Schéma directeur des voies stratégiques, routières et cyclables, pour l'agglomération

Dossier d'approbation

Conseil communautaire du 28 juin 2012

Sommaire

1. Rappel de la démarche.

2. Définition des différentes classifications des voies.

3. Cartographie de classification des voies – Mode routier.

4. Cartographie de classification des voies – Mode cycle.

5. Modalités d'intervention financière.

Modèle de délibération pour l'approbation du schéma directeur des voies stratégiques

La communauté d'agglomération Béziers Méditerranée (CABM) exerce, la compétence obligatoire d'aménagement de l'espace communautaire.

Elle exerce également, conformément à ses statuts et en lieu et place des communes, la compétence optionnelle « voirie et parcs de stationnement d'intérêt communautaire ».

La CABM a engagé, fin 2009, l'élaboration d'un nouveau schéma directeur des voies stratégiques, afin notamment de :

- **clarifier l'exercice juridique et administratif de la compétence « voirie et parcs de stationnement d'intérêt communautaire »,**
- **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 est un document prévisionnel et normatif à long terme, qui fixe pour l'ensemble des communes membres de la CABM, les orientations fondamentales du maillage routier du territoire.

Ce schéma définit différentes types de voies selon leur importance stratégique pour l'agglomération :

Mode routier :

- **Les voies d'articulation du transit** : il s'agit des grands itinéraires permettant les échanges fluides à travers le territoire. Elles constituent l'épine dorsale du réseau viaire communautaire en complément des principaux axes de niveau supra-communautaire (réseau autoroutier et rocade).
- **Les boucles de continuité territoriale** : il s'agit d'itinéraires de bouclage permettant de compléter le maillage du territoire.
- **Les voies de desserte et d'accessibilité** : il s'agit d'axes complémentaires permettant de faciliter l'accessibilité à certains secteurs ou équipements, voire de les désenclaver.
- **Les voies de liaison avec les territoires voisins** : il s'agit des autres grandes radiales stratégiques permettant les échanges avec les communes et territoires voisins.

Mode doux[1] :

- **Les axes principaux supra-communautaires** correspondent aux voies cyclables qui relèvent de l'échelon régional et départemental.
- **Les voies d'importance communautaire de niveau 1** assurent essentiellement le maillage nord – sud du territoire, ainsi que la desserte des zones touristiques littorales.

---

[1] *NB : les voies identifiées pour les modes doux de déplacement ont été répertoriées dans le cadre du schéma directeur cyclable de l'agglomération, étudié par le service transports et déplacements de la CABM.*
Dans le cadre du schéma directeur des voies stratégiques pour l'agglomération, quelques compléments/variantes ont été travaillées en concertation avec les communes et le service transports et déplacements afin d'assurer une continuité d'itinéraires transversaux sur le territoire.

- **Les voies d'importance communautaire de niveau 2** correspondent à l'ensemble des autres voies qui visent à mailler de façon plus fine le territoire.

La mise en œuvre opérationnelle du schéma directeur des voies stratégiques implique l'**intervention financière de la CABM selon :**

- **le type de gestionnaire** de la voie considérée,
- **la localisation de la voie** (en agglomération ou hors agglomération),
- **la classification de la voie** dans le schéma directeur,
- **le type d'aménagement à réaliser** :
  - création d'une nouvelle voie,
  - mise à la fonction (ensemble des travaux d'aménagement nécessaires afin que la voie considérée puisse atteindre la fonctionnalité souhaitée),
  - aménagement qualitatif (traitement des entrées de ville, traitement urbain des traversée de villes, réalisation de plantations ou encore aménagements d'embellissement).

Les modalités d'intervention financière de la CABM s'articuleront entre l'exercice de sa compétence « voiries et parcs de stationnement d'intérêt communautaire » et le recours au mécanisme de financement par fonds de concours, dans les limites exposées par la loi (article L.5216-5 VI du code général des collectivités territoriales).
La clef de financement est détaillée dans le tableau des modalités d'intervention financière proposé dans le dossier d'application du schéma directeur des voies stratégiques.

Ceci exposé, le Conseil Communautaire,

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment l'article L.5216-5,
Vu les statuts de la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée,

Après en avoir délibéré, le Conseil Communautaire :

Approuve le nouveau schéma directeur des voies stratégiques et la classification des voies qu'il introduit.

Approuve les modalités d'intervention financière de la CABM.

Autorise Monsieur le Président ou son représentant à signer tous les documents ou les pièces nécessaires à la mise en œuvre de la présente délibération.

Schéma directeur des voies stratégiques

Juin 2012

1. Rappel de la démarche

Préambule

La communauté d'agglomération Béziers Méditerranée (CABM) exerce, conformément à ses statuts, en lieu et place des communes, la compétence optionnelle « voirie et parcs de stationnement d'intérêt communautaire ».

La CABM a, par délibération en date du 22 juin 2006, adopté des critères de définition de la voirie d'intérêt communautaire, et listé les voiries déclarées d'intérêt communautaire répondant aux critères retenus.

Fin 2009, la CABM a engagé l'élaboration d'un nouveau schéma directeur des voies stratégiques, afin notamment de :

- **clarifier l'exercice juridique et administratif de la compétence « voirie et parcs de stationnement d'intérêt communautaire »,**
- **et de définir de façon cohérente les voies présentant un intérêt communautaire.**

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

Méthodologie

Après un travail de **mise au point du fond cartographique**, de **diagnostic urbain**[1] et d'**analyse juridique de la compétence** « voirie d'intérêt communautaire », l'élaboration du schéma directeur des voies stratégiques s'est appuyée sur une **approche territoriale** effectuée selon deux modes : le mode routier et le mode doux.

Dans un premier temps, **5 « critères stratégiques »** ont permis d'**identifier le réseau des voies stratégiques pour la CABM** (validé en comité de pilotage n°2 du 29/07/2010):

- liaisons entre les centres-villages et Béziers,
- liaisons entre centres de villages voisins,
- liaisons transversales avec les territoires voisins,
- desserte d'équipements structurants,
- desserte de zones commerciales ou d'activités d'envergure communautaire.

Dans un second temps, **6 « critères de hiérarchisation »** ont permis d'**établir une hiérarchisation des voies précédemment identifiées comme stratégiques** pour la CABM (validé en comité de pilotage n°3 du 17/09/2010):

- desserte de zones de développement économique,
- desserte de grandes zones d'urbanisation future,
- desserte d'équipements majeurs,
- desserte de zones touristiques,
- connexion au réseau de transport en commun,
- désenclavement.

Cette approche territoriale a ensuite été présentée dans les communes et au Conseil Général, avec lesquels **un travail de concertation** a été réalisé fin 2010 début 2011, afin

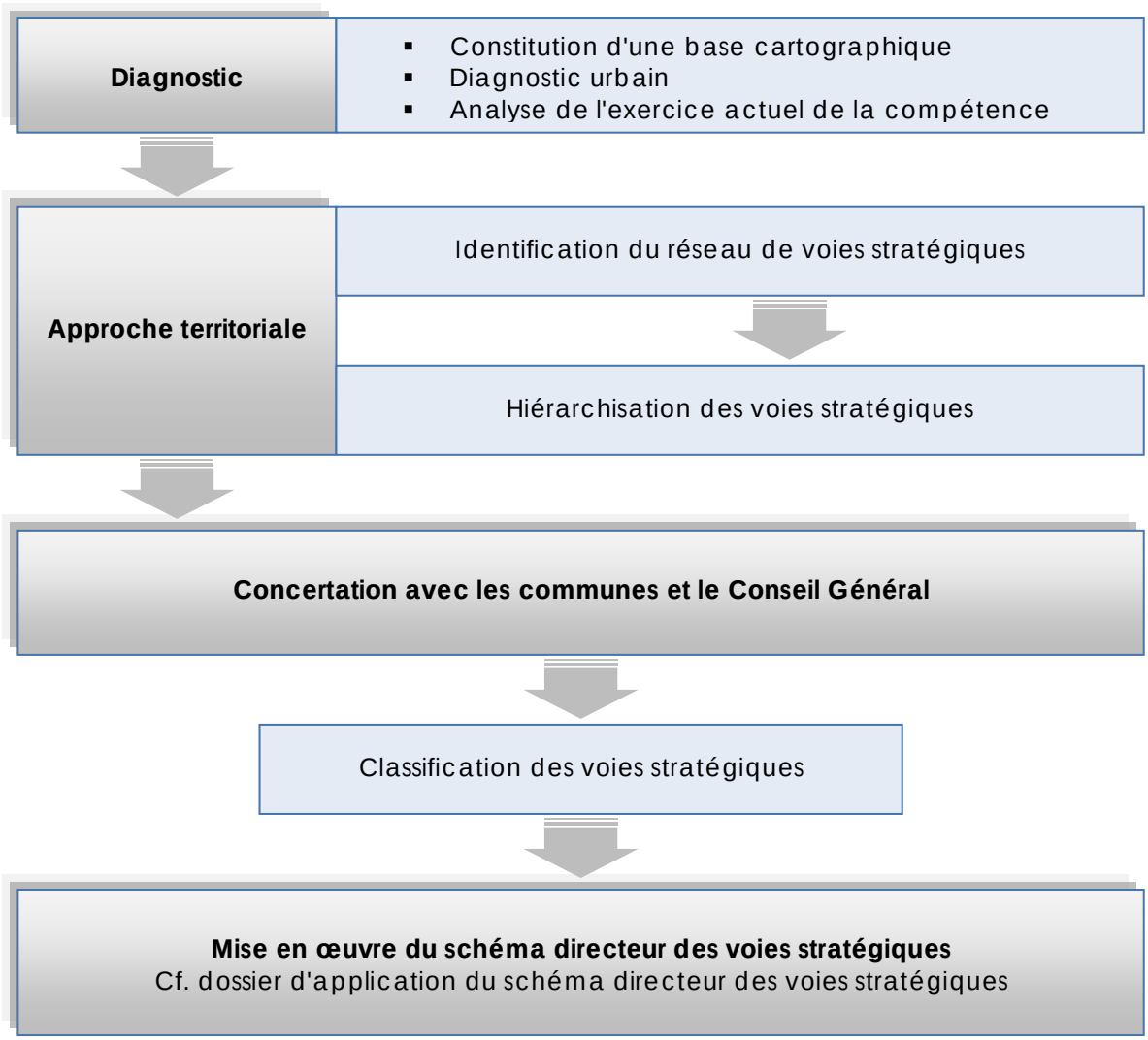
---

[1] *Localisation des équipements structurants, des zones commerciales et PAE d'envergure communautaire (dont ceux en projet), et localisation des principales zones d'urbanisation futures.*

notamment de prendre en compte les différents projets communaux et départementaux, et d'**aboutir à une classification des différentes voies ayant une importance à l'échelle communautaire** (comité de pilotage n°4 du 23 mai 2011).
La suite de la mission a consisté en la **mise au point, essentiellement juridique et administrative, des éléments de mise en œuvre du SCHÉMA DIRECTEUR DES VOIES STRATÉGIQUES** (comité de pilotage n°5 du 29 septembre 2011 : validation des premiers principes d'implication financière de la CABM).

NB : concernant les modes doux, le travail à consisté en l'intégration du schéma directeur cyclable étudié par le service « transports et déplacements » de la CABM, au SCHÉMA DIRECTEUR DES VOIES STRATÉGIQUES piloté par le service « voirie ». Seules quelques adaptations mineures[2] ont été apportées suite à un travail de concertation avec les différentes communes membres de la CABM.

Récapitulatif de la méthodologie



[2] *Ces adaptations ont concerné les communes de Bassan, Cers et Valras-Plage.*

2. Définition des différentes classifications des voies

Mode routier

Les voies d'articulation du transit : il s'agit des grands itinéraires permettant les échanges fluides à travers le territoire. Elles constituent l'épine dorsale du réseau viaire communautaire en complément des principaux axes de niveau supra-communautaire (réseau autoroutier et rocade).
Ces voies permettent de mailler le territoire d'est en ouest, notamment avec le futur franchissement de l'Orb, du Canal du Midi et des voies ferrées. Dans le même temps, elles assurent la liaison entre les territoires nord et sud, et assurent également la desserte des principaux secteurs d'activités économiques, commerciales et industrielles (notamment via le futur boulevard urbain intercommunal)[3], ainsi que la desserte d'équipements majeurs.

Les boucles de continuité territoriale : il s'agit d'itinéraires de bouclage permettant de compléter le maillage du territoire.
Ces voies permettent d'assurer la liaison entre les différents centres-villages et Béziers, et d'assurer la liaison entre les centres de villages voisins.
Ce réseau de voies ceinture Béziers au plus proche du centre-ville, afin d'assurer la desserte de celui-ci et des équipements majeurs qui s'y trouvent.

Les voies de desserte et d'accessibilité : il s'agit d'axes complémentaires permettant de faciliter l'accessibilité à certains secteurs ou équipements, voire de les désenclaver. C'est notamment le cas pour :

- la desserte du centre-ville de Béziers,
- le désenclavement de la zone touristique littorale (Valras-Plage et Sérignan-Plage),
- le désenclavement de Cers via le maillage entre l'extrémité sud du boulevard urbain intercommunal et l'échangeur entre Cers et la RD612,
- le désenclavement de la zone commerciale est implantée au-delà de la rocade est et souffrant actuellement d'un engorgement de trafic.
- ou encore la desserte de la future halte ferroviaire de Boujan-sur-Libron.

Les voies de liaison avec les territoires voisins : il s'agit des autres grandes radiales stratégiques permettant les échanges avec les communes et territoires voisins.
Ces voies viennent compléter le réseau de voies gérées à niveau supra communautaire (réseau autoroutier et rocade constituée de routes départementales).

---

[3] *Le futur boulevard urbain intercommunal est inscrit dans le schéma d'aménagement du secteur est de la CABM, approuvé par délibération du conseil communautaire le 08/02/2012. Son tracé et ses emprises doivent être précisés, mais il s'étend de la route de Pézenas, à Béziers, jusqu'au rond-point de la Méditerranée à Villeneuve les Béziers.*

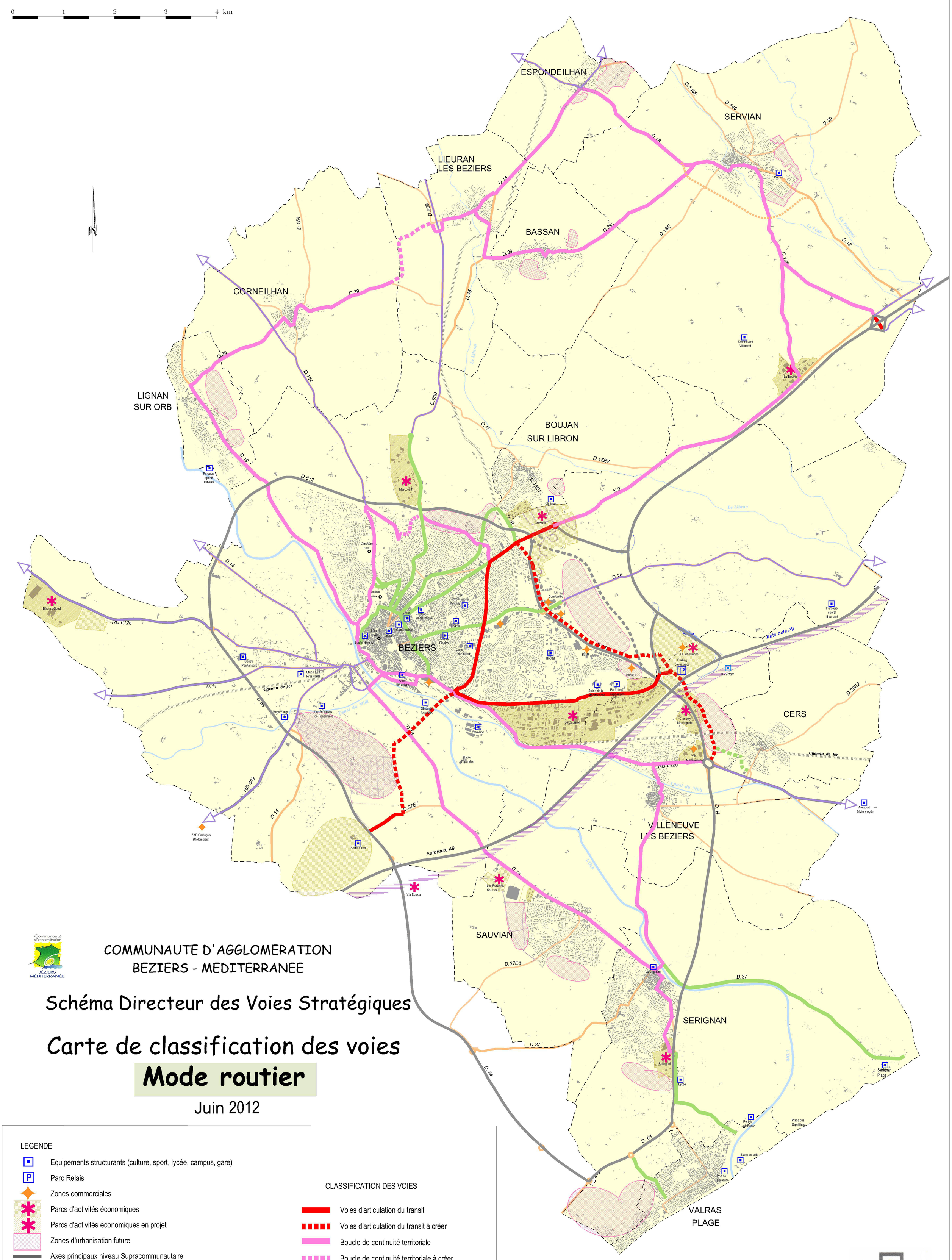
Mode doux[4]

Les axes principaux supra-communautaire correspondent aux voies cyclables qui relèvent de l'échelon régional et départemental.

Les voies d'importance communautaire de niveau 1 assurent essentiellement le maillage nord – sud du territoire, ainsi que la desserte des zones touristiques littorales.

Les voies d'importance communautaire de niveau 2 correspondent à l'ensemble des autres voies qui visent à mailler de façon plus fine le territoire.

[4] *NB : les voies identifiées pour les modes doux de déplacement ont été répertoriées dans le cadre du schéma directeur cyclable de l'agglomération, étudié par le service transports et déplacements de la CABM.*
Dans le cadre du schéma directeur des voies stratégiques pour l'agglomération, quelques compléments/variantes ont été travaillées en concertation avec les communes et le service transports et déplacements afin d'assurer une continuité d'itinéraires transversaux sur le territoire.



COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
BEZIERS - MEDITERRANEE

Schéma Directeur des Voies Stratégiques

Carte de classification des voies

Mode routier

Juin 2012

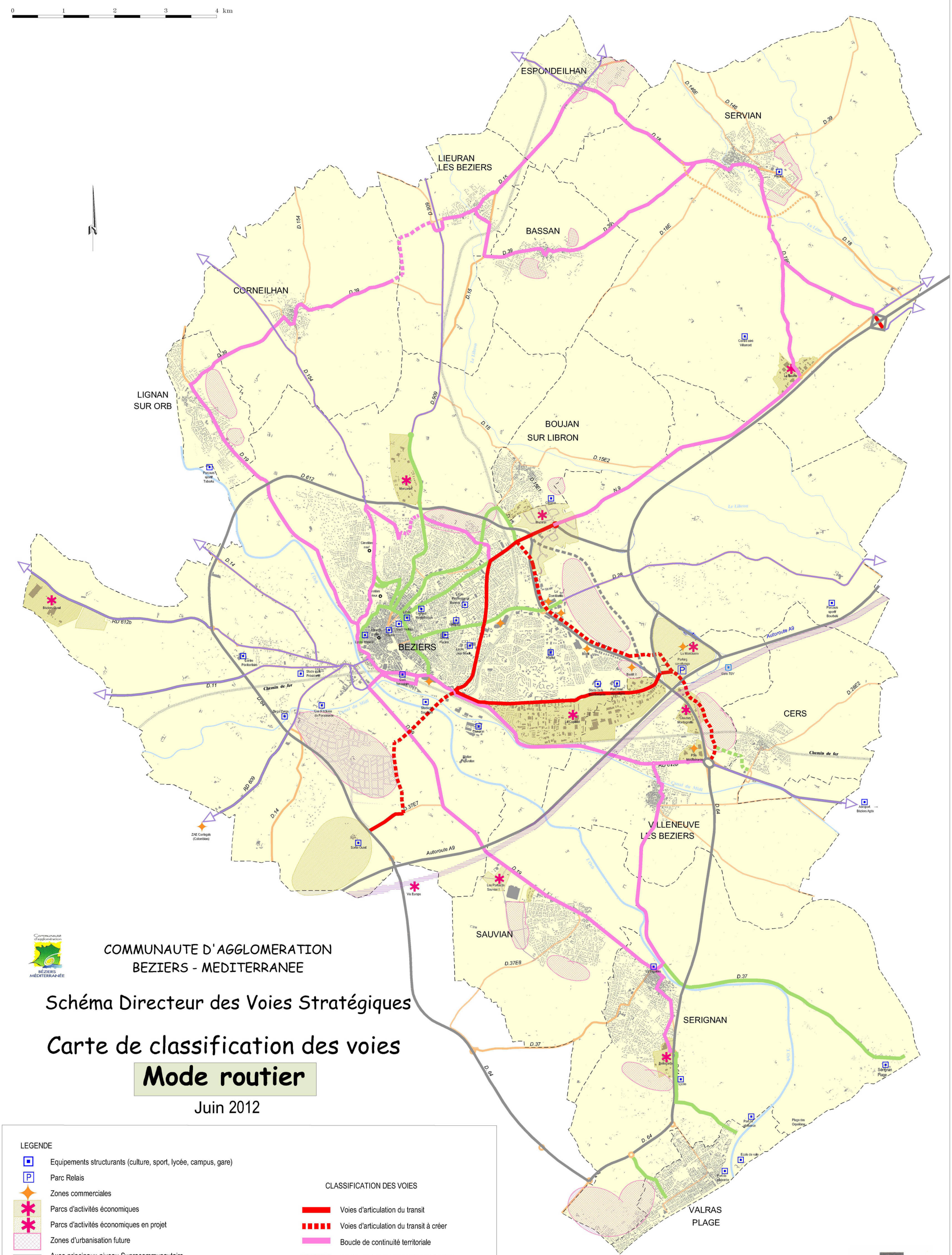
LEGENDE

- Equipements structurants (culture, sport, lycée, campus, gare)
- Parc Relais
- Zones commerciales
- Parcs d'activités économiques
- Parcs d'activités économiques en projet
- Zones d'urbanisation future
- Axes principaux niveau Supracommunautaire
- Axes principaux niveau Supracommunautaire (projet)
- Routes départementales
- Routes départementales (projet)
- Routes départementales : axes de liaison avec les territoires voisins

CLASSIFICATION DES VOIES

- Voies d'articulation du transit
- Voies d'articulation du transit à créer
- Boucle de continuité territoriale
- Boucle de continuité territoriale à créer
- Voies de desserte et d'accessibilité
- Voies de desserte et d'accessibilité à créer

SEBLi
Société d'équipement du Biterrois et de son littoral
Aménager le territoire



COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
BEZIERS - MEDITERRANEE

Schéma Directeur des Voies Stratégiques

Carte de classification des voies

Mode routier

Juin 2012

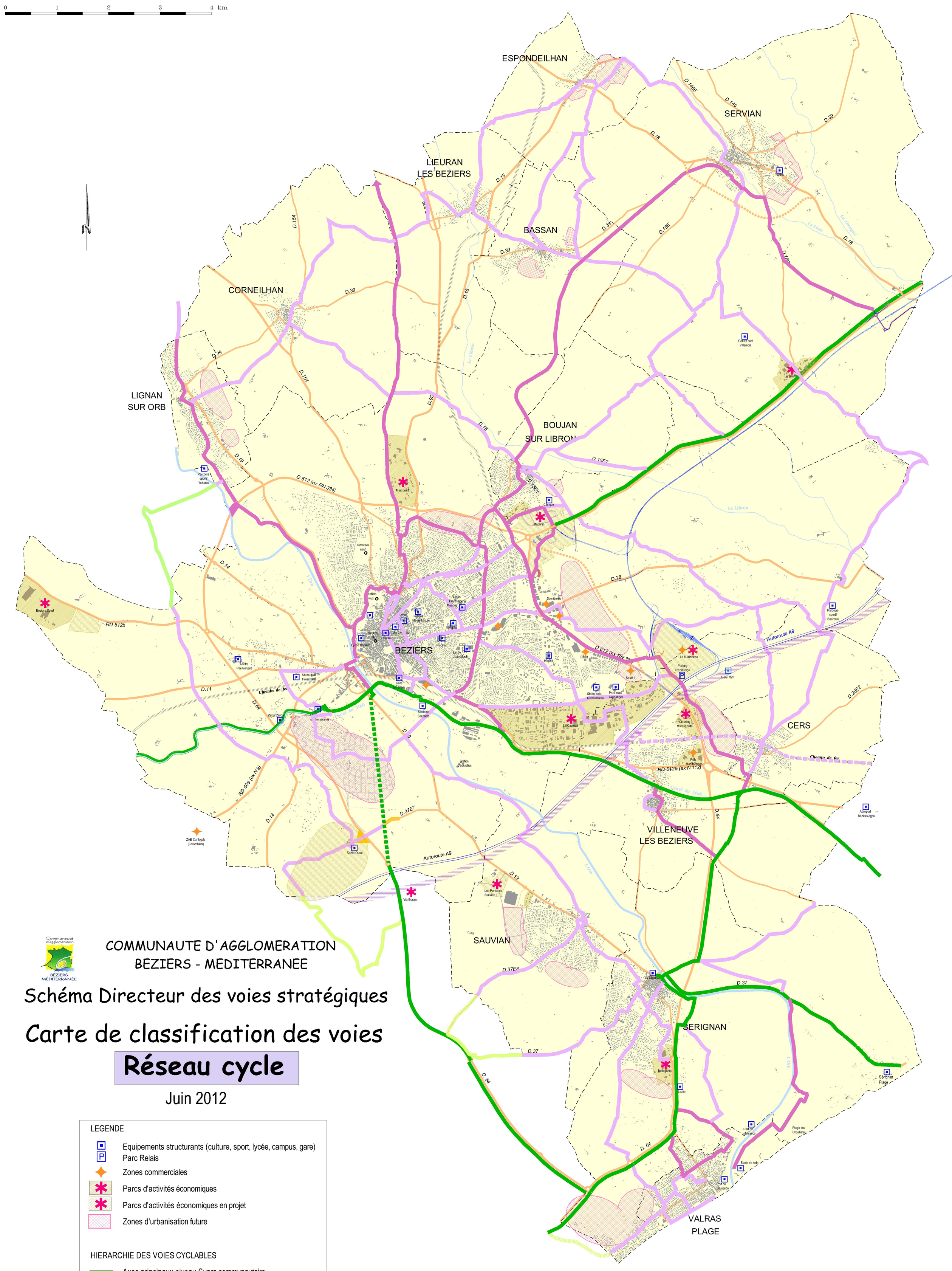
LEGENDE

- Equipements structurants (culture, sport, lycée, campus, gare)
- Parc Relais
- Zones commerciales
- Parcs d'activités économiques
- Parcs d'activités économiques en projet
- Zones d'urbanisation future
- Axes principaux niveau Supracommunautaire
- Axes principaux niveau Supracommunautaire (projet)
- Routes départementales
- Routes départementales (projet)
- Routes départementales : axes de liaison avec les territoires voisins

CLASSIFICATION DES VOIES

- Voies d'articulation du transit
- Voies d'articulation du transit à créer
- Boucle de continuité territoriale
- Boucle de continuité territoriale à créer
- Voies de desserte et d'accessibilité
- Voies de desserte et d'accessibilité à créer

SEBLi
Société d'équipement du Biterrois et de son littoral
Aménager le territoire



COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
BEZIERS - MEDITERRANEE

Schéma Directeur des voies stratégiques

Carte de classification des voies

Réseau cycle

Juin 2012

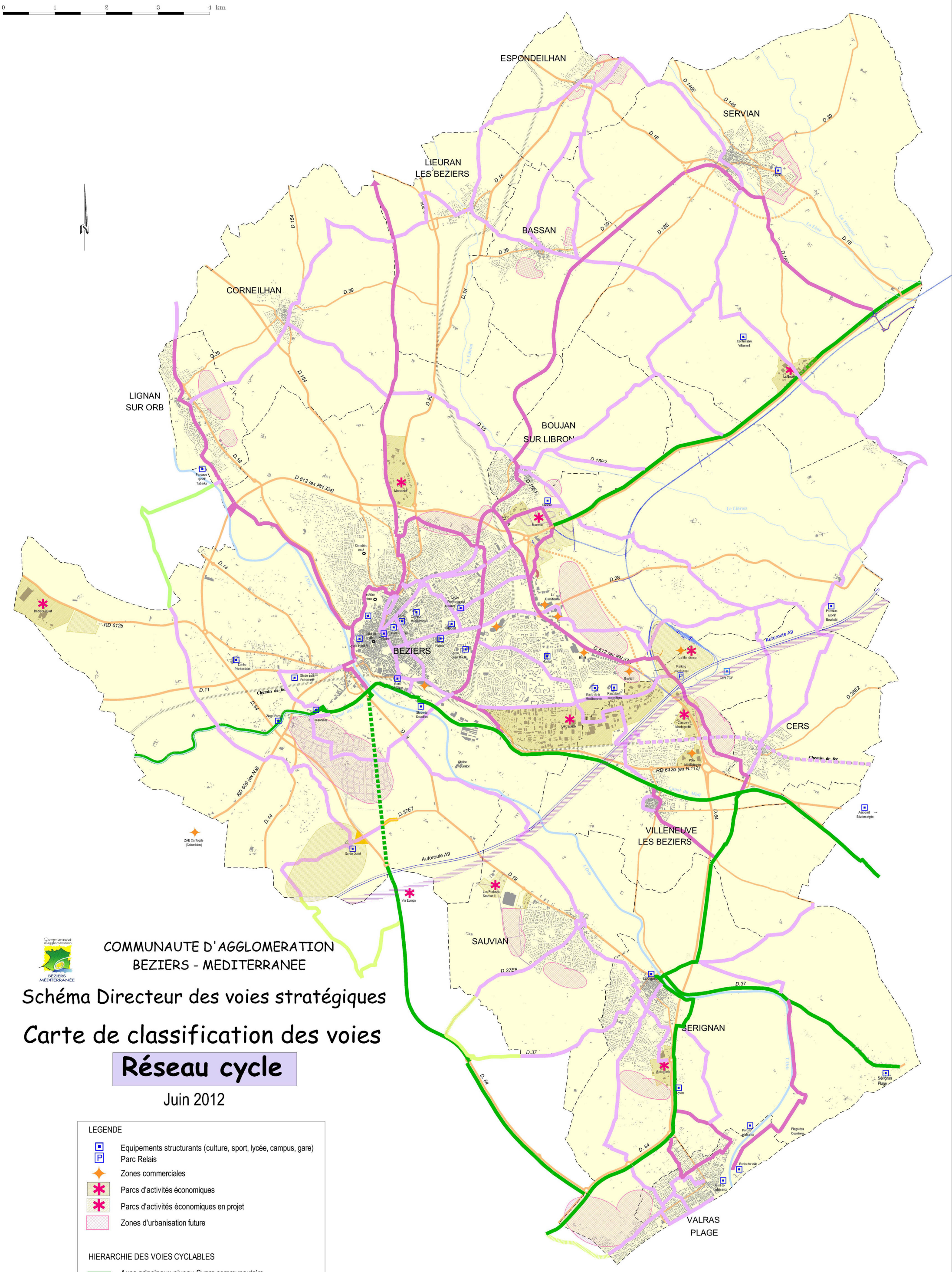
LEGENDE

- Equipements structurants (culture, sport, lycée, campus, gare)
- Parc Relais
- Zones commerciales
- Parcs d'activités économiques
- Parcs d'activités économiques en projet
- Zones d'urbanisation future

HIERARCHIE DES VOIES CYCLABLES

- Axes principaux niveau Supra communautaire
- Voies cyclables d'importance communautaire de Niveau 1
- Voies cyclables d'importance communautaire de Niveau 2

Document réalisé sur la base du schéma directeur cyclable élaboré par le service transports et déplacements de la CABM


0 1 2 3 4 km
ESPONDEILHAN
SERVIAN
LIEURAN LES BEZIERS
BASSAN
CORNEILHAN
LIGNAN SUR ORB
BOUJAN SUR LIBRON
BEZIERS
CERS
VILLENEUVE LES BEZIERS
SAUVIAN
SERIGNAN
VALRAS PLAGE
Autoroute A9
D 612 (ex RN 334)
RD 612b
RD 609 (ex N.9)
RD 612b (ex N.112)
D.612 (ex RN 33
Chemin de fer
Canal du Midi
Le Libron
Le Lirou
Le Orb
Le Vidourle
Le Thongue
Le Liane
Le Bourn
Le Canal
Le Ceyssol
Le Mont
Le Ruisseau
Le Ruisseau
Le Ruisseau

5. Modalités d'intervention financière de la CABM

Mode routier	Avec gestionnaire supra-communautaire (route départementale/route nationale) (1)				Sans gestionnaire supra-communautaire (voies communales)			
En agglomération (entre les panneaux d'agglomération)		**Voies d'articulation du transit**	**Boucles de continuité territoriale**	**Voies de desserte et d'accessibilité**		**Voies d'articulation du transit**	**Boucles de continuité territoriale**	**Voies de desserte et d'accessibilité**
	Création				Création	Jusqu'à 100 %	Jusqu'à 100 %	Jusqu'à 100 %
	Mise à la fonction (2)	---	Jusqu'à 50 % du montant restant à autofinancer après déduction des subventions (4)	Jusqu'à 35 % du montant restant à autofinancer après déduction des subventions (4)	Mise à la fonction (2)		Jusqu'à 50 % du montant restant à autofinancer après déduction des subventions (4)	Jusqu'à 35 % du montant restant à autofinancer après déduction des subventions (4)
	Aménagement qualitatif (3)	---			Aménagement qualitatif (3)			
Hors agglomération (au-delà des panneaux d'agglomération)		**Voies d'articulation du transit**	**Boucles de continuité territoriale**	**Voies de desserte et d'accessibilité**		**Voies d'articulation du transit**	**Boucles de continuité territoriale**	**Voies de desserte et d'accessibilité**
	Création	---	---	---	Création	Jusqu'à 100 %	Jusqu'à 100 %	Jusqu'à 100 %
	Mise à la fonction (2)	---	---	---	Mise à la fonction (2)			
	Aménagement qualitatif (3)	---	---	---	Aménagement qualitatif (3)		---	---

LEGENDE DU TABLEAU :

⊠ Cas impossible.

(---) : pas d'intervention opérationnelle ni financière de la CABM, mais association pour l'élaboration d'un éventuel projet.

(1) Il n'existe qu'un seul **cas d'intervention sur route nationale** (RN9), la CABM peut intervenir sur le tronçon de RN9 compris dans la ZAC de Mazeran, au titre de sa compétence de développement économique (création et entretien des voiries dans les zones d'activités déclarées d'intérêt communautaire). Rappel : pour le reste de la RN9, les communes (puisqu'elles ont une compétence voirie générale) peuvent intervenir sur la base d'une convention de transfert de maîtrise d'ouvrage entre l'Etat et la commune concernée.

(2) **Mise à la fonction** : ensemble des travaux d'aménagement nécessaires afin que la voie considérée puisse atteindre la fonctionnalité souhaitée.

(3) **Aménagement qualitatif** : traitement des entrées de villes, traitement urbain des traversées de villes (de panneau à panneau), réalisation de plantations ou encore aménagements d'embellissement.

(4) Dans les conditions de l'article L.5216-5 VI du CGCT.

Classification des voies :

- **Voies d'articulation du transit.**
- **Boucles de continuité territoriales.**
- **Voies de desserte et d'accessibilité.**

Modalités d'intervention financière et opérationnelle :

- **Fonds de concours descendant** de la CABM vers les communes **avec maîtrise d'ouvrage communale unique.** Celle-ci implique la passation d'une convention de transfert de maîtrise d'ouvrage entre le CG et la commune concernée.
- **Classement des voies comme voirie d'intérêt communautaire avec maîtrise d'ouvrage unique de la CABM.**
- **Fonds de concours descendant** de la CABM vers les communes, avec **délibérations concordantes** des deux organes délibérants (CABM + commune) conformément à l'article L.5216-5 VI du CGCT.

Mode cycle	Avec gestionnaire supra-communautaire (route départementale)				Sans gestionnaire supra-communautaire (voies communales)			
En agglomération (entre les panneaux d'agglomération)		**Axes principaux de niveau supra communautaire**	**Voies cyclables d'importance communautaire de niveau 1**	**Voies cyclables d'importance communautaire de niveau 2**		**Axes principaux de niveau supra communautaire**	**Voies cyclables d'importance communautaire de niveau 1**	**Voies cyclables d'importance communautaire de niveau 2**
	Création	---	Jusqu'à 35 % du montant restant à autofinancer après déduction des subventions (2)		Création	---	Jusqu'à 35 % du montant restant à autofinancer après déduction des subventions (2)	Jusqu'à 35 % du montant restant à autofinancer après déduction des subventions (2)
	Mise à la fonction (1)	---			Mise à la fonction (1)	---		
Hors agglomération (au-delà des panneaux d'agglomération)		**Axes principaux de niveau supra communautaire**	**Voies cyclables d'importance communautaire de niveau 1**	**Voies cyclables d'importance communautaire de niveau 2**		**Axes principaux de niveau supra communautaire**	**Voies cyclables d'importance communautaire de niveau 1**	**Voies cyclables d'importance communautaire de niveau 2**
	Création	---	---	---	Création	---	Jusqu'à 100 %	Jusqu'à 100 %
	Mise à la fonction (1)	---	---	---	Mise à la fonction (1)	---		Jusqu'à 35 % du montant restant à autofinancer après déduction des subventions (2)

LEGENDE DU TABLEAU :

(---) : pas d'intervention opérationnelle ni financière de la CABM, mais association pour l'élaboration d'un éventuel projet.

(1) **Mise à la fonction** : ensemble des travaux d'aménagement nécessaires afin que la voie considérée puisse atteindre la fonctionnalité souhaitée.

(2) Dans les conditions de l'article L.5216-5 VI du CGCT et sous réserve que les projets d'aménagements cyclables respectent les normes et préconisations du CERTU.

Classification des voies :

- **Axes principaux de niveau supra-communautaire.**
- **Voies cyclables d'importance communautaire de niveau 1.**
- **Voies cyclables d'importance communautaire de niveau 2.**

Modalités d'intervention financière et opérationnelle :

- **Fonds de concours descendant** de la CABM vers les communes **avec maîtrise d'ouvrage communale unique.** Celle-ci implique la passation d'une convention de transfert de maîtrise d'ouvrage entre le CG et la commune concernée.
- **Classement des voies comme voirie d'intérêt communautaire avec maîtrise d'ouvrage unique de la CABM.**
- **Fonds de concours descendant** de la CABM vers les communes, avec **délibérations concordantes** des deux organes délibérants (CABM + commune) conformément à l'article L.5216-5 VI du CGCT.