



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale
concernant la création d'un pôle d'échanges
multimodal à Baillargues (34)**

n°Ae: 2013 - 08

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 10 avril 2013 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la création d'un pôle d'échanges multimodal à Baillargues (34).

Étaient présents et ont délibéré : Mme Guth, MM. Badré, Barthod, Boiret, Caffet, Clément, Féménias, Lafitte, Lagauterie, Malerba.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Rauzy, MM. Chevassus-au-Louis, Decocq, Letourneux, Schmit, Ullmann.

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 2.4.1 du règlement intérieur de l'Ae : Mme Steinfeldt

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du département de l'Hérault le 8 janvier 2013, le dossier ayant été reçu complet le 21 janvier 2013.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté :

- le préfet de département de l'Hérault par courrier en date du 22 janvier 2013 dont elle a reçu réponse le 1^{er} février 2013 par bordereau de l'avis de la DDTM² daté du 3 décembre 2012 ;
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé par courrier en date du 22 janvier 2013 ;
- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement par courrier en date du 22 janvier 2013 dont elle a reçu réponse le 12 février 2013.

Sur le rapport de Monsieur Philippe LAGAUTERIE dans lequel les recommandations sont portées en gras pour en faciliter la lecture, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

1 Désignée ci-après par Ae

2 Direction départementale des territoires et de la mer

Synthèse de l'avis

La région Languedoc-Roussillon et Réseau ferré de France (RFF) se sont regroupés sous le pilotage de la maîtrise d'ouvrage de la région pour développer un pôle d'échanges multimodal (PEM) à Baillargues, commune située à environ 11 km à l'est de Montpellier (34). Dans le cadre de la création de ce PEM, le programme prévoit l'agrandissement et le réhaussement des quais de la halte de Baillargues ainsi que leur aménagement (bancs, réseaux, abris etc) sous la maîtrise d'ouvrage de RFF et la construction de 2 parkings (au nord et au sud de la voie ferrée), la construction de structures pour la desserte des autres modes de transports (bus, vélos piétons), ainsi que la suppression du passage à niveau 33 (PN 33).

Le présent projet objet de l'enquête publique porte sur la première des deux phases constitutives du programme, comportant notamment le parking nord, une partie du parking sud et l'aménagement partiel des quais.

Baillargues, commune de 6000 habitants est appelée à connaître, comme toutes les communes périurbaines de Montpellier, un fort développement. Un parc aquatique de loisirs ainsi que l'urbanisation de la plaine du Colombier au sud de la halte sont déjà prévus.

Pour la création du pôle multimodal, il n'est pas prévu d'augmenter le nombre de trains passant à Baillargues, mais d'arrêter les trains régionaux pour augmenter la desserte qui est aujourd'hui de 8 trains par jour, tous sens confondus, à un train par heure et même deux aux heures de pointe.

La halte de Baillargues est aujourd'hui entourée au nord comme au sud par une zone d'agriculture intensive dépourvue de milieux naturels de qualité. Suite à l'extension annoncée, elle sera située au cœur de cette petite commune. Les principaux enjeux environnementaux sont liés à l'Aigues-Vives, petit cours d'eau traversant la commune, et à la nappe de Mauguio-Lunel peu profonde vulnérable aux pollutions ainsi qu'aux impacts sur les habitations proches de la halte.

L'étude d'impact respecte le code de l'environnement mais elle doit être complétée sur les points suivants :

- situer sous forme cartographique les captages d'alimentation en eau potable avec leurs bassins d'alimentation en indiquant le sens d'écoulement de la nappe de Mauguio-Lunel ;
- présenter les données concernant le débit de la crue centennale de l'Aigues-Vives, sa zone d'expansion, le nombre de crues annuelles, la rapidité de montée des eaux, les niveaux atteints par les eaux et évaluer la pertinence des mesures prises pour interdire le parking nord en cas de crue ;
- prévoir un traitement des eaux usées du chantier ainsi que la rétention d'une pollution accidentelle ;
- réétudier complètement le réseau d'assainissement du projet en tenant compte de l'ensemble des deux phases de construction et des remarques contenues dans l'avis détaillé ;
- évaluer les effets du projet sur l'activité agricole ;
- présenter précisément les effets éventuels du projet sur la zone humide située sur l'Aigues-Vives au sud de la voie ferrée ;
- globaliser les effets indirects du projet sur l'urbanisation et les effets cumulés avec le parc de loisirs et le développement de l'urbanisation hors PEM ;
- compléter le résumé non technique compte tenu des remarques contenues dans cet avis.

Le projet fait l'objet d'autres remarques plus mineures qui sont indiquées dans l'avis détaillé qui suit.

Avis détaillé

1 Le contexte, la présentation du projet et les enjeux environnementaux

1.1 Le contexte et la présentation du projet

La région Languedoc-Roussillon, dans le souci de développer les transports alternatifs à la route, a décidé de construire en liaison avec Réseau ferré de France (RFF) un pôle d'échanges multimodal (PEM) en banlieue est de Montpellier, à partir de la halte de Baillargues (34). En tant que « *pôle de développement de l'Est de l'agglomération* » cette petite commune de 6 000 habitants (p. 13 du dossier d'enquête publique) a de fortes perspectives de développement et sa population devrait doubler d'ici 15 ans. Selon les projections démographiques, cette commune a des possibilités importantes de développement qui sont inscrites dans le SCoT³.

Depuis 2011, le projet de développement de cette commune est entré en phase opérationnelle avec la construction d'un éco-quartier d'une centaine de logements en habitat collectif et individuel. À court terme, il est prévu la construction de 2 réalisations importantes à proximité immédiate de la halte :

- ▲ un nouveau centre de formation aux métiers de l'industrie qui ouvrira ses portes à la rentrée 2013 et qui accueillera 650 apprentis, 190 contrats de professionnalisation, des demandeurs d'emplois et environ 1000 salariés ;
- ▲ un parc de loisirs aquatiques (aussi appelé parc urbain Gérard BRUYÈRE) ayant un potentiel d'attractivité à l'échelle de l'aire métropolitaine de Montpellier.

Aujourd'hui, la halte de Baillargues, sans compter les trains qui ne marquent pas d'arrêt, est fréquentée par 8 trains par jour tous sens confondus. La Région en tant qu'autorité organisatrice des transports régionaux envisage d'augmenter l'offre à hauteur de 1 train/heure et par sens aux heures creuses et à 2 aux heures de pointe à l'horizon 2013 (p. 13).

En favorisant les échanges de déplacements sur ce site, la fréquentation potentielle quotidienne de cette halte passerait, selon les études de faisabilité conduites dans le cadre du pôle d'échanges multimodal (PEM), à 3 100 voyageurs à terme (p. 14). Il est à noter que ceci serait possible sans développer le trafic quotidien passant sur les voies, en offrant seulement un arrêt aux trains déjà en circulation sur la ligne.

Ce programme de PEM s'effectuera en deux phases constituant un programme de travaux. Il comprend des travaux sur les voies ferrées et sur les quais, la construction de parkings et des haltes pour favoriser les échanges avec tous les modes de déplacements : routiers, vélos, piétonniers etc. Il s'inscrit dans une unité fonctionnelle de travaux comprenant aussi la suppression d'un passage à niveau dangereux, le PN 33.

Le programme de PEM comprend des travaux réalisés en 2 phases séparées par 3 ans au moins (p. 169).

1 Les travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage de RFF

	En phase 1	En phase 2
Pour les quais	une extension des quais de la halte existante d'environ 110 m pour la porter à 225 m et la construction d'un passage souterrain sous les voies	
	un rehaussement des quais existants d'environ 25 cm	le rehaussement des quais sur une longueur de 46 m
	une reprise de l'éclairage des quais	
	une mise en conformité des quais pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR)	
Pour les réseaux	une amenée des réseaux divers pour le	

3 Schéma de cohérence territorial de Montpellier-Agglomération adopté le 17 février 2006

2 Les travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la région

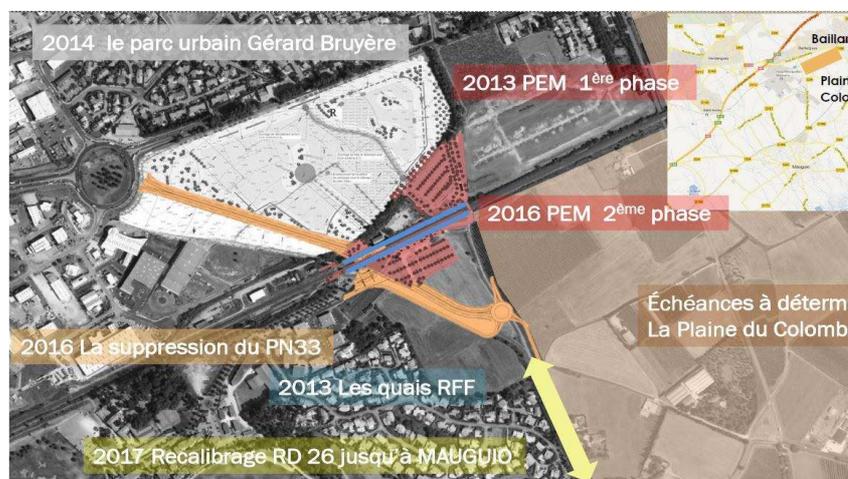
	En phase 1	En phase 2
Pour le parking nord	183 ⁴ places dont 2 véhicules électriques et 2 modulauto ⁵ , 2 taxis et 3 dépose minute 1 arrêt minibus 1 abri sécurisé pour les vélos de 50 places et 1 emplacement pour arceaux	
Pour le parking sud	82 places dont 2 PMR, 2 véhicules électriques, 2 modulauto, 2 taxis et 5 dépose minute 2 arrêts minibus 1 emplacement pour arceaux	83 places en plus dont 6 PMR, 2 véhicules électriques, 2 modulautos, 2 taxis et 5 dépose minute Un pôle bus formé de 4 quais accessibles avec possibilité d'extension jusqu'à 6 quais Un abris sécurisé pour les vélos de 50 places, 1 emplacement pour arceaux
Pour le parking à l'ouest		9 dépose minute 3 emplacements pour arceaux
Pour le passage à niveau		La suppression du PN 33

Les travaux de la phase 1 devraient être réalisés en 7 mois avec un objectif de mise en service en décembre 2013 (p. 29).

Dans le prolongement du PEM, un projet de recalibrage de la RD 26 jusqu'à Mauguio est prévu au sud de la voie ferrée (p. 14).

L'ensemble de ces travaux fait l'objet d'un accord de financement entre la Région Languedoc-Roussillon, l'État, RFF, Montpellier-Agglomération, la commune de Baillargues, le conseil général de l'Hérault et le pays de l'Or Agglomération (p. 14).

Le dossier d'enquête publique ne porte que sur la phase 1 du PEM (pp. 3, 15 et 53). Le maître d'ouvrage la qualifie « d'autoportante » car « les travaux n'obéreront pas les travaux à suivre », notamment la suppression du PN 33 (p. 15). « Le projet de PEM se veut aussi éco-durable dans sa conception, sa réalisation et son exploitation » (p. 16) et son accès sera total pour les personnes à mobilité réduite (PMR).



Carte explicative schématique de la page 15 du dossier d'enquête publique

Le conseil municipal de Baillargues a émis un avis favorable au dispositif proposé le 7 juillet 2011. Une concertation avec les habitants a eu lieu ensuite du 12 au 27 septembre 2011. Cette consultation a mis en avant des inquiétudes pour l'accès à la halte en transports en commun ou en voiture.

1.2 Le programme de rattachement du projet

Le programme de projets comprend le PEM construit en 2 phases avec la suppression du PN 33 et le recalibrage de la RD 26 jusqu'à Mauguio (p. 14). L'ensemble de ces travaux a fait l'objet d'un accord de financements entre tous les partenaires concernés (liste vue au § 1.1).

4 Dont 63 places pour le PEM et 120 places pour le parc de loisirs Gérard BRUYÈRE

5 Voiture accessible par abonnement

Ce programme de projets s'inscrit dans un ensemble d'aménagements qui sont prévus. À savoir :

- la construction du parc de loisirs Gérard BRUYÈRE au nord-ouest de la halte ;
- l'urbanisation de la zone agricole située au sud de la halte avec la construction d'habitations, de bureaux et de commerces. « *La zone d'aménagement au sud de la commune est concernée par le développement d'un projet urbain ambitieux en lien étroit avec le développement de la modernisation de l'offre des trains régionaux de la halte de Baillargues* » (p. 174).

Il faudrait sans doute ajouter le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier à grande vitesse qui devrait permettre en 2017 de délester la voie actuelle en libérant des sillons, et ainsi contribuer à augmenter le nombre d'arrêts des trains (p. 154) à Baillargues.

Le dossier qui évalue la fréquentation de la halte à 3100 voyageurs par jour à terme, ne précise pas si ce chiffre est obtenu avec ou sans ce contournement à grande vitesse.

L'Ae recommande de compléter le dossier en indiquant la part de fréquentation de la halte sans et avec la construction du contournement à grande vitesse de Nîmes et Montpellier.

1.3 Les procédures

De par sa nature et ses caractéristiques, le projet sera soumis à une procédure de déclaration au titre de la police de l'eau⁶ (p. 219).

Après la déclaration d'utilité publique du projet, une procédure d'expropriation pourra être engagée (p. 31).

Conformément à la réglementation en vigueur, une évaluation simplifiée des effets du projet sur les sites Natura 2000 est annexée à l'EI (annexe 2). Le site Natura 2000 le plus proche est situé à 5 km du projet. Elle conclut en l'absence d'effets sur les sites Natura 2000.

1.4 Les principaux enjeux environnementaux du secteur

La halte de Baillargues est proche de l'urbanisation, mais est entourée au nord comme au sud par une zone d'agriculture intensive dépourvue de milieux naturels de qualité et ceci malgré la présence d'une petite zone humide au sud de la halte sur l'Aigues-Vives.

Les principaux enjeux environnementaux relevés sont liés :

- ♣ à l'eau superficielle, concernant un cours d'eau (l'Aigues-Vives ou Las Bas Fonds) à faible débit mais avec des crues rapides comprenant une petite zone humide et une zone inondable ;
- ♣ à l'eau souterraine, avec une nappe peu profonde vulnérable aux pollutions ;
- ♣ au bruit pour les habitations en bordure de la halte mais aussi celles qui sont proches des futurs parkings ou de la RD 26 ;
- ♣ et dans une moindre mesure au paysage qui conserve un caractère rural marqué jalonné par des alignements d'arbres.

2 L'étude d'impact (EI)

2.1 La qualité de l'étude d'impact

L'EI est réalisée en respectant le code de l'environnement sur la forme mais présente des faiblesses sur le fond qui sont détaillées ci-après.

2.2 L'analyse de l'état initial

Eaux de surface. La commune de Baillargues se situe sur un bassin hydrographique dont tous les cours d'eau se jettent dans l'étang de l'Or au sud du projet de PEM. La commune est traversée par 3 cours d'eau coulant d'ouest en est : la Cadoule, l'Aigues-Vives et le Bérange. L'Aigue-Vives est considéré en « bon état » écologique et chimique en 2009 (p. 78) et a un débit de crue décennale de 18,9 m³/s et peut déborder pour constituer une zone inondable au nord de la voie ferrée qui se situe en partie sur la zone du projet (p. 80).

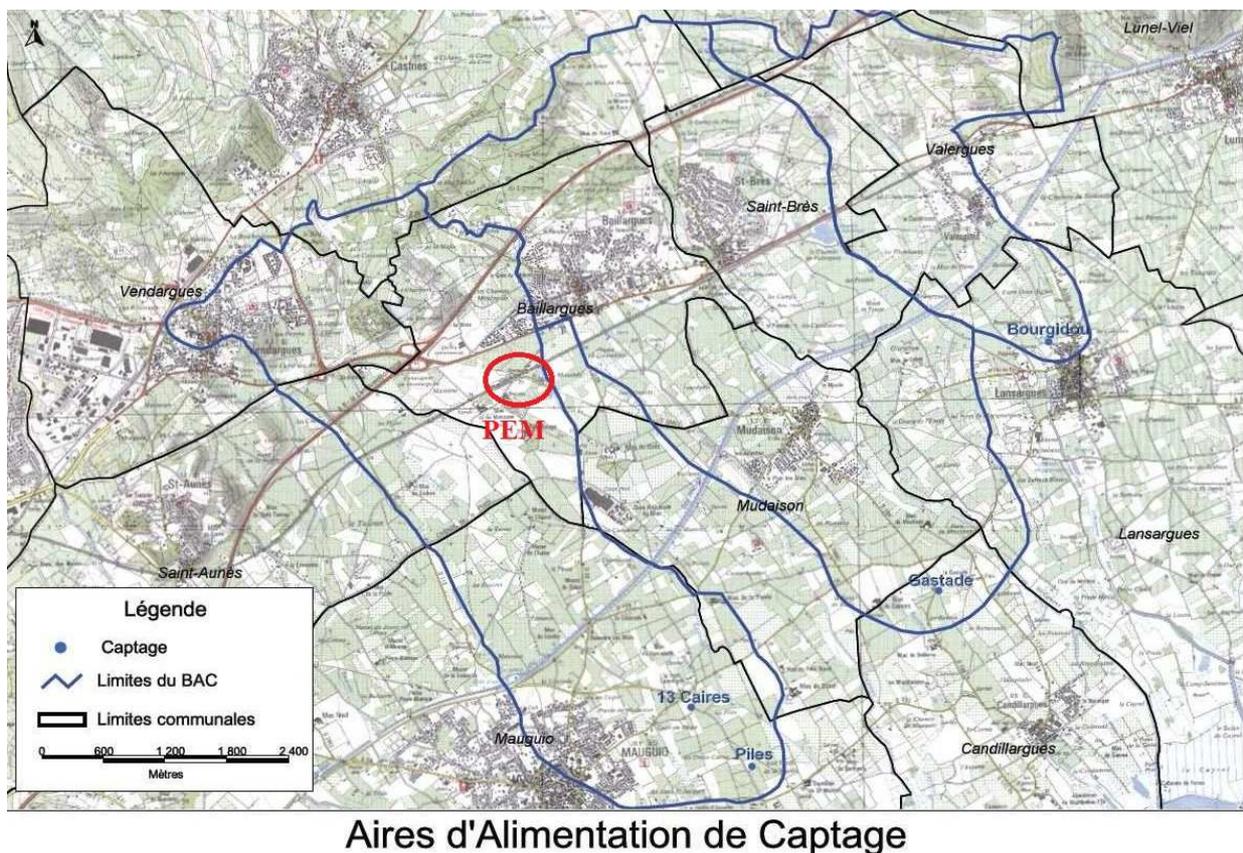
Eaux souterraines. Le projet se situe sur une nappe profonde qui ne devrait pas être affectée et sur une

⁶ Articles L 214-1 à 6 du code de l'environnement

nappe plus superficielle de cailloutis située à environ 5 à 9 m (p. 74) de profondeur qui constitue la masse d'eau FRDG102A « Alluvions villafranchiennes nappe Mauguio-Lunel ». Si cette nappe n'est pas en déséquilibre hydraulique actuellement, l'EI précise que « la nappe est très vulnérable aux sources de pollution venant de la surface » (p. 75).

Des captages pour l'alimentation potable se situent au sud du projet. Une carte situe les limites nord des périmètres de protection des captages (p. 76), mais pas l'emplacement de ces captages ni la surface des périmètres de protection. L'EI conclut qu'« il n'y a pas de forages à proximité immédiate de la zone de projet. Elle n'est pas comprise dans une zone de protection rapprochée ou éloignée » (p. 75). Le sens d'écoulement de la nappe n'étant pas indiqué, cette affirmation peut paraître optimiste.

L'Ae a cherché si cette information était disponible et a trouvé sur Internet la carte ci-dessous.



Cette carte provient d'une notice d'information de la DDTM 34⁷ présentant les mesures agro-environnementales pour protéger les captages du Pays de l'Or qui sont alimentés par la nappe de Mauguio-Lunel qui nous intéresse. Le projet de PEM que l'Ae a situé sur la carte, se situe en amont hydraulique (au nord-ouest du captage) du bassin d'alimentation du captage (BAC) des Treize Caires qui est classé, comme deux autres captages voisins, sur la liste des captages prioritaires du bassin Rhône Méditerranée. Selon cette notice, cette nappe est soumise à de fortes pressions liées à l'évolution démographique et à l'occupation des sols en particulier par l'activité agricole.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une carte situant le PEM, les captages d'alimentation en eau potable avec leurs périmètres de protection et leurs bassins versants d'alimentation (BAC) ainsi que le sens d'écoulement de la nappe de Mauguio-Lunel. Elle recommande en outre de revoir la conclusion de la page 75 qui laisse penser que la zone d'étude ne peut pas avoir de conséquences sur la nappe de Mauguio-Lunel et donc sur les captages situés au sud.

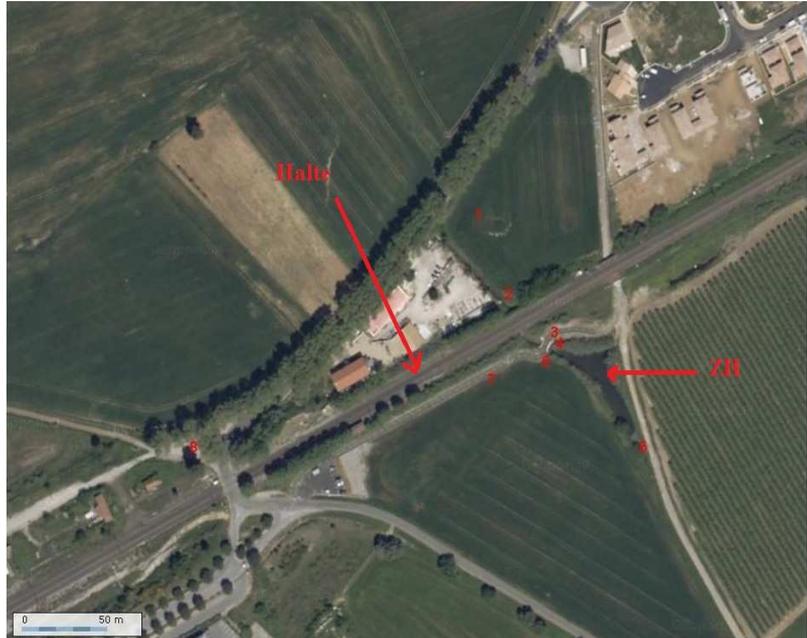
Risque d'inondation. Une partie du parking nord à construire se situe en zone inondable et il est fait mention seulement de crues rapides avec des débits élevés (p. 76). Le débit de la crue centennale et sa zone d'expansion, le nombre de crues par an, leur prévisibilité, la rapidité de montée des eaux, le niveau atteint par les eaux ne sont pas indiqués. Seul le débit décennal est estimé à 18,9m³/s (p. 77 et 79 à 81). Un plan

7 Direction départementale des territoires et de la mer de l'Hérault « Captage, traitement et distribution d'eau à Mauguio »

de prévention du risque inondation (PPRI) a été prescrit pour l'étang de l'Or⁸ qui englobe Baillargues et qui délimite les zones inondables.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par le débit de la crue centennale, sa zone d'expansion, le nombre de crues annuelles, la rapidité de montée des eaux et les niveaux atteints.

Milieux naturels. Les inventaires spécifiques ont été effectués lors d'un seul passage en mai. Les tableaux d'espèces sont présentés globalement pour la zone d'étude dans son ensemble (p. 87). Compte tenu du secteur, des inventaires plus précis à des dates différentes apporteraient peu de choses. Un petit plan d'eau est situé sur l'Aigues-Vives au sud immédiat de la voie ferrée constituant une petite zone humide (ZH) (p. 86). Le dossier indique que « l'état de la pièce d'eau apparaît mauvais. De ce fait, seules des espèces cosmopolites et peu exigeantes y ont été observées » (p. 88). Le projet se situe au nord et à l'ouest de la zone humide. L'étude d'impact ne précise pas si le projet a des effets sur cette zone humide de l'Aigues-Vives ou pas que ce soit en phase travaux (pp 131 et 132) ou bien en phase d'exploitation (p. 137). De plus, les plans figurant dans le dossier (pp 159 et 171) ne permettent pas d'affirmer avec certitude si le projet aura des impacts sur cette zone humide.



L'Ae recommande de compléter le dossier par les effets du projet sur la zone humide située sur l'Aigues-Vives au sud de la voie ferrée.

Le bruit. La zone d'étude est concernée par le bruit lié aux transports car de nombreuses infrastructures passent à Baillargues : l'A 9, la RN 113, la RD 26 et la voie ferrée. Le trafic ferroviaire moyen est de 145 trains par jour en 2009, dont 27 de Fret et 8 arrêts sur la halte pour les trains régionaux. Les niveaux sonores mesurés devant l'habitation située en bordure immédiate de la voie atteignent 75 dB(A) le jour et 72,5 dB(A) la nuit. Ce niveau de bruit vient essentiellement de la voie ferrée puisque le bruit de fond lié aux autres infrastructures est de 55 dB(A) le jour et 52 dB(A) la nuit (p. 122). Ces mesures montrent que l'ambiance sonore est non modérée. Le bruit engendré par le projet ne devra pas dépasser les niveaux actuels majorés de 5 dB(A) en période diurne et 3 dB(A) en période nocturne.

Le paysage. Il n'y a pas de trame boisée dans la zone d'étude et ce sont la RD 26 et la route du golf de Massane au sud ouest de la halte qui marquent le paysage avec leurs alignements d'arbres, notamment de platanes (p. 124).

Les autres éléments de l'état initial n'appellent pas de remarques de l'Ae.

2.3 L'analyse des effets du projet et des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de ces effets

2.3.1 Les effets temporaires en phase de travaux

Sur les eaux. Une aire de stockage des produits et de lavage des engins sera étanchée avec en aval un bassin de décantation et de déshuilage avant évacuation des eaux. L'absence de captage d'eau potable dans la zone d'étude (circonstance évoquée p. 131 de l'EI) n'est pas un critère suffisant car la directive cadre sur l'eau⁹ prévoit, notamment, la non dégradation de l'état des masses d'eaux souterraines. La halte se situe en amont hydraulique des captages de Mauguio comme on l'a vu au § 4.2 et il n'est pas prévu de mesures

⁸ Suite à un PPRI approuvé le 24 février 2004 et annulé par le tribunal administratif pour un zonage contesté, un nouveau PPRI a été prescrit le 31 août 2006. Les études techniques du PPRI annulé restent valables

⁹ Directive 2000/60/CE du 23 octobre 2000 pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau

pour l'évacuation des eaux usées liées au chantier. La pollution liée aux rejets des eaux usées n'est pas évoquée dans l'étude d'impact.

L'Ae recommande d'indiquer la localisation potentielle de l'aire étanche des travaux sur une carte ainsi que le point de rejet des eaux et le mode de traitement adéquat et de prévoir un moyen de cantonnement de la pollution accidentelle. Elle prend note de la sensibilisation du personnel du chantier qui est prévue (p. 131) et insiste sur son importance. **Enfin, l'Ae recommande également d'indiquer les mesures qui seront prises pour éviter toute pollution par les eaux usées liées au chantier.**

Pour le bruit, les entreprises devront réaliser un « dossier bruit de chantier » et les riverains seront tenus informés de son avancement (p. 134).

L'Ae note l'intérêt de ce « dossier bruit de chantier » et recommande de compléter l'étude d'impact par le contenu minimal de ce dossier, les obligations des entreprises et les points sur lesquels le maître d'ouvrage portera sa vigilance.

L'Ae note que le chantier sera suivi par un « coordonnateur environnement » dont la mission sera de contrôler l'application des mesures.

Les autres mesures n'appellent pas de remarques.

2.3.2 Les effets permanents en phase d'exploitation

Sur les eaux superficielles et souterraines. Le projet fera l'objet seulement d'une déclaration auprès des services de police de l'eau. Il est donc important que le dossier d'enquête publique soit relativement précis pour vérifier que le projet n'a pas d'incidences notables sur les eaux.

Pour limiter la pollution accidentelle, « des mesures d'épuration des eaux de ruissellement seront mises en place pour améliorer la qualité du projet » (p. 136).

L'Ae recommande de préciser dans le dossier quelles mesures seront mises en place pour éviter la pollution d'origine accidentelle.

La majorité du projet sera réalisé en matériaux perméables de type dalles alvéolaires. Le maître d'ouvrage en conclut que « les ouvrages prévus par le projet permettront de réduire au maximum l'impact qualitatif de l'aménagement sur les eaux superficielles ». Il est prévu, en outre, un fossé d'infiltration au nord et un bassin de rétention au sud qui permettront de traiter les polluants lessivés (p. 137). En conclusion « aucun rejet n'est prévu dans le cours d'eau » (Aigues-Vives) (p. 137).

Certaines parties du projet, seulement, seront imperméabilisées. En outre, les eaux de ruissellement doivent trouver un exutoire. Si elles ne vont pas dans les eaux superficielles, elles sont alors infiltrées dans la nappe sous jacente. Le maître d'ouvrage indique que « les eaux de ruissellement seront assez chargées en éléments polluants, mais comme la nappe supérieure n'est pas exploitée pour l'alimentation en eau potable, l'incidence sur les eaux souterraines sera donc considérée comme faible ». La directive cadre sur l'eau interdit la dégradation des masses d'eau. De plus l'Ae a constaté que la nappe de faible profondeur est qualifiée de vulnérable par le maître d'ouvrage et qu'elle sert à l'alimentation en eau potable, certes au sud, mais en aval hydraulique du projet comme indiqué au § 4.2.

Le dossier d'assainissement est peu compréhensible et ne démontre pas la non incidence des eaux de ruissellement sur la ressource en eau.

L'Ae recommande en conséquence de compléter le dossier en réévaluant le réseau d'assainissement du projet en tenant compte de l'ensemble des deux phases de construction.

Sur le risque inondation. Une partie de la halte se situant en zone inondable, le parking nord sera peu imperméabilisé et sans remblai. Les rampes d'accès pour les PMR seront construites sur pilotis et des barrières avec des interdictions sont prévues en cas d'alerte météo (p. 29). Ces mesures, décrites pages 137 et 138, tout en paraissant adaptées, ne sont pas assez précises. Il manque par exemple les débits concernés, la fréquence des crues, leur rapidité etc. L'Ae note en outre qu'il est prévu un bassin de rétention avant rejet dans le cours d'eau de Las fonds (Aigues-Vives). Ceci n'est pas cohérent avec l'assertion qui indique qu'il n'est prévu « aucun rejet dans les cours d'eau » (p. 137).

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation précise des mesures qui sont prévues sur le parking nord au regard du risque inondation et par une mise en cohérence de l'étude d'impact sur les points de rejet dans les eaux superficielles et les eaux souterraines.

En première phase, le maître d'ouvrage prévoit une régulation de la fréquentation des voyageurs en véhicules particuliers par l'offre de places de parking qui ne sera que de 260 places. Il en conclut que « *le trafic induit sera donc faible* » (p. 139).

L'Ae recommande de préciser dans l'étude d'impact comment le maître d'ouvrage envisage le parking des véhicules si les places disponibles sont inférieures à la fréquentation.

Sur le bruit. La maison située à proximité immédiate de la voie ferrée a déjà fait l'objet d'une isolation acoustique (p. 140). Le projet ne doit pas dépasser + 5 dB(A) en diurne et + 3 dB(A) en nocturne. Le maître d'ouvrage s'engage en cas de dépassement à mettre en œuvre les mesures de réductions appropriées (p. 140).

Sur la zone humide. Dans le dossier d'enquête, il est indiqué qu'une roselière sera reconstituée « *en lien avec le parc aquatique* » (§ 3.4 p. 29). Dans l'EI il n'est fait référence à aucun impact ni à aucun aménagement de ce type.

L'Ae recommande de mettre en cohérence le dossier sur la reconstitution ou non d'une roselière.

Sur l'équilibre des matériaux. Ce sujet n'est pas évoqué dans l'EI.

L'Ae recommande de compléter le dossier sur l'équilibre des matériaux en précisant les zones de dépôt, même provisoires, et les zones potentielles d'approvisionnement des matériaux nobles.

Le projet d'aménagement. Le schéma d'aménagement présenté (p. 30), comme le texte, mentionne la réservation d'emplacements pour deux arrêts destinés à des services assurés par des minibus. Dans l'EI, il est fait état de bus qui desservent Baillargues.

L'Ae recommande de vérifier que les arrêts de bus réalisés dans le cadre du PEM ont un dimensionnement suffisant pour accueillir les bus qui desserviront la halte.

Sur le foncier et l'agriculture. L'analyse des effets sur le foncier et l'agriculture est traitée très succinctement dans le chapitre 11 (p. 176). Pour la consommation d'espaces agricoles il est seulement indiqué qu'ils seront d'une superficie de 2,3 ha et que « *les enjeux écologiques sont faibles dans l'aire d'étude* ».

L'Ae recommande de compléter le dossier par l'étude des effets directs de la suppression de la superficie de 2,3 ha de terres agricoles.

2.3.3 Les effets indirects du projet de PEM

Les effets indirects du projet sur l'urbanisation et sur l'agriculture ne sont pas traités dans l'étude d'impact. Voir le § 4.7 pour la recommandation.

2.3.4 L'appréciation des effets du programme de PEM avec la suppression du PN 33

L'EI, dans son § 9, apprécie les impacts liés à la construction du pôle d'échanges multimodal dans ses deux phases avec la suppression du PN 33.

L'Ae note que le dossier évoque les impacts des aménagements composant le programme de travaux et les mesures qui en réduiront les effets négatifs identifiés. Mais ces mesures sont très générales et insuffisantes pour informer le public. Ainsi par exemple :

- ▲ la suppression du PN 33 conduira à créer un passage inférieur sous la voie ferrée et l'impact sur les eaux souterraines est traitée en une phrase : « *Des mesures seront mises en place pour supprimer ou réduire cet impact* » (p. 173) ;
- ▲ la création d'une voie routière permettant l'accès au domaine de Massane au sud ouest de la halte et le dépose minute, sur le bruit « *ne devraient pas avoir un impact significatif. Nécessité d'une étude acoustique* » (p. 173).

L'Ae considère que cette appréciation des impacts est trop générale et que le public ne reçoit pas les éléments nécessaires à sa compréhension et sa bonne information.

L'Ae recommande notamment de compléter le dossier par la présentation globale des mesures qui seront prises pour réduire les effets négatifs sur les eaux de surface et souterraine.

Le recalibrage de la RD 26 est bien cité mais il n'y a pas d'information sur l'appréciation de ses impacts.

L'Ae recommande de compléter le dossier sur l'appréciation des impacts du recalibrage de la RD 26.

2.4 L'analyse des effets cumulés

Le dossier analyse les effets cumulés avec le parc de loisirs Gérard BRUYÈRE. Le projet de PEM prévoit l'utilisation commune du parking nord. Les effets de chaque projet et les effets cumulés qui sont toujours nuls ou presque. Pour le bruit cumulé, « en phase d'exploitation les deux projets auront pour impact d'augmenter sensiblement le trafic des axes routiers, RD 26 notamment, mais elle devrait se limiter aux accès des parkings ». Le parc de loisirs étant plus fréquenté le week-end et la halte en semaine, le maître d'ouvrage conclut que « l'effet cumulé sera donc négligeable » (p. 152). Cette conclusion laisse à penser que le parc de loisirs ne fonctionnera pas la semaine.

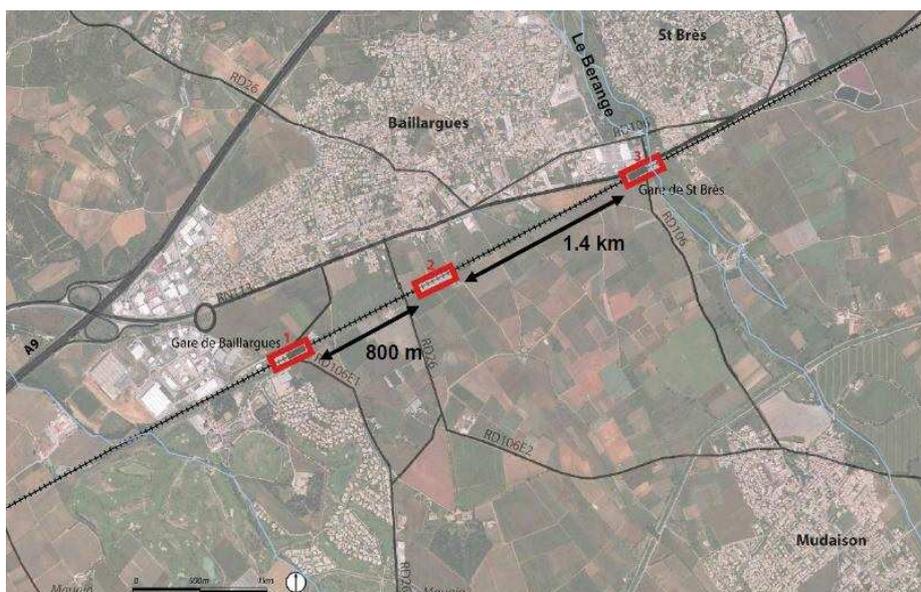
L'Ae recommande de revoir les effets cumulés, notamment l'estimation du bruit provenant de la circulation sur la RD 26 et de l'utilisation des parkings au quotidien en tenant compte à la fois de la fréquentation du parc de loisirs et de la halte.

2.5 La justification du projet : analyse des variantes et raisons du parti retenu

Au cours des études préliminaires engagées dès 2008 par la Région, trois variantes d'emplacement de la halte ont été étudiées.

L'EI fait la synthèse des avantages et inconvénients de ces variantes sous forme de tableaux et présente le projet retenu ainsi que les raisons du choix (p. 158).

La localisation du projet étant retenue, deux scénarios d'aménagement ont été étudiés mais le choix n'est pas encore arrêté. Les différences portent sur le parking nord et son raccordement à la RD 26. Le scénario 1 prévoit une entrée et sortie de parking dissociées et la variante 2 les prévoit regroupées ce qui a l'avantage de préserver un plus grand nombre de platanes (pp 158 et 159). Le dossier indique que le choix n'est pas réalisé mais que la variante 2 a la préférence du conseil général 34.



L'Ae note que le scénario de circulation présenté sous forme cartographique page 30 du dossier d'enquête publique est le scénario 1 qui induira le plus d'impacts. Par contre, le projet présenté dans l'EI évoque bien les 2 scénarios en indiquant celui qui en induira moins pour les arbres d'alignement (p. 60).

L'Ae recommande d'harmoniser le dossier d'enquête publique et l'étude d'impact sur le choix retenu pour la liaison du parking nord avec la RD 26. Pour le cas où un choix serait proposé, elle recommande d'indiquer les raisons qui ont conduit à ce choix, notamment du point de vue de l'environnement.

2.6 Les méthodes et difficultés rencontrées ainsi que l'analyse des coûts collectifs, des consommations énergétiques, des conséquences sur l'urbanisation¹⁰

Dans les difficultés rencontrées, il est indiqué que les prévisions du report de trafic de la route vers le rail n'ont pas été estimées (p. 200). En conséquence le calcul des coûts collectifs et l'estimation des bénéfices induits pour la collectivité n'ont pu être étudiés.

L'Ae recommande de compléter l'EI par le calcul des coûts collectifs et l'estimation des bénéfices induits pour la collectivité¹¹.

¹⁰ Partie correspondant au III de l'article R 122-4 du code de l'environnement

¹¹ Articles R 122-5 III et R 122 -2, annexe : tableau 5°b)

Pour le calcul du bilan des consommations énergétiques, le dossier prend comme hypothèse que le nombre de véhicules qui ne prendra plus l'autoroute A 9 est de 420 v/j à l'horizon 2014 (p. 180). Or, le nombre de places de parking créées en première phase sera de 266.

L'Ae recommande de justifier les chiffres retenus et l'hypothèse de calculs.

2.7 Les impacts cumulés du PEM avec l'urbanisation et la construction du parc aquatique de loisirs

L'Ae a pris note du § 10 de l'étude d'impact intitulé « *analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation* ». Ce chapitre liste la suppression du PN 33, l'ouverture du parc de loisirs Gérard BRUYÈRE, le recalibrage de la RD 26 et la programmation résidentielle, mais il n'analyse pas les conséquences du projet sur l'urbanisation, ni sur l'agriculture.

Même si ce n'est pas la création du PEM qui est à l'origine du développement urbain dans ce secteur, il y contribuera. Les conséquences des effets induits du projet sur l'urbanisation ne sont pas traitées.

L'Ae recommande de compléter le dossier en globalisant les effets indirects du projet de PEM sur l'urbanisation (§ 4.3.3) et l'appréciation des impacts cumulés du PEM et du projet urbain.

2.8 Le résumé non technique

Le résumé non technique (pp 39 à 52) est complet et de qualité. Il se lit facilement et ses nombreuses cartes lui confèrent un caractère pédagogique appréciable pour la bonne information du public. Sur le fond, il présente les lacunes qui sont soulignées dans l'avis détaillé.

L'Ae recommande de corriger ou compléter le résumé non technique à partir des remarques contenues dans l'avis détaillé de l'étude d'impact.

Plan de situation

