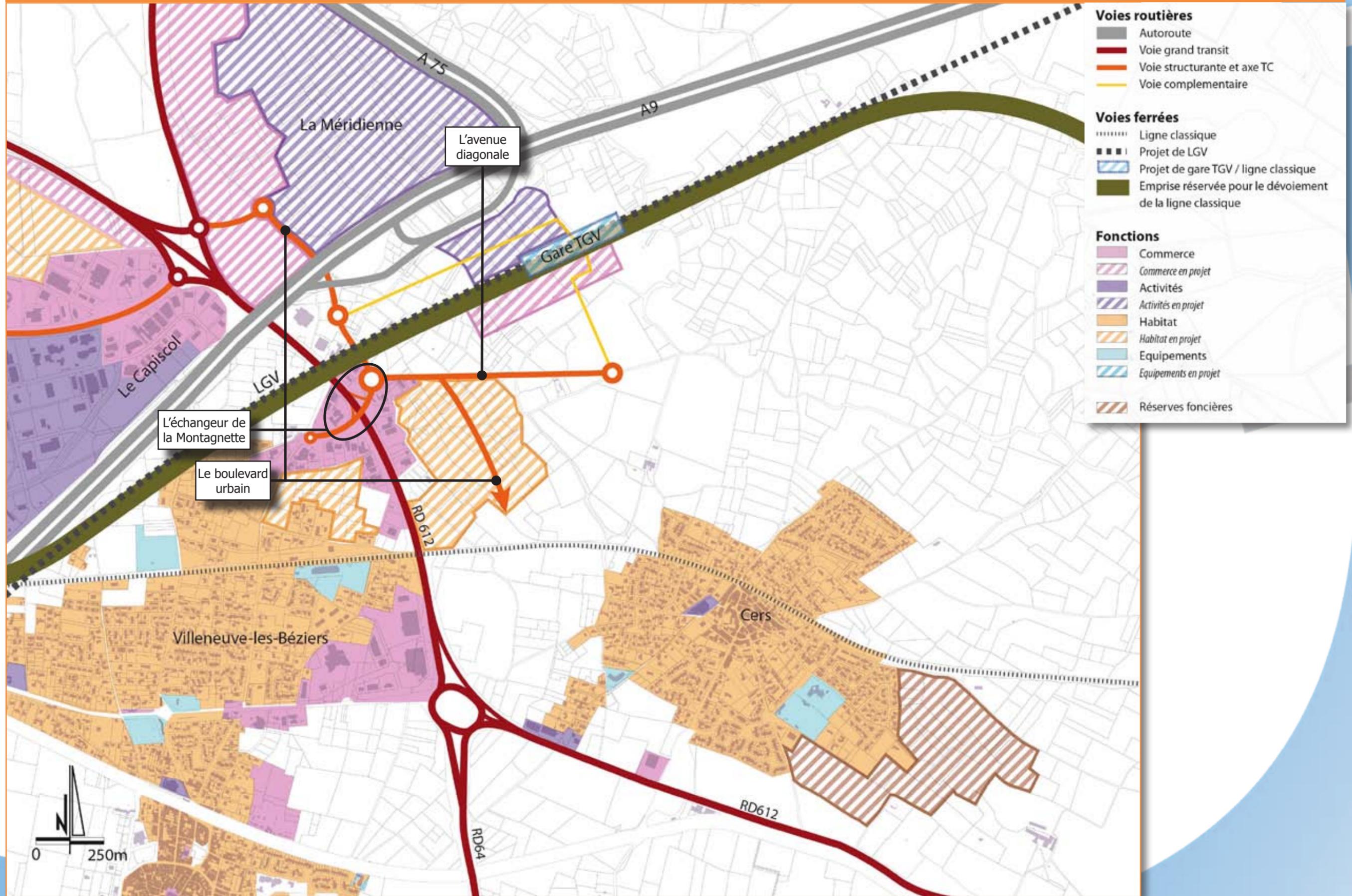
La dynamique urbaine du quartier est enclenchée grâce à l'attractivité de la gare et du pôle d'équipements communautaires. Le dévoiement de la ligne classique est réalisé, permettant des services Trains Régionaux en correspondance avec les TGV, ce qui dynamise la fréquentation de la gare.

De plus, l'abandon de l'ancien tracé efface une coupure dans le territoire et libère des emprises.

Enfin, le carrefour de la méditerranée a été dénivelé

- ▶ Réalisation du boulevard urbain dans sa configuration définitive depuis la Méridienne jusqu'à la place triangulaire, en 2x2 voies avec doublement du franchissement sur l'A9
- ▶ Réalisation du demi-échangeur sur le barreau de la Devèze.
- ▶ Achèvement du développement de l'écoquartier d'habitat de Villeneuve-les-Béziers au sud de l'ancien tracé de la ligne classique, avec bouclage du boulevard urbain sur le carrefour de la méditerranée et réutilisation du pont ferroviaire sur la rocade, pour créer une liaison avec le quartier situé en face.
- ▶ Création du contournement nord de Cers, avec liaison vers l'aéroport en utilisant l'emprise de la ligne classique désaffectée.
- ▶ Aménagement de la place d'entrée de ville.
- ▶ Plein développement du pôle d'équipements communautaires.

1ère phase d'aménagement



- Voies routières**
- Autoroute
 - Voie grand transit
 - Voie structurante et axe TC
 - Voie complémentaire
- Voies ferrées**
- Ligne classique
 - ■ ■ ■ Projet de LGV
 - ■ ■ ■ Projet de gare TGV / ligne classique
 - Emprise réservée pour le dévoiement de la ligne classique
- Fonctions**
- Commerce
 - Commerce en projet
 - Activités
 - Activités en projet
 - Habitat
 - Habitat en projet
 - Equipements
 - Equipements en projet
 - Réserves foncières