



Autorité environnementale

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur le développement de la zone de fret de
l’aéroport de Montpellier et
la création d’un barreau routier (34)**

n°Ae : 2023-64

Avis délibéré n° 2023–64 adopté lors de la séance du 5 octobre 2023

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 5 octobre 2023 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le développement de la zone de fret de l'aéroport de Montpellier et la création d'un barreau routier (34).

Ont délibéré collégalement : Hugues Ayphassorho Sylvie Banoun, Barbara Bour-Desprez, Karine Brulé, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Bertrand Galtier, Christine Jean, François Letourneux, Laurent Michel, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Éric Vindimian

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, 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 le présent avis.

Étaient absent(e)s : Nathalie Bertrand, Louis Hubert, Philippe Ledenvic, Véronique Wormser

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de l'Hérault, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 17 juillet 2023.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-21 du même code, l'avis a vocation à être rendu dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 3 août 2023 :

- le préfet de l'Hérault ;
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) d'Occitanie.

Sur le rapport de Caroll Gardet et Olivier Milan, qui se sont rendus sur site le 18 septembre 2023, l'Ae rend l'avis qui suit après en avoir délibéré.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte 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 vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD)

Synthèse de l'avis

Le projet, sous maîtrise d'ouvrage d'Aéroport Montpellier Méditerranée (AMM) et du Conseil départemental de l'Hérault, consiste en l'aménagement de plateformes en extension de la zone de fret de l'aéroport (lots A à C) destinées à recevoir des projets immobiliers, en la réalisation d'un nouveau barreau routier d'accès parallèle à la route départementale (RD) n° 171E1 et en la mise à 2x2 voies de la RD189 depuis ce barreau, sur la commune de Mauguio (34), au sud-est de Montpellier, dans la continuité de l'échangeur « Cabesto » de la RD66 qui se raccorde à l'autoroute littorale A709.

L'aire d'étude et le périmètre du projet interceptent ou sont situés en toute proximité des étangs littoraux de l'Or (également appelé de Mauguio) et de Pérols et d'aires naturelles réglementées et protégées, notamment les sites Natura 2000 de l'étang de Mauguio et les périmètres des plans nationaux d'action du Léopard ocellé et de l'Outarde canepetière.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet, en contradiction avec le plan de prévention des risques d'inondation prescrit en 2018, portent sur la préservation des milieux naturels et des espèces, la qualité de l'eau et des milieux aquatiques, la maîtrise des nuisances (bruit, pollution de l'air), des émissions de gaz à effet de serre et le devenir des matériaux excédentaires de déblai.

Le dossier est présenté pour la déclaration d'utilité publique et l'autorisation environnementale du seul barreau routier.

Les rapporteurs ont constaté, lors de la visite, qu'AMM avait largement réalisé la viabilisation des parcelles aéroportuaires sur la base d'une autorisation au titre de la législation sur l'eau obtenue en 2003 et d'une autorisation de dérogation à l'interdiction de destruction d'individus et d'habitats d'espèces protégées accordée en 2021. De fait, la plupart des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, notamment celles concernant les impacts sur le milieu naturel (restauration d'un abri, construction d'un abri, mesures mutualisées avec d'autres projets pour la compensation en faveur de l'Outarde...), présentées dans le dossier et pour lesquelles est sollicité un avis de l'Ae, ont été réalisées. Le plan stratégique de l'aéroport et son évolution par rapport à ses versions antérieures ne sont pas présentés et l'Ae n'a pas été sollicitée à leur égard. Ils auraient été nécessaires, pour comprendre le développement de la zone logistique, dont l'aménagement, en contradiction avec la loi littoral, aurait nécessité qu'il soit directement lié aux nécessités techniques de l'aéroport, ce qui n'est pas le cas, et pour justifier les raisons impératives d'intérêt public majeur et l'absence de solution alternative, pourtant nécessaires à la dérogation précitée.

Le dossier, qui répond au nom d'étude d'impact globale, pour répondre aux recommandations de l'Ae en ce sens dans ses précédents avis, est la concaténation de près d'une centaine de pièces qui sont des études portant très souvent sur le seul périmètre d'une des opérations du projet (considérant les autres réalisées). Elles présentent un défaut récurrent lié à la définition erronée du scénario de référence (qui ne correspond pas à la situation avant toute opération du projet). Il conduit à une surestimation du trafic de référence et à une sous-évaluation des impacts du bruit, des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre notamment. Les principales recommandations, détaillées dans l'avis, sont consécutives de ce défaut.

Sommaire

1.	Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux	5
1.1	Contexte du projet.....	5
1.2	Stratégie de développement de la plateforme aéroportuaire	6
1.3	Présentation du projet	7
1.4	Périmètre du projet.....	9
1.5	Procédures relatives au projet.....	9
1.6	Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae	11
2.	Analyse de l'étude d'impact.....	11
2.1	Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu	11
2.2	État initial et scénario de référence	13
2.2.1	Milieu humain	13
2.2.2	Compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes	13
2.2.3	Mobilité et déplacements	15
2.2.4	Nuisances sonores	17
2.2.5	Qualité de l'air, consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre	19
2.2.6	Ressources en eau	19
2.2.7	Milieu naturel	21
2.3	Analyse des incidences et mesures ERC	24
2.3.1	Trafics et autres modes de circulation	24
2.3.2	Artificialisation et urbanisation induite	26
2.3.3	Pollution de l'air, émission de gaz à effet de serre et consommation d'énergie.....	26
2.3.4	Risques technologiques	28
2.3.5	Bruit	28
2.3.6	Gestion des matériaux	29
2.3.7	Ressources en eau	29
2.3.8	Milieu naturel	31
2.4	Évaluation des incidences Natura 2000.....	34
2.5	Mesures de suivi	35
2.6	Résumé non technique	36

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

Le projet, sous maîtrise d'ouvrage d'Aéroport Montpellier Méditerranée (AMM)² et du Conseil départemental de l'Hérault³, consiste en l'aménagement de plateformes destinées à recevoir des projets immobiliers, situées dans la zone de fret de l'aéroport (lots A à C), et en la réalisation d'un nouveau barreau routier d'accès parallèle à la route départementale (RD) n° 171E1 et la mise à 2x2 voies de la RD189 depuis ce barreau, sur la commune de Mauguio (34), au sud-est de Montpellier, dans la continuité de l'échangeur « Cabesto » de la RD66. À trois kilomètres au nord, la RD66 se raccorde à l'autoroute littorale A709 qui contourne Montpellier par le sud. Le site du projet est en toute proximité des étangs littoraux de l'Or et de Pérols.

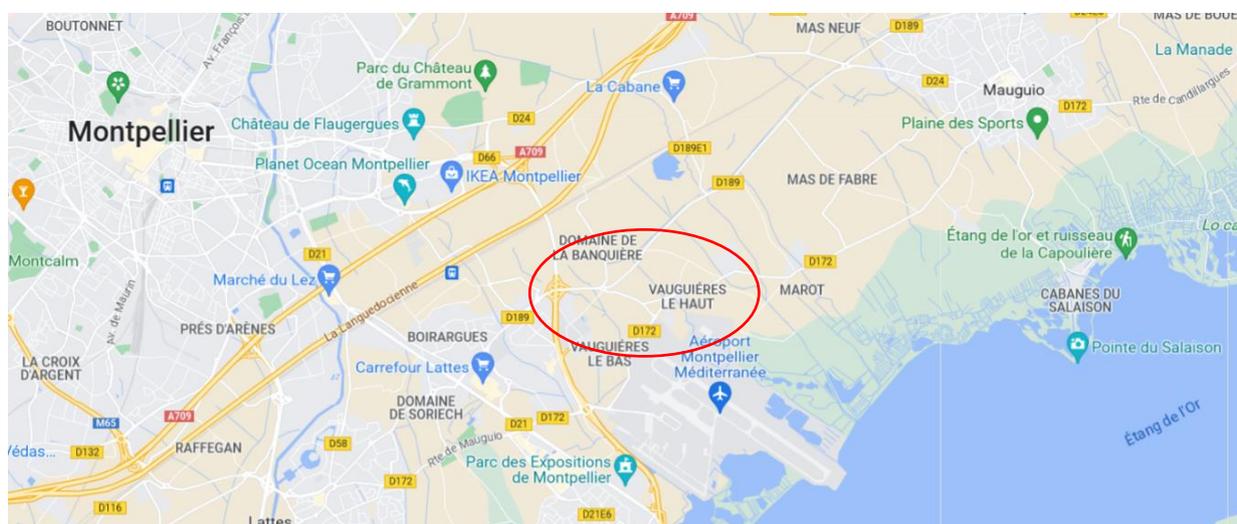


Figure 1 : Projet, entre Montpellier et l'étang de l'Or (ovale rouge). L'échangeur de Cabesto figure dans l'ovale. Pour la numérotation de la voirie routière, se reporter à la figure n° 2. (Source : Google maps)

L'Ae a déjà rendu plusieurs avis sur des aménagements de la plateforme aéroportuaire ([avis sur la plateforme logistique n° 2014-101](#)⁴, [avis sur l'aéropôle logistique de Montpellier n° 2016-78](#)⁵, [avis sur l'autorisation environnementale Neximmo 106 n° 2018-29](#)⁶).

Le projet d'aménagement a évolué depuis ces saisines⁷, mais le dossier explique peu comment il s'inscrit dans un plan stratégique de développement de l'aéroport, ce qui rend difficile la compréhension des choix faits en termes de programmation et d'aménagement à une échelle qui

² Société anonyme, concessionnaire du domaine public de l'État jusqu'en 2038.

³ Pour la suite de l'avis, il sera fait référence au maître d'ouvrage pour désigner l'un et/ou l'autre des maîtres d'ouvrage.

⁴ https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150211_Plateforme_logistique_aeroport_Montpellier__34_-_delibere_cle227172.pdf

⁵ https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/161109_-_aeropole_logistique_montpellier_34_-_delibere_cle5dd4c6.pdf

⁶ https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/180613_-_neximmo_106_34_-_delibere_cle588ca6.pdf

⁷ L'opération d'aménagement de l'aéropôle logistique (lots A et B), portée par AMM, a fait l'objet d'une décision au cas par cas de l'Ae n° F-091-15-C-0003 du 9 mars 2015, qui soumettait l'opération à étude d'impact.

serait pertinente. L'Ae n'a pas été sollicitée pour avis sur des éléments de programmation d'aménagement à l'échelle de l'aéroport à ce stade.

L'aménagement des zones aéroportuaires par AMM s'inscrit au sein des activités de type économique prévues au schéma de cohérence territoriale (Scot) du Pays de l'or. L'élargissement de la RD 189 et de la voirie en place (RD172E1) font l'objet d'emplacements réservés inscrits dans le PLU de Mauguio.

1.2 Stratégie de développement de la plateforme aéroportuaire

Le développement d'AMM a été guidé par des plans stratégiques successifs⁸. Il a fait l'objet en 2019 d'un cadrage du ministre chargé de l'aviation civile, pour l'élaboration de ses « grandes orientations stratégiques » (GOS) et leur déclinaison en « schéma de composition générale » (SCG), décrivant à différents horizons temporels la localisation et le dimensionnement des infrastructures et installations⁹.

Dans un objectif de diversification des ressources de l'aéroport, pour le rendre moins sensible aux fluctuations du trafic aérien, le cadrage fixé par l'État prévoit la valorisation du foncier disponible et la diversification des activités économiques, au-delà de celles indispensables à l'activité aéroportuaire, notamment pour les « *30 hectares disponibles en zone logistique et fret (...), en prenant en compte les enjeux liés au maintien de la biodiversité (présence de l'Outarde canepetière)* »¹⁰. L'aménagement d'une zone de fret figurait déjà depuis les années 1990 dans les plans de développement d'AMM.

Les GOS et le SCG sont en cours d'élaboration. Un projet de SCG est déjà élaboré et guide plusieurs projets d'aménagement en cours sur la plateforme aéroportuaire, dont celui de la zone de fret.

⁸ Il a été indiqué oralement aux rapporteurs que le plan actuel était en cours de révision.

⁹ En application de l'article 58 du cahier des charges type applicable aux concessions aéroportuaires de l'État, défini par le décret n° 2007-244 du 23 février 2007 relatif aux aérodromes appartenant à l'État. Le SCG est évoqué dans une des annexes du dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'individus et d'habitats d'espèces protégées, mais pas dans le rapport environnemental principal.

¹⁰ Le Scot du Pays de l'or précise que « *sur ce secteur stratégique, la vision moyen/long terme portée par l'État au travers de la direction générale de l'aviation civile se structure autour d'une première étape de planification visant à définir les grandes orientations stratégiques. Cette démarche s'accompagnera de phases de concertation avec l'ensemble des collectivités et administrations concernées.* ». Il renvoie de fait la programmation et la concertation au programme de développement de l'aéroport.

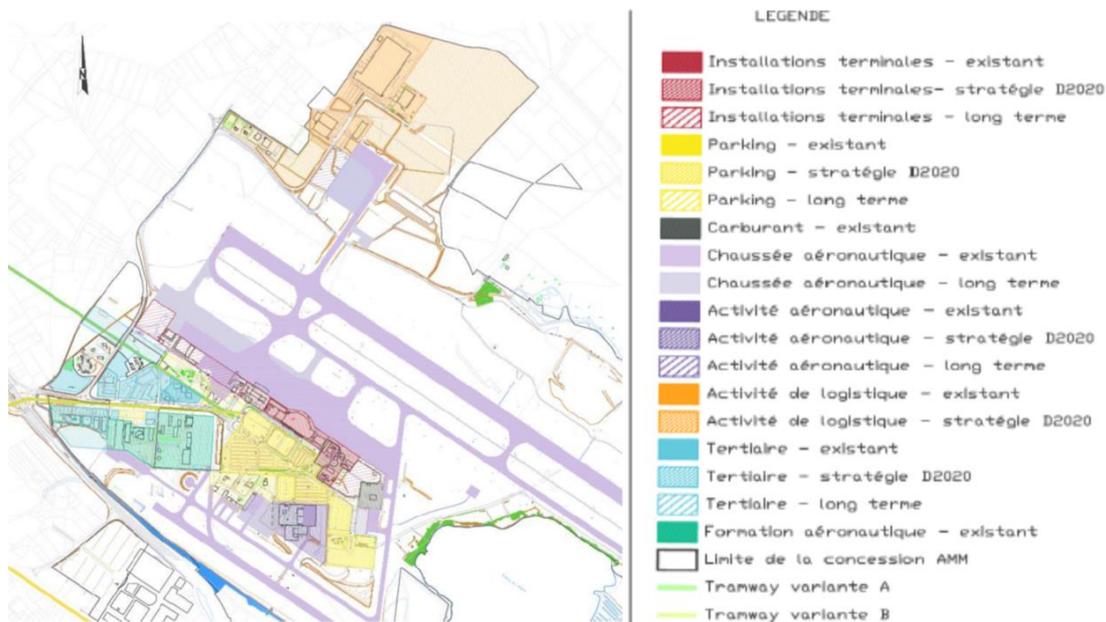


Figure 2 : Projet de schéma de composition générale de l'aéroport (Source : dossier)

L'Ae n'a pas été sollicitée à ce stade pour avis sur des éléments de programmation à l'échelle de l'aéroport, plans qui n'ont probablement pas été accompagnés par une étude d'incidences environnementales. Elle souligne le décalage temporel existant entre le calendrier d'élaboration des GOS et du SCG et celui des aménagements en cours ou projetés par AMM, dont celui de la zone de fret. L'absence de cadre stratégique de référence ne permet pas de démontrer en quoi le développement d'une zone logistique, qui paraît peu lié au fret aéroportuaire selon les informations figurant dans le dossier et communiquées aux rapporteurs en réponse à leurs questions (Cf. 2.1), répond à une raison impérative d'intérêt public majeur (condition pour une dérogation à l'atteinte des espèces protégées). Il ne permet pas non plus une évaluation complète de certains impacts cumulés à l'échelle de la plateforme aéroportuaire et de son environnement (hypothèses de trafic, gaz à effet de serre...).

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de présenter la dernière version du plan stratégique de l'aéroport de Montpellier et ses évolutions par rapport aux versions antérieures.

1.3 Présentation du projet

Le projet comprend l'aménagement d'infrastructures routières et de zones de développement immobilier sur la plateforme aéroportuaire.

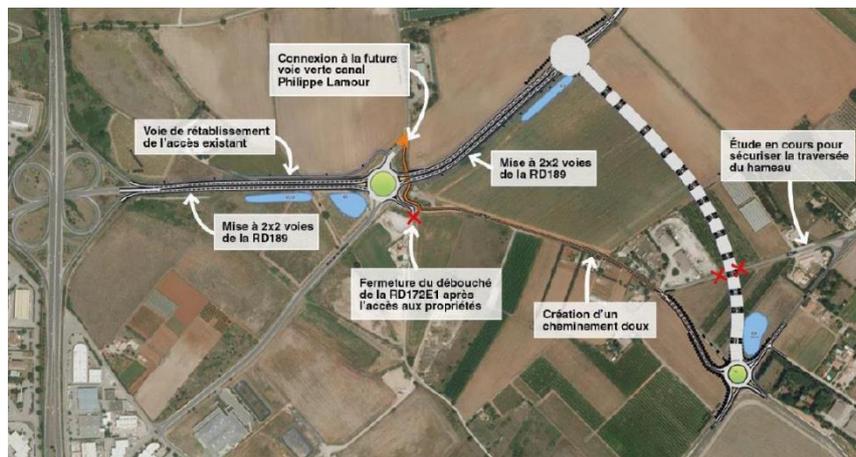


Figure 3 : Consistance des opérations routières (Source : dossier).

L'aménagement routier comprend la création d'une nouvelle route de 720 m, la création d'un giratoire de raccordement et la reprise de deux giratoires existants et la mise à 2x2 voies d'une section de 660 m de la RD189 entre le nouveau barreau et l'échangeur avec la RD66. Les équipements pour l'assainissement de la plateforme routière sont prévus pour une pluie de fréquence centennale.

Le projet comprend aussi l'aménagement de trois secteurs aéroportuaires :

- les parcelles situées à l'entrée de la zone logistique appelée « entrée de l'aéropôle logistique » (Lot A, 4,2 ha) ;
- les parcelles situées au cœur de la zone logistique, à proximité des entrepôts existants Pomona et de La Poste, appelée « aéropôle logistique » (Lot B, 6,3 ha) ;
- la zone située au nord du lot B, désignée « Plateforme logistique et messagerie » ((lot C, 15,6 ha).

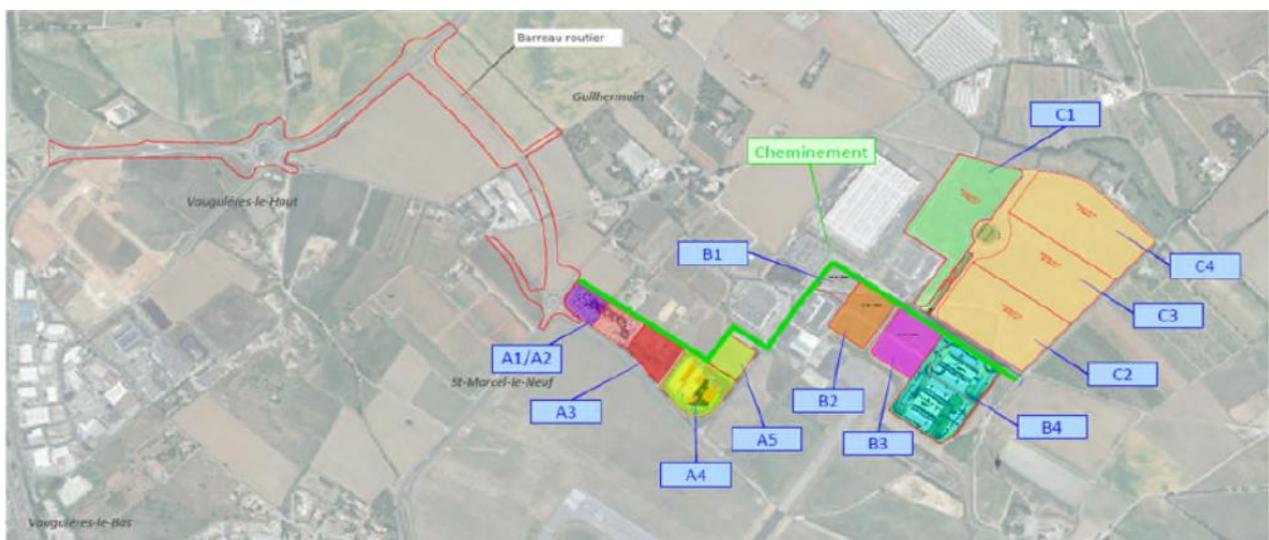


Figure 4 : Aménagement du barreau routier (en rouge, au nord-ouest) et de la zone de fret. (Source : dossier)

Lors de la visite, les rapporteurs ont constaté que les travaux de viabilisation et de préparation (démolitions...) des lots A, B et C avaient été pour l'essentiel réalisés. Il a également été précisé aux rapporteurs que les preneurs avaient désormais été désignés pour le développement immobilier de la quasi-totalité des treize parcelles composant les trois lots.

Le dossier présente le chiffrage des aménagements routiers sous maîtrise d'ouvrage du Département soit 5,87 M€ TTC (CE 2019), mais ne précise pas le coût des travaux d'aménagement

à la charge d'AMM, et ne donne pas d'indication sur les investissements totaux des preneurs des lots.

1.4 Périmètre du projet

Le dossier fourni concerne des aménagements fonciers sur la plateforme aéroportuaire et la réalisation d'aménagements routiers, ceux-ci formant un même projet, ce qui est conforme aux recommandations de l'Ae dans ses avis de 2016 et 2018. Les documents mis à l'enquête et le Scot montrent que le barreau routier pourrait constituer une opération préparant l'extension vers le Sud de la déviation est de Montpellier¹¹, ouvrage routier principal. Le dossier ne donne aucune information sur cette déviation (cf. 2.1 partie analyse de la recherche de variantes).

Même si les travaux de la déviation est de Montpellier sont phasés dans le temps, l'Ae rappelle l'article L. 122-1 du code de l'environnement: « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité* ».

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de préciser le coût total des aménagements.

1.5 Procédures relatives au projet

L'opération d'aménagement¹² de la zone de fret aéroportuaire (lots A et B), portée par AMM, a fait l'objet d'une décision au cas par cas de l'Ae n° F-091-15-C-0003 du 9 mars 2015, qui soumettait l'opération à étude d'impact. Celle-ci a été réalisée en 2016. À la suite de l'avis de l'Ae du 13 juin 2018, le dossier indique que la procédure d'aménagement a été suspendue pour reprendre l'étude d'impact¹³. Il précise que leur maître d'ouvrage entendait alors « *la faire porter sur l'ensemble des aménagements du nord-est de l'aéroport de Montpellier et de leur desserte* ».

Une étude prospective des aménagements connexes à la RD66 menée par le Conseil départemental en 2014 a mis en évidence la nécessité d'accroître la capacité du réseau routier pour accompagner l'urbanisation du secteur, et notamment de prévoir la réalisation d'un barreau routier entre la RD172 et la RD189 pour l'extension de la zone de fret aéroportuaire. Des études préliminaires routières ont été réalisées en 2016, et une concertation publique conduite sur le fondement des articles L. 103-2 et R. 103-1 du code de l'urbanisme, dont le Conseil départemental a approuvé le bilan en 2020. Le dossier précise que le barreau routier relève de la procédure cas par cas selon les seuils de l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Compte-tenu des avis précités de l'Ae, le barreau a été inclus dans l'étude d'impact globale avec l'aménagement des trois lots de la zone de fret.

¹¹ Reliant la RD65 à l'A709

¹² Une première opération d'aménagement de plateforme aéroportuaire (sur le lot C) a fait l'objet d'une étude d'impact en 2014, puis de mises jour. Elle a concerné d'abord un projet d'entrepôts logistiques (preneur Thalium), soumis à étude d'impact (surface supérieure à 10 ha) en vue de l'obtention d'un permis d'aménager, puis, ce premier projet étant abandonné, un nouveau projet (Neximmo pour l'entreprise ASICS), en vue d'une démarche d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) (arrêté préfectoral d'exploitation n° 2019-I-235 du 5 mars 2019). Ces projets successifs ont fait l'objet des avis de l'Ae n°2014-101 puis n°2018-29 précités. Après le désistement du nouveau preneur du lot, le projet a évolué, AMM en a repris l'initiative, et il nécessite de nouvelles autorisations administratives.

¹³ Du fait d'un avis défavorable lors de l'enquête publique du fait que rien n'était prévu pour la desserte du projet.

Le dossier assemble plusieurs documents visant à établir une évaluation environnementale globale sur l'ensemble du périmètre constitué de l'aménagement routier et des trois ensembles fonciers. La saisine de l'Ae s'inscrit dans le cadre plus réduit d'une demande de déclaration d'utilité publique et d'autorisation environnementale pour les seuls aménagements liés à la voirie départementale. En effet, l'aménagement des trois ensembles fonciers a déjà été autorisé au titre de la législation sur l'eau (arrêté n° 2003-I-4115 du 24 novembre 2003). Les plateformes aéroportuaires, lots A et B, sont incluses dans le permis d'aménager intervenu par l'arrêté municipal n° 108 du 21 mars 2017, deux fois prorogé et mis en œuvre en 2022. Les lots C¹⁴ ont fait l'objet d'une déclaration de division foncière obtenue en 2022 et doivent faire l'objet d'un autre permis d'aménager (lots C3 et C4), qui relève d'un nouvel examen au cas par cas (assiette foncière comprise entre 5 et 10 ha). Le projet a fait l'objet d'un avis favorable sous conditions n° 2021-00810-011-001 du 8 octobre 2021 du Conseil national de la protection de la nature (CNPN) à la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'individus d'espèces protégées et de leurs habitats (le dossier n'en précise pas clairement le périmètre)¹⁵. Il n'y a pas de chapitre dédié aux procédures dans le dossier, ce qui n'en rend pas la lecture facile sur ce point (plusieurs des informations de cette partie ont été récoltées oralement par les rapporteurs).

La démarche d'évaluation environnementale mise en place à l'échelle du projet global, même imparfaite, conduit à définir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour l'ensemble du projet. L'Ae constate qu'il n'est pas possible de s'assurer complètement que ces mesures font bien toutes l'objet de prescriptions dans les autorisations déjà obtenues par le maître d'ouvrage. Du fait des carences de l'évaluation (définition du scénario de référence par exemple, cf. ci-après) ou de son imprécision (des études sont présentées de manière individuelle pour chaque opération et font défaut à l'échelle globale), la démonstration du caractère impératif de l'intérêt public majeur et de l'absence de solution alternative est insuffisante. Elle avait déjà recommandé dans son avis de 2016 de déposer une demande d'autorisation au titre de la législation sur l'eau permettant de traiter l'ensemble des impacts sur l'eau.

S'agissant d'un aménagement entraînant une modification majeure de l'aéroport, il nécessite une décision, une approbation ou une autorisation de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), service placé sous l'autorité de la ministre chargée de l'environnement. L'Ae est donc l'autorité environnementale compétente (article R. 122-6 du code de l'environnement) pour émettre un avis.

L'étude d'impact vaut évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000¹⁶ (article R. 414-21 du code précité). Elle conclut à l'absence d'incidence, ce qui appelle des recommandations de la part de l'Ae (Cf. 2.4).

Une enquête publique portant sur les seuls aménagements de voirie par le Département est prévue début 2024. L'Ae devra par ailleurs être saisie au titre du cas par cas sur un nouveau permis d'aménager.

¹⁴ Après abandon des projets précédents qui avaient donné lieu aux avis de l'AE n° 2014-101 et n° 2018-29

¹⁵ Deux arrêtés ont été signés permettant de déroger à la destruction d'espèces protégées : arrêté préfectoral publié le 27 décembre 2021 et arrêté ministériel publié le 17 janvier 2022.

¹⁶ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

1.6 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur la préservation des milieux naturels et des espèces, la qualité de l'eau et des milieux aquatiques, la maîtrise des nuisances (bruit et pollution de l'air notamment), des émissions de gaz à effet de serre et le devenir des matériaux excédentaires de déblai.

2. Analyse de l'étude d'impact

Le dossier est composé de 72 pièces (plus de 90 selon les informations du maître d'ouvrage recueillies pendant l'instruction du dossier), non ordonnées, non répertoriées et dont les fichiers électroniques ne sont pas tous nommés, ce qui exclut tout rapprochement avec les titres des dossiers sous format papier. Il ne dispose pas de sommaire. Sa lecture n'est ni facile ni agréable et ne permet pas la complète information du public.

Sur le fond, le dossier est difficile à comprendre car il pâtit d'un manque de précisions. Des termes généraux sont souvent employés, sans être définis ni illustrés, bien qu'importants pour la compréhension du dossier. Le lecteur ne sait pas à quel périmètre se rapportent les informations qu'il lit¹⁷.

La plupart des études ont été menées de manière séparée pour chaque opération du projet (par exemple, état initial du milieu naturel, bruit). Une étude d'impact dite globale est présentée mais elle ne reprend pas les éléments importants des études initiales auxquelles elle renvoie souvent simplement. Par ailleurs, et surtout, certains sujets comme le bruit ou les émissions de gaz à effet de serre n'ont pas été étudiés à l'échelle globale, ce qui est un manque important.

Deux aires d'étude ont été définies, l'aire d'étude rapprochée qui correspond au périmètre du projet et à ses abords immédiats (et qui reprend les aires rapprochées des études menées par opération, mais qui reste bien souvent fictive dans le sens où elle n'est que la concaténation des aires individuelles et n'a été l'objet d'aucune étude proprement dite à cette échelle) et une aire d'étude étendue variable selon les thématiques étudiées. L'étude d'impact indique « *s'il n'y a pas de précision sur le type d'aire d'étude, il s'agira par défaut de l'aire d'étude rapprochée* ». En dépit de cette affirmation, comme cela sera mis en évidence par la suite, de nombreux aspects de l'analyse ne sont pas traités à cette échelle, conduisant à une connaissance partielle ou une prise en considération des enjeux insuffisante.

2.1 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le dossier justifie le développement de la zone de fret principalement par son inscription dans les documents d'urbanisme et dans les stratégies de développement de l'aéroport depuis plus de 20 ans, par la pénurie de foncier logistique et industriel à l'échelle de l'aire d'attraction de Montpellier, et par la nécessité pour l'aéroport d'accroître et diversifier ses sources de revenus.

Il expose que les parcelles étant soumises aux contraintes de l'aéroport, elles ne peuvent se prêter à d'autres vocations qu'industrielles et logistiques, affirme qu'il s'agit de friches qui n'ont pas vocation à accueillir des activités agricoles et n'envisage pas d'autres vocations.

¹⁷ Le terme « axes routiers » : il n'est pas toujours possible de savoir s'il concerne l'opération d'aménagement du barreau seulement ou aussi l'aménagement des voiries liées à celui des parcelles portuaires.

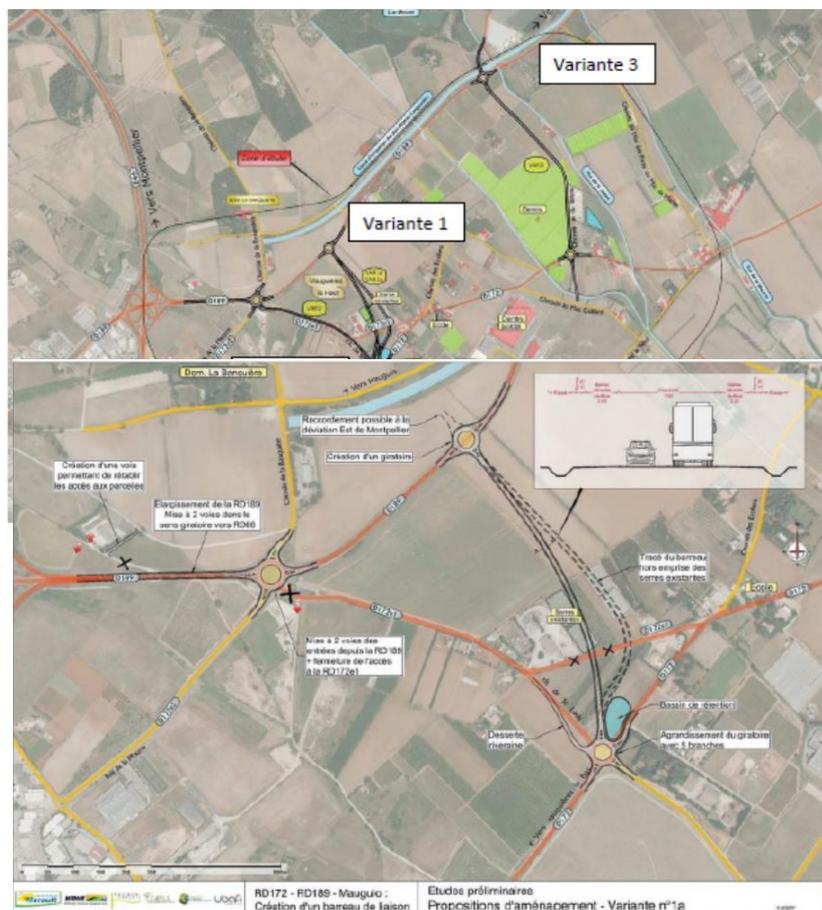
Le dossier n'établit pour autant pas de lien fort entre les aménagements envisagés et l'activité aéroportuaire, notamment la dynamique de croissance du trafic de fret aérien¹⁸. Il a été confirmé lors de la visite qu'AMM n'avait exigé un lien avec les activités aéroportuaires dans les consultations d'opérateurs qu'il a lancées que pour une part très minoritaire des lots.

Plus globalement, le dossier ne présente pas de variantes ou d'alternatives de nature à éviter les impacts sur l'environnement : destruction d'habitats d'espèces protégées, artificialisation, nuisances et émissions de gaz à effet de serre associées au trafic routier.

Dans la continuité de ses avis précédents, l'Ae recommande de justifier le développement de la zone de fret, notamment par une comparaison des incidences de ce choix sur l'environnement et la santé humaine.

L'analyse des scénarios de desserte de la zone de fret présentée dans le dossier paraît limitée et n'approfondit pas la possibilité d'un aménagement de la RD172 jouxtant l'aéroport au nord, actuellement accès majeur de la zone, pour limiter les nuisances aux habitations riveraines. Trois variantes sont comparées, incluant toutes la mise à 2x2 voies de la RD189 depuis son échangeur avec la RD66 jusqu'au giratoire de la Banquière, donnant accès à la RD172E1 :

- 1 – création d'un giratoire sur la RD189 et d'un barreau court vers la zone de fret, variante retenue,
- 2 – élargissement de la RD172E1 et du chemin de Saint-Louis jusqu'à l'entrée existante de la zone de fret, opération qui bénéficie d'un emplacement réservé inscrit au PLU de Mauguio,
- 3 – création d'un nouveau giratoire sur la RD189 et d'un barreau à l'est du hameau de Vauguières, avec création d'un nouvel accès à la zone de fret.



¹⁸ L'arrêt annoncé en mars 2023 de la liaison aéropostale réduit encore ce lien, reportant une part du « fret aérien avionné » de La Poste en « fret aérien camionné¹⁸ », c'est-à-dire atterrissant sur un autre aéroport, par exemple Marseille, puis acheminé par camion pour redistribution locale.

Figure 2 : Trois variantes étudiées du barreau routier et variante 1 retenue (Source : dossier)

L'analyse multicritères pose question sur plusieurs points. La variante 1 est présentée comme sans impact sur les milieux alors qu'elle conduit à supprimer des espaces agricoles susceptibles d'héberger des espèces et à une nouvelle coupure écologique (cf. partie milieu naturel). Les variantes 1 et 3 sont notées positivement du point de vue de l'impact sur les documents d'urbanisme, alors qu'elles supposent des tracés neufs en secteur grand espace agricole protégé ; la variante 2 est notée moins positivement, alors qu'il s'agit de celle mobilisant les emplacements réservés inscrits au PLU. La variante 1 est présentée comme nécessitant une emprise de 16 000 m², alors que le dossier indique par ailleurs que les acquisitions foncières s'élèveront à 31 500 m² pour le barreau et 18 000 m² pour la mise à 2x2 voies de la RD189.

Le plan de la variante 1 retenue fait en outre figurer la possibilité d'un raccordement à la déviation est de Montpellier (DEM), mais le dossier ne comprend aucun élément sur ce projet. Le Scot ne cartographie pas le projet, mais indique : « *Sans être une priorité, le prolongement de la DEM en direction de la zone aéroportuaire de Fréjorgues revêt aussi une importance majeure afin d'apporter une alternative efficace à l'utilisation de la RD66.* » Ces éléments peuvent laisser penser que cette possibilité de raccordement a été un critère de choix non explicité.

L'Ae recommande de revoir l'analyse multicritères pour que chaque critère soit évalué au regard de la possibilité d'une prolongation de la déviation est de Montpellier.

2.2 État initial et scénario de référence

2.2.1 Milieu humain

La partie nord de la plateforme aéroportuaire accueille déjà quelques entreprises du secteur logistique et messageries, couvrant une surface de 9 ha, installées progressivement dans les années 90 et 2000 : plateforme industrielle courrier du groupe La Poste, Pomona, UPS, TNT... Deux entreprises sont actuellement classées ICPE : l'entrepôt Pomona et la plateforme de La Poste.

Les terrains adjacents, objet du projet d'aménagement, sont principalement des friches, avec quelques constructions désaffectées, récemment démolies, sur le lot A. La visite sur place a montré que la viabilisation du secteur sur près de 30 ha est maintenant très avancée.

La plaine située au nord, jusqu'à la RD189, a une vocation principalement agricole. Le hameau de Vauguières Le Haut se développe le long des RD172E1 et 172, se composant d'habitations très éparées, quelques petits locaux d'activités et une école maternelle et primaire.

2.2.2 Compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes

Le dossier présente la situation de l'opération au PLU de Mauguio. Les secteurs d'aménagement sur propriétés aéroportuaires sont situés en zonages UF et AUF, et le barreau routier en zones A1 et NP.

Les zonages UF et AUF disposent que sur ces zones, les constructions d'entrepôts ou d'industries sont autorisées, à condition notamment : « *qu'elles soient directement liées à la fonction aéroportuaire et logistique de la zone ou qu'elles correspondent à une activité utile au fonctionnement et à la vocation de la zone* ».

Les éléments transmis ne comprennent pas de dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Comme rappelé par l'Ae dans son avis de n° 2018-29, les activités prévues n'étant pas toutes liées aux activités aéroportuaires, il conviendrait de modifier le PLU en indiquant clairement que les zones AUF et UF sont consacrées à l'activité aéroportuaire ou logistique¹⁹. Pour le barreau routier, le dossier comprend des mentions contradictoires sur la nécessité d'une mise en compatibilité du PLU pour les zones A1 et NP²⁰, il devra être mis en cohérence.

Le Scot du Pays de l'or approuvé en 2019 prévoit l'extension de la zone de fret de l'aéroport à hauteur de 13 ha ²¹, en déclinaison des orientations fixées par la direction générale de l'aviation civile à l'aéroport (cf. partie 1), ainsi que le barreau de liaison qui vise à en améliorer la desserte.

Le Scot précise que l'extension de la zone de fret constitue une exception par rapport à l'application de la loi littoral : « *La concession aéroportuaire (zone de fret comprise) forme une exception au principe de continuité avec l'urbanisation existante (agglomérations, villages) dans le cadre des conditions fixées par l'article L. 121-4 du code de l'urbanisme, à savoir pour l'accueil « d'installations, de constructions, d'aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile et ceux nécessaires au fonctionnement des aérodromes lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative ».* Sur ce secteur stratégique, la vision moyen/long terme portée par l'État au travers de la Direction générale de l'aviation civile se structure autour d'une première étape de planification visant à définir les Grandes Orientations Stratégiques. Cette démarche s'accompagnera de phases de concertation avec l'ensemble des collectivités et administrations concernées ».

Le projet ne paraît pas respecter les dispositions du Scot ayant justifié une dérogation à la loi littoral : le dossier ne justifie pas que l'extension de la zone de fret répond à une nécessité technique impérative pour le fonctionnement de l'aéroport.

Le Scot prescrit également que les extensions des zones d'activités de rayonnement, dont fait partie la zone de fret, « *devront respecter les conditions suivantes :*

- 1. bénéficier d'une excellente accessibilité routière par le réseau d'infrastructures primaires (existant) ;*
- 2. être desservies par des transports alternatifs à la voiture (aire de covoiturage, piste cyclable, réseau de bus...) [...] ».*

Le dossier montre que la première condition n'est pas respectée, la voirie existante ne paraissant pas suffisante pour absorber les nouveaux trafics, et explicite peu comment la deuxième condition l'est.

Le dossier évoque le schéma régional climat air énergie (SRCAE) Languedoc Roussillon de 2013, mais sans expliquer comment le projet est compatible avec ses objectifs de réduction des consommations énergétiques, des émissions de gaz à effet de serre, des émissions de polluants atmosphériques et de report modal vers la mer, le rail et le fluvial. Il évoque également le Schéma régional de cohérence écologique Languedoc Roussillon de 2015.

Ces deux documents ne sont cependant plus en vigueur, puisque les SRCAE et de SRCE ont été intégrés au Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet). Celui d'Occitanie a été approuvé en 2022, mais n'est pas cité. Ce dernier prévoit la règle

¹⁹ L'Ae considérant les conditions en vigueur comme cumulatives.

²⁰ La délibération prise par le Conseil départemental le 11 avril 2022 indique qu'il n'y a pas lieu de solliciter de mise en compatibilité, ce qui a été confirmé lors du déplacement des rapporteurs sur le site.

²¹ Le projet d'aménagement s'étend sur plus de 25 ha, mais une partie est déjà classée en zone urbaine au PLU de Mauguio.

(n°15) suivante : « *Zones logistiques : maximiser le potentiel de densification et de reconversion des zones logistiques et prioriser l'implantation des nouvelles zones logistiques au niveau des embranchements ferroviaires, fluviaux et portuaires* ». Or de tels embranchements n'existent pas dans le périmètre des aménagements projetés et le dossier n'adapte pas la zone d'étude pour présenter les embranchements les plus proches. Ce même document prévoit (règle 4) de « *localiser prioritairement les projets d'équipements et de services (dont les services marchands) dans les centralités définies par les territoires ou dans des lieux accessibles en transport collectif (existants ou programmés) ou par une solution alternative à l'usage individuel de la voiture* » ce qui ne semble pas non plus être le cas du projet objet du présent avis (cf. 2.2.3).

Le dossier souligne que le Scot de Montpellier, mitoyen de celui du Pays de l'or, fait état d'un déficit d'offre de foncier industriel et logistique, mais celui-ci fixe également pour objectif, s'agissant de la logistique, de « *favoriser l'usage des modes alternatifs à la route (ferroviaire, fluvial, maritime) et mutualiser le transport des marchandises en ville sur les derniers kilomètres* », en s'appuyant sur le marché d'intérêt national, et la zone industrielle de Salaison à Vendargues, bénéficiant d'embranchements ferrés, ainsi que sur la proximité du port de Sète.

Le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération de Montpellier, approuvé en 2014 et en cours de révision, inclut la commune de Mauguio. Le plan climat air énergie territorial (PCAET) de l'agglomération du Pays de l'or approuvé en 2020 prévoit des diminutions importantes des consommations énergétiques des transports et de l'industrie et des émissions de gaz à effet de serre. La démonstration de la compatibilité du projet avec ces deux plans n'est pas apportée.

Enfin, aucun des plans et programmes nationaux concernant la lutte contre le changement climatique – en particulier la stratégie nationale bas carbone (SNBC) –, ou la qualité de l'air n'est cité dans l'analyse de compatibilité.

L'Ae recommande de :

- ***mettre à jour le dossier s'agissant de la compatibilité avec les documents de planification, les conditions d'application de la loi littoral qu'il prévoit, et ;***
- ***dans la continuité de son avis de 2018, de démontrer la cohérence du projet avec les dispositions des schémas et plans en matière de report modal vers les modes alternatifs à la route, ainsi qu'avec leurs objectifs concernant le climat, l'air et l'énergie ;***
- ***de mettre en compatibilité le projet avec le Sraddet de juin 2022.***

2.2.3 Mobilité et déplacements

Le dossier est peu détaillé sur l'analyse des déplacements dans la zone, resituée dans son environnement (origines / destinations, motifs...), pour les habitants et les employés comme pour les marchandises. Il précise que les études menées par l'agglomération pour élaborer son plan global des déplacements, adopté en 2018, relèvent un taux important de déplacements en lien avec l'extérieur (56 %), notamment l'agglomération montpelliéraine.

La desserte routière est assurée principalement par les RD189 et 172, toutes les deux raccordées à la RD66, axe principal de liaison entre Montpellier, l'autoroute A709, l'aéroport et le littoral.

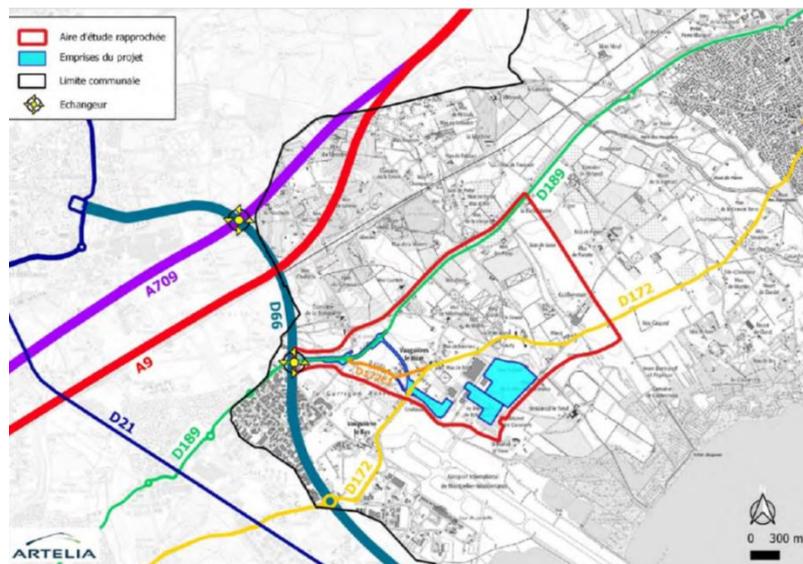


Figure 3 : Réseau routier de l'aire d'étude (source : dossier)

Le dossier relève qu'en 2014, la part des transports en commun sur le territoire du Pays de l'or est faible, 5 %, et que les parts modales de la marche à pied et du vélo, sont respectivement de 25 % et 6 %, malgré un territoire favorable du fait de son relief peu marqué. L'aire d'étude qui est traversée par la ligne de car régionale 607 (empruntant la RD189, éloignée de la zone de fret), peu fréquente et sans accès direct au cœur d'agglomération de Montpellier, n'est pas desservie par le réseau de bus local Transp'Or et ne comporte pas d'équipements pour les modes de déplacements actifs.

Il n'est pas présenté d'analyse des flux issus de la zone de fret, mais il est précisé que l'accès actuel se fait principalement par la RD66 et les RD172 (itinéraire très majoritaire, en particulier pour les poids lourds) ou les RD189, RD172E1 et le chemin de Saint-Louis.

Le dossier comprend une étude de trafic réalisée en 2020 par le Conseil départemental. Elle se limite à un périmètre resserré autour des RD66, 189 et 172, et consiste en un diagnostic circulatoire établi en 2018, qui montre des flux élevés sur les RD189 (plus de 24 000 véh/j) et 172, avec des débits proches de la saturation et un dimensionnement inadapté de certains axes : RD172E1, chemin de Saint-Louis, posant des problèmes de sécurité et de nuisances liés à la présence de quelques habitations et activités le long de ces voies.

Une projection des trafics est effectuée pour 2023 et 2043, avec et sans projet de barreau routier. Elle prend en référence la réalisation de l'ensemble des opérations d'aménagement en cours ou prévues dans le secteur, y compris celui de la zone de fret, qui ne doit évidemment pas être inclus dans l'état initial, et prévoit une augmentation du trafic routier (kilomètres parcourus) de 27 % dans la zone d'étude à horizon 2043. Cette croissance, plus rapide que la croissance démographique prévue par les Scot, pose question, dans un contexte où les documents de planification ont tous pour objectif de limiter la croissance des trafics automobiles.

L'aménagement de la zone de fret générerait selon AMM un trafic total (y compris l'existant) évalué à environ 3 200 véhicules légers et 930 poids-lourds par jour (ouvrable). L'étude du Conseil départemental prend l'hypothèse d'un accroissement, en taux moyen journalier annuel de + 2 770 véhicules, dont plus de 40 % de poids lourds, conduisant à des augmentations de trafic allant jusqu'à 420 % et 500 % sur le chemin de Saint-Louis en 2023 et 2043.

Le rapport environnemental de 2023 comprend également des indications sur un scénario sans l'aménagement de la zone de fret ni le barreau, qui conduirait néanmoins à un accroissement de +68,6 % du trafic sur la RD172E1 et de 220 % sur le chemin de Saint-Louis en 2023 par rapport à

2018, bien supérieur à celui de tous les autres axes du secteur (de 1,6 % à 11,5 %), sans que les raisons n'en soient explicitées. Cela résulte vraisemblablement de l'intégration en référence, comme dans l'étude de trafic de 2020, de la mise à 2x2 voies de la RD189 depuis la RD66 jusqu'au giratoire de la Banquière, pourtant comprise dans le projet d'ensemble, ainsi que d'autres aménagements (giratoire RD66 – RD172), conduisant à rendre les RD172E1 et le Chemin de Saint-Louis comme un itinéraire plus attractif que la RD66.

	RD66 Nord	RD66 Centre	RD66 Sud	Barreau de liaison	RD189 Banquière	RD189 Mauguio	RD172 Aéroport Nord	RD172 Aéroport Sud	RD172 (RD66)	RD172e1 Banquière	RD172e1 Vauquières Nord	RD172 Vauquières Sud	Ch de St Louis	RD172 Mauguio	Voie de desserte de la zone de Fret
Trafic Moyen Journalier Annuel 2018	63900	49300	39000	0	22100	19100	5200	5600	14700	3500	2600	4400	1000	7100	1830
Trafic Moyen Journalier Annuel 2023 SANS le barreau de liaison, avec les projets connexes HORS extension de la zone de Fret	65500	50100	39600	0	24200	19500	5800	6100	15200	5900	2700	4800	3200	7500	1830
Trafic Moyen Journalier Annuel 2023 SANS le barreau de liaison, avec les projets connexes Y COMPRIS l'extension de la zone de Fret	66900	50100	40000	0	25600	19900	6800	7100	16100	7900	2700	5000	5200	7600	4600
Trafic Moyen Journalier Annuel + 20 ans 2043 SANS le barreau de liaison, avec les projets connexes HORS extension de la zone de Fret	75500	57600	45600	0	28100	22500	6800	7200	17600	7100	3100	5500	4000	8600	1830
Trafic Moyen Journalier Annuel + 20 ans 2043 SANS le barreau de liaison, avec les projets connexes Y COMPRIS l'extension de la zone de Fret	76900	57600	46000	0	29500	22900	7800	9200	18500	9100	3100	5700	6000	8700	4600
Trafic Moyen Journalier Annuel Mise en Service + 20 ans (2043) AVEC le barreau de liaison et AVEC l'ensemble des projets connexes, Y COMPRIS compris l'extension de la zone de Fret	76900	56000	46000	7400	27900	24700	9400	9800	20100	50	20	6950	50	7000	4600

Figure 4 : Évolution des trafics moyen journalier annualisés (TMJA) (source : dossier)

Les incohérences dans la consistance du scénario de référence ne permettent pas d'évaluer clairement le projet d'ensemble, mais seulement le barreau routier. En effet, l'étude de trafic montrerait en 2043 une baisse de 3 % du trafic routier total, dans la situation de projet (avec barreau routier) par rapport à la situation de référence (intégrant à tort l'aménagement de la zone de fret et la réalisation de certains aménagements routiers).

Ces erreurs dans la situation de référence conduisent à fausser également toutes les analyses qui s'appuient sur les évolutions des trafics routiers : qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre, nuisances sonores...

L'Ae recommande de compléter l'analyse des déplacements et de corriger le scénario de référence de l'étude de trafic, ainsi que celui de l'ensemble des analyses qui en découlent (la référence ne devrait pas inclure l'aménagement de la zone de fret aéroportuaire, ni aucun des aménagements routiers compris dans le projet).

2.2.4 Nuisances sonores

Trois études acoustiques sont versées au dossier, la première concerne le barreau routier, la deuxième une partie de l'aménagement de la zone de fret, la troisième l'aménagement du lot C. Pour la zone de fret, la difficulté réside dans le fait qu'il n'y a pas de carte de récolement et d'identification des parcelles étudiées pour s'assurer de la couverture complète de l'opération d'aménagement.

En ce qui concerne la première étude (barreau routier), les RD189 et 172 sont classées respectivement en deuxième et troisième catégories²² au titre du bruit. Le dossier ne répertorie

²² À partir d'un certain niveau de trafic (supérieur à 5 000 véh. /j pour les routes), les infrastructures de transports terrestres sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles génèrent, de la catégorie 1 la plus bruyante à la catégorie 5. La mesure de bruit est exprimée en décibels acoustiques (dB(A)) en séparant le niveau moyen en journée (LAeq (6h–22h)) et de nuit (LAeq (22h–6h)).

aucun établissement sensible²³ autour du site du barreau. Le bâti du secteur est clairsemé d'habitations individuelles et de bâtiments industriels et agricoles.

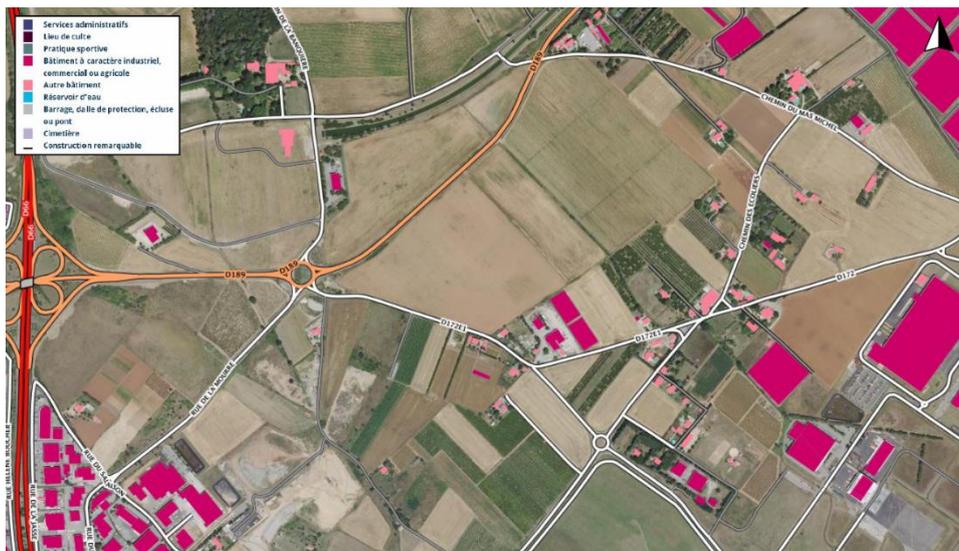


Figure 5 : Bâti à proximité du barreau routier (Source : dossier).

L'étude de bruit du barreau a été réalisée sur la base de quatre mesures *in situ* effectuées en mars 2019 et d'une modélisation acoustique (logiciel Mithra). Une seule mesure a été utilisée pour le calage du modèle, ce qui paraît insuffisant et devra être justifié.

Les données de trafic utilisées sont erronées : les routes du secteur supportent un trafic total moindre en situation projet qu'en situation de référence (sans projet) alors que le projet comprend des aménagements de la zone aéroportuaire pour abriter des activités logistiques (Cf. partie trafic). La révision de l'étude acoustique (pour un calage insuffisant du modèle, Cf. ci-avant) sera l'occasion de réaliser une seule et même étude globale pour l'ensemble du projet qui tienne compte de l'ensemble des sources de bruit.

Son périmètre est défini par la zone d'étude resserrée au niveau du barreau routier. Elle montre que quelques habitations affichent des niveaux sonores supérieurs à 60 dB(A) de jour, ou 55 dB(A) de nuit.

Dans cette étude, l'ambiance sonore du secteur a été établie habitation par habitation, ce qui est contraire à la réglementation, comme l'explique l'Ae dans [sa note](#)²⁴. Cette note précise également que « dans une zone où un grand nombre de bâtiments ne remplit pas le critère d'ambiance modérée, l'ensemble pourra être considéré comme relevant de l'ambiance non modérée. [...] ; sa validité au regard de la réglementation ne semble donc pas assurée ».

L'étude n'aborde pas la question des points noirs du bruit (existants et nouveaux). La modélisation ne semble pas en faire apparaître mais l'étude devra confirmer ce point.

L'Ae recommande de revoir le calage du modèle acoustique de l'étude du barreau, les trafics pris en compte dans la modélisation, la définition du scénario de référence et du scénario avec projet et la détermination de l'ambiance sonore du secteur d'étude ce qui peut conduire à revoir l'étude sur l'ensemble du périmètre du projet.

²³ Hôpitaux, établissements de soin et Ehpad, lieux d'enseignement. Il y a pourtant une école au carrefour RD 172 / RD 172E1. Ce point devra être confirmé dans le dossier.

²⁴ https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150708_-_Note_sur_le_bruit_des_infrastructures_-_delibere_cle234991.pdf

En ce qui concerne la deuxième étude, l'étude indique que « *les activités précises des différents lots ne sont pas connues. [...] Les circulations sur les lots constituent alors les sources sonores principales* ».

En ce qui concerne la troisième étude, il s'agit d'une actualisation réalisée en 2021 d'une étude menée en 2020 consécutivement à la modification de la programmation de l'aménagement de la zone C. Cette mise à jour, récente, aurait donc pu emporter la prise en compte du projet global plutôt que la conservation d'un découpage par opérations.

La carte du plan d'exposition au bruit aérien figure au dossier.

2.2.5 Qualité de l'air, consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre

À l'échelle de l'agglomération de Montpellier, le dossier indique que certaines limites réglementaires sont dépassées, pour le NO₂ le long de certains axes routiers, notamment A9 et A709 et pour les particules fines PM_{2,5}²⁵. Une tendance à la baisse des concentrations des différents polluants est constatée, sauf pour l'ozone et le benzène.

L'aéroport réalise par ailleurs tous les cinq ans depuis 2003, en collaboration avec Atmo Occitanie, des mesures de qualité de l'air, qui actuellement ne couvrent pas la zone de fret. Une étude « air et santé » a été réalisée en 2020 pour l'opération du barreau routier, fondée sur un état initial de 2018 et des mesures effectuées en 2019 en neuf points de l'aire d'étude (urbain, trafic, fond).

Les seuils réglementaires sont respectés sur la zone aéroportuaire et sur l'ensemble des sites de mesure, avec des concentrations de NO₂ cependant proches des seuils réglementaires à proximité de l'échangeur RD66 – RD189²⁶.

Les projections en 2043 de l'étude air et santé sont fondées sur les études de trafics, avec situation de référence erronée (cf. partie trafic). Elles concluent que la qualité de l'air sur l'aire d'étude en 2043 devrait s'améliorer, sans projet, du fait de l'amélioration technologique du parc roulant au fil du temps, réduisant les émissions de polluants atmosphériques, sauf pour le SO₂, le nickel et l'arsenic.

L'étude air et santé projette une croissance de 29 % de 2018 à 2043 des consommations énergétiques liées au transport, liée à l'augmentation au fil de l'eau et aux projets annexes, dont l'aménagement de la zone de fret.

L'évaluation produite par cette étude du coût collectif des évolutions des émissions de polluants et des gaz à effet de serre est inexploitable compte tenu de la situation de référence erronée.

L'Ae recommande de revoir le scénario de référence et le scénario avec projet des études de qualité de l'air, consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre.

2.2.6 Ressources en eau

Eaux souterraines

Le projet est situé au-dessus des masses d'eau souterraines « alluvions anciennes entre Vidourle et Lez et littoral entre Montpellier et Sète » n° FRDG102, « argiles bleues du Pliocène inférieur de la vallée du Rhône » n° FRDG531, « calcaire jurassique pli oriental de Montpellier et extension sous

²⁵ Particules de dimension inférieure à 2,5 microns.

²⁶ Seuils de 10 µg/m³ à l'année et 25 µg/m³ pour 24 h

couverture » n° FRDG206. Les nappes des alluvions et des calcaires présentent un enjeu régional majeur pour l'alimentation en eau potable du secteur est de Montpellier. La masse d'eau des alluvions est en relation avec le complexe des zones humides à la frange des étangs littoraux. Elle revêt un « *intérêt écologique fondamental pour la diversité des milieux en périphérie des étangs* ». Son écoulement est nord-ouest/sud-est. Elle est très vulnérable (affleurement et faible couche protectrice).

La nappe des alluvions est en bon état quantitatif et son état chimique est moyen. Elle présente des pollutions aux nitrates et aux pesticides. L'objectif de bon état chimique est repoussé à 2027 selon le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Rhône-Méditerranée. La nappe des argiles est en bon état quantitatif et chimique, de même que celle des calcaires.

En ce qui concerne les usages, le dossier indique que l'« *aquifère des cailloutis de la plaine de Mauguio* » est stratégique pour l'alimentation en eau potable. Pour autant cet aquifère n'est pas décrit ni rattaché aux masses d'eau profondes mentionnées dans le dossier (*a priori* la nappe des alluvions). Le secteur d'étude intercepte les périmètres de protection rapprochés et éloignés des forages de « garrigue basse » et de « Vauguières le Haut/les écoles », mais aussi les puits de Vauguières-le-bas, ce que le dossier ne mentionne pas. Le dossier précise les prescriptions de l'hydrogéologue agréé pour ces captages.

Eaux superficielles

L'aire d'étude s'inscrit dans le bassin versant de l'étang de l'Or, exutoire des ruisseaux de Nèguecats, de Vauguières le Haut, de la Jasse et de son affluent rive droite qui la traverse. Elle est aussi concernée par le canal d'irrigation du « Bas-Rhône Languedoc ». Les étangs palavasiens sont des lagunes de faible profondeur sous l'influence conjuguée des eaux douces et marines. Celui de l'Or est dans un mauvais état écologique et chimique, l'atteinte du bon état étant reportée en 2027 (paramètres déclassants : eutrophisation, pesticides, matières organiques et oxydables).

Les informations disponibles pour les ruisseaux les plus proches indiquent qu'ils sont en état écologique médiocre ou mauvais et en état chimique bon ou mauvais suivant les années. Le ruisseau de Vauguières présente des concentrations en cuivre supérieures aux limites²⁷. Les tendances des concentrations des autres métaux sont mentionnées mais sans spécifier s'ils dépassent les seuils.

La zone d'étude est concernée par le plan de prévention des risques d'inondation (PPRi) du bassin versant de l'étang de l'Or approuvé le 16 mars 2001. Le dossier précise que les emprises du projet sont en dehors du zonage réglementé du plan. Néanmoins, les études hydrauliques réalisées pour l'aire d'étude et l'emprise du projet montrent qu'ils sont situés en zone inondable lors d'une pluie d'occurrence décennale. Le dossier mentionne une mise à jour du porter à connaissance d'avril 2018 : l'aire d'étude et l'emprise sont concernées par les aléas moyen et fort (mais indiqué modéré dans la synthèse). Il n'évoque qu'« *une modification future du zonage réglementaire du PPRi* » et omet de mentionner que la révision du PPRi a été prescrite par l'arrêté du 29 janvier 2018. À titre de conclusion, le dossier indique qu'« *à ce jour le règlement du PPRi approuvé en 2001 est toujours applicable* » et en rappelle certaines prescriptions. Il ne tient pas compte du projet de règlement révisé et des cartes d'aléas pourtant disponibles.

Dans ce contexte, le dossier indique que « *les remblais sont interdits dans l'ensemble des zones d'aléas, hormis rampes d'accès limitées et emprise des bâtiments d'activités* ». Or, le nouveau règlement en projet indique que, pour la zone « Bu » qui concerne le projet, « *tous remblais, dépôts*

²⁷ Arrêté du 9 août 2006 pour l'analyse des sédiments extraits des cours d'eau

ou exhaussements, à l'exception des digues ou ouvrages de protection contre les inondations des lieux densément urbanisés [sont interdits] » : les remblais pour réaliser la plateforme d'accueil des bâtiments sont interdits.

L'Ae recommande de mettre à jour le dossier en ce qui concerne la révision en cours du plan de prévention des risques d'inondation de Mauguio et de justifier précisément de la conformité du projet à ce plan.

2.2.7 Milieu naturel

Habitats, faune, flore

Le site d'étude se retrouve à l'interface de l'agglomération de Montpellier et de l'étang de l'Or. Il regroupe essentiellement des milieux cultivés (grandes parcelles peu diversifiées) et post-culturaux (terrains en friches) et de grandes parcelles entretenues attenantes à l'aéroport.

L'aire d'étude élargie (160 ha) intercepte la zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique²⁸ (Znieff) de type I « Aéroport de Montpellier – Fréjorgues », les sites Natura 2000 (zone spéciale de conservation n° FR9101408 et zone de protection spéciale n° FR9112017) de l'étang de Mauguio et le périmètre du plan national d'action (PNA) du Lézard ocellé. Elle est située à proximité des PNA de l'Outarde canepetière (domaine vital et hivernage) et du Butor étoilé.

Les principaux habitats rencontrés sont relativement courants : cultures intensives (70 ha), friches (29 ha), milieux anthropiques (routes, 17 ha), pelouses méditerranéennes (11 ha), zones rudérales (9 ha) et alignements d'arbres (3 ha). Les fossés, pelouses, ripisylves et friches revêtent un enjeu modéré du fait de leur rôle de corridor de déplacement. La flore est banale, sans statut particulier. 21 espèces exotiques envahissantes ont été répertoriées.

Les chauves-souris (dix espèces recensées, toutes protégées) et les oiseaux (81 ou 111 espèces recensées selon les pièces du dossier) représentent des enjeux modérés à forts dans l'aire d'étude. Elle abrite des zones arborées et semi-ouvertes favorables aux vols et territoires de chasse, ainsi que des gîtes pour les Pipistrelles de Kuhl, commune et pygmée. 67 (sur 81) ou 101 (sur 111) espèces d'oiseaux présentes sont protégées ou d'intérêt patrimonial. L'aire concentre des habitats favorables à leur nidification, leur alimentation et leur reproduction, notamment pour l'Outarde canepetière (enjeu fort), le Busard cendré, le Cochevis huppé, le Coucou-geai, l'Effraie des clochers, le Chevêche d'Athéna, la Huppe fasciée, le Rollier d'Europe et le Petit-duc scops. Amphibiens et reptiles, d'enjeu modéré à fort, trouvent aussi des habitats favorables à leur alimentation, reproduction et hivernage (Grenouille de Perez, Couleuvre vipérine, Coronelle girondine, Couleuvre à échelons, Couleuvre de Montpellier. Le Lézard ocellé n'a pas été observé pendant les visites d'inventaire).

Les habitats à chauves-souris paraissent relativement concentrés dans un secteur de l'aire d'étude (Cf. fig. 2) qui abrite six gîtes avérés, dont l'un pour une colonie, et deux gîtes potentiels. L'enjeu en termes d'habitats, classé comme « assez fort », devrait être relevé.

²⁸ L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

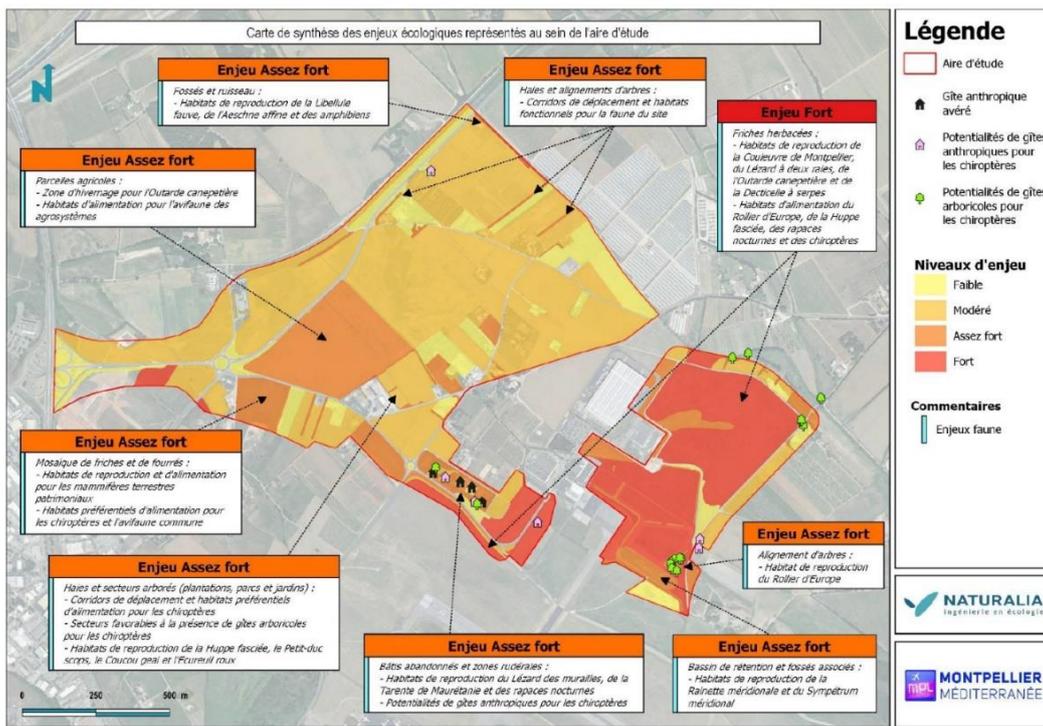


Figure 6 : Localisation des enjeux. Rectangle en bas, au milieu : enjeu chauves-souris (source : dossier)

Le dossier considère que le plan national d'action (PNA) du Lézard ocellé, dans le périmètre duquel le projet se situe, constitue un enjeu faible, sans davantage d'explication. Le Lézard ocellé est considéré comme « quasi menacé » (NT) sur la liste rouge mondiale de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) au niveau européen (2011) et « vulnérable » (VU) sur la liste rouge française. La présence importante de friches et de zones rudérales dans le périmètre d'étude, habitats propices à l'espèce, devrait conduire à relever le niveau d'enjeu, même si l'espèce n'a pas été observée lors des investigations.

Le dossier indique que « au sein de l'aire d'étude, les fossés, les alignements d'arbres et les haies de fourrés peuvent être utilisés comme corridors de déplacement pour les espèces d'oiseaux des milieux semi-ouverts ou buissonnants et de reptiles ainsi que par les chiroptères qui suivent les éléments structurants du paysage comme couloirs de vol ». Mais il ne met en évidence aucun réservoir ni corridor de biodiversité au sein de l'aire d'étude. Il ne tient pas compte des bois de la Mourre ni du Limousin, situés au nord du canal, ni du cours d'eau qui la traverse, pourtant mentionnés comme tels dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) – désormais Sraddet. Cette omission interroge d'autant plus le choix du maître d'ouvrage de déplacer le cours d'eau tout contre le futur barreau routier²⁹ (carte ci-après), au risque d'augmenter le dérangement et l'écrasement d'animaux (le dossier précisant par ailleurs, que « les RD66 et RD189 et autres petites routes qui parcourent l'aire d'étude constituent des obstacles à la mobilité des reptiles, amphibiens, voire les petits mammifères terrestres »), le SRCE retenant pourtant l'objectif de restauration des continuités écologiques. Le canal constitue la limite nord de l'aire d'étude. Cette dernière devra être agrandie pour tenir compte de la présence de ces réservoirs et classer le cours d'eau en corridor d'enjeu fort entre les bois et l'étang de l'Or.

²⁹ En plusieurs endroits du dossier, l'emprise du projet omet de prendre en considération le déplacement de ce cours d'eau.

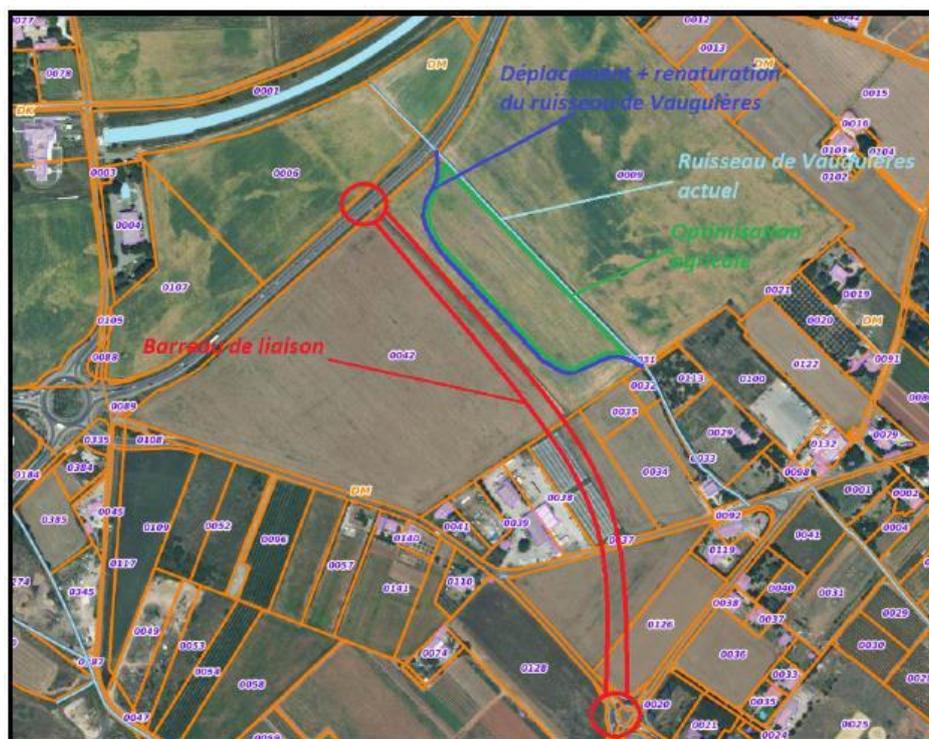


Schéma d'aménagement et d'optimisation agricole

Figure 7 : Déplacement du cours d'eau prévu dans le cadre du projet. En vert, le cours d'eau actuel. En bleu, son nouveau tracé. En rouge, le barreau routier (opération du projet) (Source : dossier)

Malgré les enjeux ci-avant développés, les habitats naturels ne sont considérés par le dossier que comme d'enjeu modéré.

L'Ae recommande de :

- **relever le niveau d'enjeu pour le Lézard ocellé,**
- **tenir compte de la présence de réservoirs de biodiversité au nord du canal et du corridor traversant la zone d'étude,**
- **et de relever le niveau d'enjeu global pour les habitats naturels.**

Zones humides

Les zones humides ont été déterminées selon le seul critère de végétation alors que les critères non cumulatifs de végétation et de sol prévalent désormais (l'un ou l'autre des critères « pédologie » et « végétation » suffit pour caractériser une zone humide) selon la définition des zones humides qui a été modifiée par la loi n° 2019-773 du 24 juillet 2019. Il convient donc de prendre également en compte les secteurs d'absence de végétation spontanée qui répondent au critère pédologique³⁰. La quantification des zones humides (cinq cents m²) est probablement sous-estimée.

Par ailleurs, dans d'autres parties du dossier, d'autres zones humides sont clairement mentionnées alors qu'elles ne figurent pas à l'inventaire. La manière dont elles ont été déterminées n'est pas explicitée. La visite a permis de préciser qu'il s'agit d'un bassin de rétention existant et des fossés associés. Ils devront être pris en considération dans la détermination des zones humides.

³⁰ Les fouilles archéologiques préventives ont été réalisées et ont probablement fortement remaniés le premier mètre de sol. Les emplacements des sondages pédologiques pour la détermination des zones humides devront être choisis sur la base du plan de récolement de ces fouilles de manière à en tenir compte.

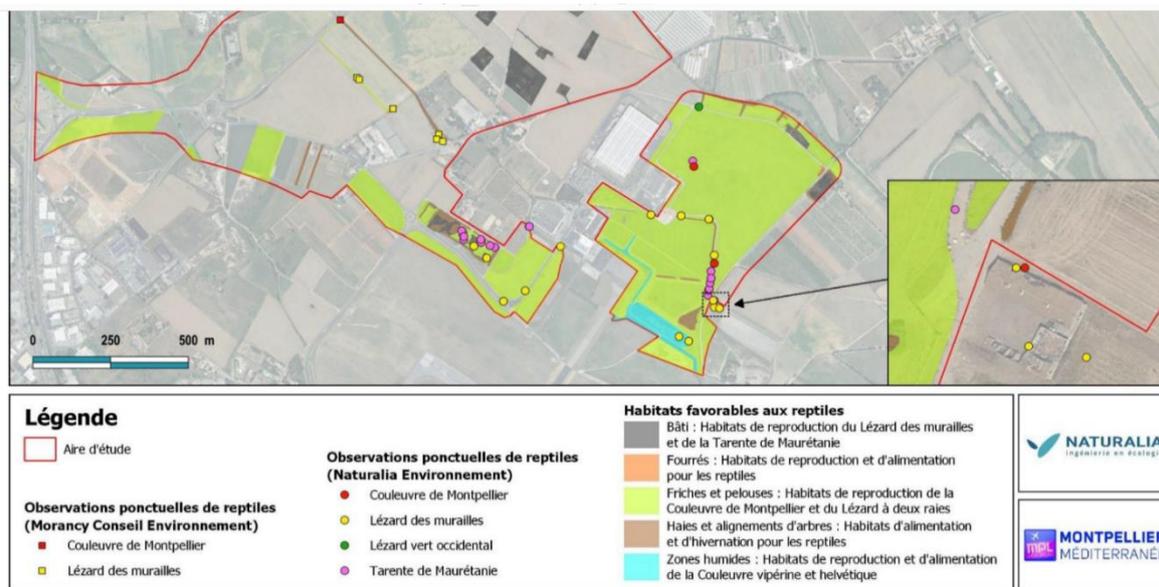


Figure 8 : Carte de localisation des enjeux relatifs aux reptiles. En turquoise sont mentionnées des zones humides non répertoriées (Source : dossier).

L'Ae recommande de procéder à la détermination des zones humides conformément aux dispositions législatives en vigueur.

Paysage

L'aire d'étude se caractérise par un paysage de plaine agricole, au sein duquel l'étang de Mauguio, site classé en 1993 pour sa grande qualité paysagère notamment, constitue un élément de valeur. Elle est enchâssée entre la bande littorale des 100 mètres et d'autres espaces remarquables au nord au titre du paysage, tous inscrits dans le Scot en son application de la loi littoral (R. 121-4 du code de l'urbanisme). Des installations aéroportuaires prennent place dans ce paysage.

2.3 Analyse des incidences et mesures ERC

Comme l'Ae l'avait indiqué dans son avis de 2016, l'analyse des impacts, notamment ceux sur le milieu naturel, est bien souvent qualitative. La description des mesures de réduction prévues ne permet pas de bien comprendre l'évaluation des impacts résiduels, ni leur prise en compte complète par les mesures de compensation.

2.3.1 Trafics et autres modes de circulation

L'aménagement de la zone de fret conduirait selon le dossier à une augmentation de 151 % du trafic routier à son entrée, porté de 1 830 à 4 600 véhicules, dont 40 % de poids lourds, en trafic moyen journalier annuel. Il contribue ainsi à aggraver les congestions prévisibles sur le réseau du secteur, anticipées par le Département, ce qui l'a conduit à projeter la réalisation du barreau routier.

Ayant intégré à tort l'aménagement de la zone de fret dans le scénario de référence, pour n'évaluer que la réalisation du barreau, l'étude affirme que celle-ci conduirait à une baisse de 3 % du trafic total sur la zone d'étude par rapport à une évolution tendancielle de 27 %. Cette baisse n'est pas expliquée : elle pourrait provenir d'une redistribution des trafics mais montre cependant qu'il n'a pas été tenu compte des trafics induits occasionnés de manière générale par les opérations d'accroissement des capacités routières dans les secteurs urbains congestionnés.

Le dossier conclut ainsi à tort que « *l'impact du projet sur les déplacements en phase aménagée est positif à court, moyen et long terme* » et ne prévoit aucune mesure ERC.

Le dossier précise qu'AMM s'est fixé en matière d'énergie, l'objectif « *d'agir sur la mobilité et favoriser les modes de transports moins émetteurs en GES : faciliter l'accès aux transports en commun, création d'infrastructures dédiées au covoiturage, acquisition de véhicules électriques et mise en place de bornes électriques, etc.* ». L'élaboration d'un « plan de mobilité plateforme » et d'un plan d'action associé qui se déploiera jusqu'en 2026 est également évoquée.

Le dossier reste cependant peu précis, en dehors d'aménagements limités pour les mobilités actives, sur les mesures prévues de nature à éviter ou réduire l'usage du véhicule personnel et rationaliser les trajets logistiques et sur leurs effets attendus. Le maître d'ouvrage a cependant indiqué lors de la visite qu'un plan de déplacements inter-entreprises était en cours d'établissement, et qu'un parking de covoiturage était prévu.

S'agissant des transports en commun, aucune perspective d'amélioration de la desserte au sein du Pays de l'or ou vers l'agglomération Montpelliéraine n'est évoquée.

Le projet intègre des aménagements cyclables sur la RD172E1 et le chemin de Saint-Louis, et les rapporteurs ont constaté sur place que leur prolongement vers la voie verte du canal Philippe Lamour, qui assure la liaison vers Mauguio, venait d'être réalisé. La liaison vers la gare TGV et Montpellier n'est annoncée qu'à moyen terme, alors qu'elle serait vraisemblablement la plus à même de favoriser le report modal des trajets quotidiens, compte tenu de l'orientation dominante des flux.

L'Ae rappelle que l'article L. 228-2 du Code de l'environnement prévoit que « *À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements (...)* ». Le dossier n'explique pas comment il est prévu d'y répondre s'agissant de la mise à 2x2 voies de la RD189, aucun aménagement cyclable n'apparaissant prévu le long de son linéaire³¹. Il a été indiqué lors de la visite que les discussions étaient en cours pour un prolongement de la voie verte P. Lamour, parallèle à la RD189, vers Montpellier.

Le cheminement à réaliser par l'AMM dans ses emprises est également présenté, mais la discontinuité des types d'aménagements prévus (gravillons, terre compactée, voie et trottoirs en accotements, etc.) ne paraît pas de nature à rendre la liaison très attractive, dans un contexte de circulation intense de poids lourds.

S'agissant des circulations logistiques, aucune indication n'est donnée sur leur rationalisation possible (mutualisation...).

En dépit des objectifs quantitatifs et prescriptions de l'ensemble des documents de planification (Sraddet, PPA, Scot, PCAET, etc.), le dossier n'examine réellement que les conditions de desserte du site par véhicules particuliers et poids lourds, et pas les modes alternatifs ou rationalisations possibles des flux de voyageurs et de marchandises. Aucun objectif de part modale des modes alternatifs n'est visé par le projet et évalué.

³¹ Hors agglomération (le site est en limite d'urbanisation), c'est l'article L228-3 qui s'applique : « *À l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière.*

Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, (...) sans que cela puisse remettre en cause l'obligation découlant du premier alinéa ».

L'Ae recommande de mieux préciser la consistance des aménagements prévus pour les modes actifs et leur calendrier de réalisation, afin de permettre des liaisons continues, d'exposer les mesures (plans de déplacements inter-entreprises, covoiturage) permettant d'éviter ou réduire l'usage du véhicule individuel et d'en évaluer les effets attendus. Elle recommande également de présenter les mesures d'optimisation de l'organisation des flux de marchandises prévues pour l'ensemble de la zone logistique aéroportuaire.

2.3.2 Artificialisation et urbanisation induite

Le dossier ne fait aucune référence à l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) à horizon 2050 fixé par la loi climat et résilience de 2021. Le projet conduira à l'artificialisation d'environ 30 ha pour l'extension de la zone de fret, et respectivement 3,5 et 1,8 ha pour le barreau de liaison et la mise à 2x2 voies de la RD189.

Les développements immobiliers, certes partiellement contraints en hauteur par les servitudes aéroportuaires, paraissent s'inscrire dans un modèle assez classique, extensif et consommateur d'espace, sans recherche particulière de densification. Il a cependant été précisé lors de la visite que deux projets comprendront deux niveaux en élévation.

Le Scot a prévu une réduction des espaces ouverts à l'urbanisation, lors de sa dernière révision, mais a maintenu une extension de 13 ha pour la zone de fret (le solde de son extension, déjà inscrit en zone urbaine au PLU, n'étant pas comptabilisé).

Le dossier n'évoque pas le risque d'urbanisation induite par le développement des capacités routières dans le secteur.

L'Ae recommande d'analyser l'impact, au regard de la loi littorale, de l'urbanisation induite par le développement des capacités routières dans le secteur et de démontrer la contribution apportée par le projet à l'objectif d'absence d'artificialisation nette.

2.3.3 Pollution de l'air, émission de gaz à effet de serre et consommation d'énergie

Phase construction

Les émissions et consommations énergétiques en phase chantier sont évoquées, mais quantifiées seulement très partiellement.

Pour l'aménagement du barreau routier, la consommation énergétique est évaluée, pour les seuls déblais et remblais, à 200 550 litres de carburant, ce qui correspond à l'émission de 651,8 teqCO₂. Rapporté au coût de l'opération 5,6 M€ TTC (CE 2019), cela paraît un ratio d'émission assez faible³².

Pour l'aménagement de la zone de fret, le dossier affirme que « *les quantités de GES rejetées par le chantier seront négligeables pour avoir un effet direct sur le climat* », ce qui est une erreur méthodologique puisque toute réduction des émissions est par elle-même utile à l'atteinte des objectifs fixés en la matière sans qu'il ne soit pertinent de s'interroger sur la contribution des émissions d'un projet particulier au changement climatique lui-même. Le dossier n'explique pas les montants d'investissements prévus pour la viabilisation de la zone, ni pour la construction et

³² Au regard des valeurs usuellement constatées, voir notamment « *Référentiel adapté aux enjeux de l'évaluation socio-économique des projets de transport - La prise en compte de l'empreinte carbone des infrastructures de transport* », IGEDD, septembre 2022. https://igedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Affaires-0012686/014289-01_rapport-publie.pdf

l'équipement des bâtiments, mais s'agissant d'investissements s'élevant probablement à plusieurs dizaines de millions d'euros, les émissions à la construction ne peuvent être négligeables.

L'Ae recommande de compenser les émissions de gaz à effet de serre de la phase de travaux.

Phase exploitation

L'étude « air et santé » s'inscrit dans l'application de la note méthodologique du 22 février 2019 relative aux volets air et santé des études d'impacts des infrastructures routières. Compte tenu de la définition erronée du scénario de référence des études de trafics, ses résultats ne sont pas exploitables.

Par ailleurs, le raisonnement conduit ne paraît pas correct : il ne peut se limiter à considérer l'évolution des trafics dans le seul périmètre de l' « étude circulatoire », et devrait prendre en compte l'évolution des trajets (VL et PL) sur la totalité des parcours, avec et sans projet.

Tout en précisant que cela n'a pas été étudié, le dossier affirme :

- que l'on peut s'attendre, sans le projet d'aménagement de la zone de fret et au trafic qu'il induit, à une évolution à la baisse des polluants atmosphériques légèrement amplifiée du fait de l'absence de trafic généré par les activités de la zone de fret ;
- que « *les incidences du projet global sur la consommation d'énergie en lien avec les déplacements est négligeable* », ce qui est très contestable compte tenu du volume de trafic induit, notamment de poids lourds ;
- que les « *émissions auront un effet négligeable sur le changement climatique* ».

S'agissant des activités de la zone de fret, le dossier évalue que « *l'impact brut des consommations liées aux activités sera direct, permanent et modéré* ».

L'Ae recommande de :

- ***dans la continuité de ses avis antérieurs, quantifier les effets du projet complet, tenant compte du trafic routier, notamment de poids lourds, induit, et intégrant la phase de construction, sur la qualité de l'air et sur les émissions de gaz à effet de serre ;***
- ***évaluer les impacts du projet sur la santé en prenant comme référence pour les polluants atmosphériques les valeurs guides établies par l'Organisation mondiale de la santé et de mettre en place des mesures de la séquence ERC.***

L'Ae recommande en outre de corriger le raisonnement selon lequel les émissions chantier sont négligeables, la somme d'émissions individuellement faibles aboutissant néanmoins au changement climatique.

Compte tenu du scénario de référence inadapté, le dossier ne prévoit comme seule mesure de réduction des effets du projet qu'une optimisation de l'organisation des chantiers et le respect par les constructeurs de la réglementation des bâtiments neufs RE 2020, en tout état de cause obligatoire, et des dispositions constructives et d'efficacité énergétique des zones logistiques et industrielles.

Il est en outre précisé que le projet prévoit l'installation d'environ 40 000 m² d'équipements de production photovoltaïque sur les lots A, B, C. Cette surface n'est pas mise en rapport avec les obligations en matière d'équipement photovoltaïque des toitures et parcs de stationnement issues des lois énergie climat de 2019, climat et résilience de 2021, et d'accélération des ENR de 2023.

Sont par ailleurs évoquées dans le dossier, mais sans que le lien ne soit fait avec le projet, les actions engagées par l'aéroport pour réduire son bilan carbone et développer sa production photovoltaïque, notamment l'installation en 2016 d'une centrale solaire en ombrière sur les parkings, produisant 6 000 MWh/an et évitant 250 tCO₂/an.

Le dossier mentionne la zone à faibles émissions de Montpellier, mais ne présente pas de mesures particulières en faveur du déploiement de véhicules électriques ou décarbonés sur la zone de fret.

L'Ae recommande de préciser les mesures de compensation prévues afin que le projet puisse contribuer à atteindre l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050.

2.3.4 Risques technologiques

Concernant les lots « Entrée de l'Aéropôle logistique » (zone A) et « Aéropôle Logistique » (zone B), et compte tenu de la programmation connue à ce jour (preneurs déjà sélectionnés), aucune activité nouvelle ne sera soumise à la réglementation ICPE.

Concernant les lots C, pas encore tous attribués, les activités ICPE relevant de l'article L. 511-1 du code de l'environnement et de la nomenclature associée listées à l'article R. 511-9 du code de l'environnement ne sont pas acceptées, hormis celles relevant du régime de la déclaration ICPE.

Le dossier précise que l'étude d'impact concerne les permis d'aménager des lots et non les activités potentiellement soumises au régime des installations classées³³.

2.3.5 Bruit

En ce qui concerne le seul barreau routier (étude acoustique dédiée), le maître d'ouvrage applique trois réglementations différentes, celle relative à la modification d'infrastructures pour l'élargissement de RD189, celle relative à la création d'infrastructures pour le nouveau barreau routier, et celle consécutive au trafic induit sur des infrastructures existantes ne faisant pas l'objet de travaux. Ceci rend les résultats particulièrement difficiles à appréhender et possiblement faux, notamment pour les habitations subissant des émissions sonores venant de la section routière élargie et de la route nouvelle, le dossier ne précisant pas qu'aucune habitation ne se trouve dans une telle situation. Par ailleurs, le scénario de référence n'a pas été correctement défini (Cf. état initial).

Le dossier conclut à ce que la réglementation est bien respectée et qu'il n'y a pas de protection contre le bruit à prévoir. Néanmoins, la conclusion selon laquelle « *on ne constate pas d'augmentation significative des niveaux de bruit* » est erronée, une habitation (au lieu-dit Bonnieu) subissant une augmentation de 2 dB(A) entre le niveau de bruit avec projet et le niveau de bruit actuel (par défaut, le niveau de référence n'étant pas correctement défini). Cette conclusion devra être confirmée en tenant compte des demandes de corrections et recommandations formulées dans le présent avis, notamment celles qui concernent la définition du scénario de référence et la prise en compte des trafics liés aux futures activités logistiques, tenant compte également du cumul des bruits venant de la RD modifiée et de la RD créée.

Aucune analyse n'est menée en ce qui concerne la prise en compte et le traitement pour les personnes les subissant des phénomènes de bruit multi-sources (avions et véhicules routiers). Ce point avait déjà fait l'objet d'une recommandation de l'Ae en 2016.

³³ Sur les lots C3 et C4, l'avis de l'Ae devra être sollicité préalablement à la délivrance d'un permis d'aménager, au titre du cas par cas.

En ce qui concerne l'étude acoustique qui porte sur le lot C de l'aménagement de la zone aéroportuaire, le dossier indique que la réglementation relative au bruit de voisinage est respectée, les émergences restant inférieures aux seuils réglementaires.

L'Ae recommande de revoir le calcul des niveaux de bruit en tenant compte des trafics corrigés en situation avec projet et situation de référence et de mettre en place les mesures de protection contre le bruit en cas de dépassement des seuils réglementaires.

Elle renouvelle sa recommandation de mener une analyse prenant en compte la multiple exposition des riverains soumis au bruit des véhicules terrestres et aériens.

Si le maître d'ouvrage a abordé la question acoustique en visant le respect des seuils fixés par la réglementation française (60 dB(A) pour la période jour (6h–22h) et 55 dB(A) pour la période nuit (22h–6h)), l'Ae rappelle que l'Organisation mondiale de la santé recommande de réduire les niveaux sonores produits par le trafic routier à 53 dB(A) le jour et 45 dB(A) la nuit, niveaux au-delà desquels des effets nocifs pour la santé humaine sont documentés. Ainsi, les mesures proposées devraient être renforcées afin d'atteindre ces valeurs qui sont des seuils d'impact sanitaire.

2.3.6 Gestion des matériaux

Le dossier met en évidence un excès de matériaux de 25 000 m³ lié aux travaux routiers. Leur valorisation n'est pas définie (le dossier précise que « dans le cas où il n'est pas possible de les réemployer, ces derniers sont facilement recyclables par concassage ». Il s'agit pourtant de matériaux fins ce qui rend peu probable leur concassage, lequel n'a pas été évalué en termes d'incidences s'il devait être mis en place.

L'aménagement des plateformes aéroportuaires et de leur voirie associée ayant été constaté pour les trois lots A, B et C, le devenir des matériaux excédentaires de ces opérations n'est pas précisé.

L'Ae recommande de préciser la valorisation des matériaux excédentaires de l'ensemble projet, y compris les aménagements de plateformes aéroportuaires et de voiries associées.

2.3.7 Ressources en eau

Eaux souterraines

En phase chantier, un possible rabattement de nappe pourra être mis en œuvre pour mener les travaux à sec. De manière qualitative, l'impact sur la nappe et les captages d'alimentation en eau potable est qualifié de négligeable du fait de leur caractère ponctuel (les travaux ne sont pourtant pas complètement définis).

Les impacts définitifs sont analysés sur les captages de Vauguières-école et de Garrigue-basse. Ceux sur les puits de Vauguières Le Bas ne le sont pas. Le dossier s'attache, pour le premier captage, à démontrer que l'orientation des écoulements et la couverture de la nappe sont suffisants pour protéger le captage. Ces mêmes arguments étaient utilisés pour montrer leur vulnérabilité, ce qui rend la démonstration peu crédible. Pour le captage de Garrigue-basse, le dossier examine seulement le risque de pollution accidentelle, mais les incidences quantitatives ne sont pas évoquées. Il n'y a pas d'avis d'hydrogéologue agréé sur le projet alors qu'il prend place dans les périmètres rapprochés et éloignés de plusieurs captages d'alimentation en eau potable.

En ce qui concerne le risque de pollution accidentelle des captages, le dossier met en avant le choix d'imperméabiliser les fossés et bassins de rétention. Ayant constaté lors de la visite la viabilisation de plusieurs parcelles du projet et la présence de fossés non étanches, cette mesure n'a pas été suivie. Le dossier ne permet pas de vérifier si les réalisations sont en dehors des périmètres des captages.

L'Ae recommande d'analyser les incidences quantitatives du projet sur les captages présents dans la zone d'étude, de fournir l'avis de l'hydrogéologue agréé sur le projet d'ensemble et d'envisager la mise en conformité des travaux réalisés avec les prescriptions qu'il émettra.

Eaux superficielles

Le projet a choisi « *un traitement des eaux pluviales [...] à la parcelle (débourbeurs/séparateurs d'hydrocarbures) avant chaque raccordement au fossé pluvial le long de la route du fret* » (lots A et B). Ce dispositif à la parcelle n'est pas décrit plus précisément ni si les capacités d'infiltration sont sollicitées. Les fossés et bassins sont prévus pour « *permettre un traitement de la pollution chronique et accidentelle* », mais le dossier ne précise pas s'ils seront étanches, notamment les fossés. « *En complément des aménagements validés dans le cadre du dossier loi sur l'eau de l'aéroport, chaque parcelle sera équipée de débourbeurs, déshuileurs et pour le lot B, d'une vanne de sectionnement avant chaque raccordement au réseau pluvial existant* » laissant entendre que les études récentes, que le dossier ne cite pas, montrent la nécessité de mettre à jour l'autorisation de 2003.

Pour l'aménagement routier (routes départementales), un système séparatif d'assainissement sera mis en place. Un réseau pluvial étanche est prévu (il ne précise pas si les fossés seront étanches, ni si les anciennes chaussées maintenues en bénéficieront). Les surfaces imperméabilisées font l'objet d'une compensation par rétention de 500 m³. Ce choix semble circonscrit à l'opération routière et ne concernerait pas les voiries de l'aménagement aéroportuaire. Les plans mettent en évidence plusieurs bassins de rétention pour l'opération du barreau mais le dossier ne les décrit pas. Leur réalisation a bien été confirmée lors de la visite. Dans son avis de 2016, l'Ae avait déjà recommandé de clarifier l'ensemble des aménagements prévus vis-à-vis de la législation sur l'eau.

L'Ae recommande d'explicitier la différence des choix techniques d'assainissement et de compensation d'imperméabilisation opérés entre le barreau routier et les voiries de l'aménagement aéroportuaires et de présenter dans le dossier les bassins de rétention qui seront mis en place.

Inondations

Sans prendre en considération le principe d'interdiction pourtant édicté par le PPRI, « *le projet a prévu la compensation du remblai en zone inondable nécessaire à la création du barreau de liaison* ». Le dossier n'est pas clair sur la définition et l'emplacement de la mesure de compensation des surfaces imperméabilisées par rétention et celle de compensation à la réalisation de remblai en zone inondable.

De manière générale, le fait de construire des équipements en zone inondable, avec des risques bien identifiés puisqu'un PPRI est en cours de révision, ne peut que poser question, en particulier au regard du projet de règlement du PPRI mentionné ci-dessus.

L'Ae recommande de revoir le calcul du volume de compensation à la construction en zone inondable en tenant compte des dernières données disponibles de la révision du plan de prévention

du risque d'inondation et de présenter et justifier distinctement la compensation à l'imperméabilisation et celle au remblaiement en zone inondable.

2.3.8 Milieu naturel

Habitats, faune, flore

Le dossier met en évidence des destructions, altérations ou dérangements d'habitats naturels et d'habitats d'espèces, notamment protégés, qui ont été quantifiés pour chacun (29 ha d'habitats préférentiels, 2 arbres et 6 bâtis favorables aux gîtes des pipistrelles, 43 ha d'habitat favorable à la reproduction et l'hivernage de l'Outarde canepetière, 7 ha d'habitat de reproduction du Cochevis huppé, 1,3 ha d'habitat de reproduction de la Chevêche d'Athéna, 0,3 ha d'habitat de l'Effraie des clochers, 1,3 ha d'habitat de reproduction de la Huppe fasciée).

L'impact sur l'Effraie des clochers (comme sur les pipistrelles) ne paraît pas tenir compte de la perte d'habitat par les bâtis, la définition du projet n'exposant pas clairement lesquels seront détruits (une carte du dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'individus et d'habitats d'espèces protégées montre que six bâtis abritant des gîtes à chauves-souris seront détruits (Cf. figure n° 2) ; aucune information à ce sujet ne figure dans l'étude d'impact).

Une incohérence réside dans la détermination des impacts sur l'Outarde canepetière : le dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'individus et d'habitats d'espèces protégées mentionne 40 ha d'habitats favorables à la reproduction et 110 ha favorables à l'hivernage (« quantification des habitats des espèces dans la zone d'étude »). 4 arbres-gîtes y sont indiqués pour les pipistrelles.

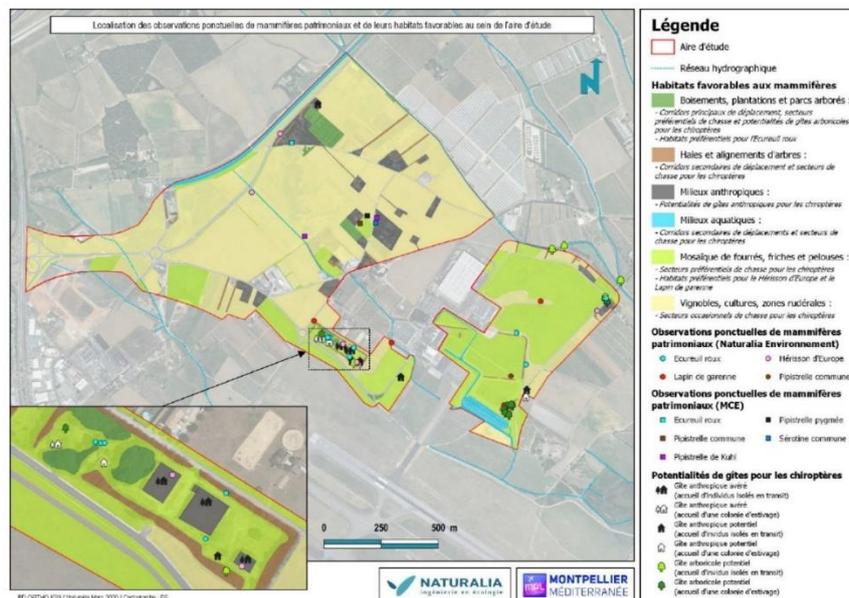


Figure 9 : Localisation des gîtes à chauves-souris (Source : dossier)

Le maître d'ouvrage prévoit de mettre en place une série de mesures d'évitement et de réduction : mise en place d'un calendrier de travaux favorables aux espèces, mise en défens des secteurs d'intérêt écologique, prévention du risque de pollution des sols et des eaux, débroussaillage et mesures d'échappement de la biodiversité lors des abattages d'arbres, aménagement des bassins anti-pièges pour les animaux, adaptation des éclairages du chantier.

Un bâti existant sera réhabilité pour accueillir le couple d'Effraie des clochers dont l'habitat sera détruit par le projet. Les mesures prises pour assurer son déménagement ne sont pas définies. Aucun retour d'expérience sur une telle mesure de déplacement n'est présenté. Le site d'accueil permettra aussi des aménagements d'accueil pour les chauves-souris et un nichoir pour le Chevêche d'Athéna et le Petit-duc scop sans que le dossier ne précise si la cohabitation de toutes ces espèces en un habitat est possible ni si le Chevêche d'Athéna et le Petit-Duc scops peuvent partager un nichoir. En l'absence de justifications probante, le nombre de gîtes à créer devra correspondre au nombre de gîtes détruits comptés individuellement. Lors de la visite, il a été constaté la réalisation de cette réhabilitation.



Figure 10 : Mesure d' « installation d'un nichoir à Chevêche d'Athéna et Petit-Duc Scops

Au titre de la perte des six gîtes à chauves-souris, le maître d'ouvrage prévoit de construire un gîte artificiel au plus près des bâtiments détruits. Il ne justifie pas le fait de n'en construire qu'un au regard du nombre de gîtes détruits (quatre avérés), ce qui paraît largement insuffisant. Il ne présente pas non plus les raisons ayant justifié le choix du site au regard des déplacements préférentiels des chauves-souris dans le secteur (transit, chasse). Le maître d'ouvrage a indiqué oralement que ce gîte avait été construit. Le bâti existant réhabilité a été visité par les rapporteurs.

L'impact résiduel restant modéré pour l'Outarde canepetière, le maître d'ouvrage s'engage à la réalisation de compensations : création et entretien d'un espace herbacé favorable à l'Outarde (au stade de la compensation, le dossier mentionne 35 ha d'espace favorable à l'espèce affectés).

En dépit de l'absence de justification de raisons impératives d'intérêt public majeur et de démonstration de l'absence d'autre solution satisfaisante pour toutes ses composantes, non fournie pour l'aménagement des lots autorisés, le projet a reçu un avis favorable du CNPN en octobre 2021 assorti de la réserve, entre autres, d'augmenter la portée des mesures compensatoires à 50 ans et de débiter les travaux après la réalisation des mesures compensatoires, conditions que l'Ae reprend à son compte. Il devra être précisé que le projet n'a pas évolué depuis celui présenté au CNPN courant 2021³⁴.

Le dossier présente une surface totale de compensation de 56 ha sur six parcelles dont la maîtrise foncière est partiellement assurée –les procédures ne sont pas abouties– soit par la propriété du Conservatoire des espaces naturels (CEN), de la direction générale de l'aviation civile, du Conseil départemental de l'Hérault, soit par la mise en place d'un contrat avec le propriétaire fixant des obligations réelles environnementales (selon la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages (codifiée à l'article L. 132-3 du code de l'environnement³⁵). Trois des six parcelles sont actuellement dédiées à la culture de la luzerne, une aux céréales, une est une prairie de fauche et la dernière accueille des pratiques agricoles variées. Elles seront toutes exploitées avec un couvert herbacé et un retard de fauche. Pour la plupart de ces parcelles, dont la surface « éligible » ne représente qu'une partie de sa surface totale, le dossier indique que « *la parcelle s'inclu[t] dans un groupement de parcelles compensatoires dédié à l'Outarde canepetière* », sans autre précision (les affectations des compensations aux projets du groupement ne sont ni explicitées ni cartographiées),

³⁴ Il semble que le projet ait évolué depuis sa présentation au CNPN, Neximmo n'étant plus porteur de l'aménagement de la plateforme aéroportuaire.

³⁵ <https://www.ecologie.gouv.fr/obligation-reelle-environnementale>

ce qui ne permet pas de s'assurer que chaque projet est correctement compensé. Cette compensation a pu être visitée. Interrogé lors de la visite sur la pérennité de la compensation, le CEN a indiqué son intention d'obtenir son classement au titre des sites Natura 2000.

L'Ae salue la mutualisation des mesures compensatoires des différents projets qui permet d'atteindre des dimensions de compensation favorables à l'Outarde canepetière et aux autres oiseaux et l'intérêt du classement de la zone de compensation dans le réseau Natura 2000 ou, à défaut, de sa protection réglementaire.

Le dossier explique que des fouilles archéologiques préventives sont nécessaires, Mauguio faisant l'objet de zone de présomption de prescription archéologique (ZPPA). Interrogé lors de la visite, le maître d'ouvrage a indiqué qu'un ensemble de fouilles préventives avaient été déjà réalisées sur les parcelles aéroportuaires aménagées (lots A B et C). Le dossier ne tient pas compte des impacts de telles fouilles sur les milieux naturels alors qu'elles font partie du projet. La démarche ERC n'a pas pris en considération ces travaux archéologiques préalables alors qu'il s'agit de l'une des conditions assortissant l'avis favorable du CNPN n'est pas remplie.

Dans le dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'individus et d'habitats d'espèces protégées présenté à l'Ae, figure en annexe l'exposé des raisons impératives d'intérêt public majeur. Celles-ci ont exclusivement trait à des considérations d'ordre commercial et d'emplois. Par ailleurs, l'absence de solution alternative n'est pas examinée pour le barreau routier, et notamment pas la solution qui consisterait à ne rien faire ou à aménager sur place la route existante, un emplacement réservé figurant au PLU. Un « *environnement préservé et amélioré* » et la « *création d'un cheminement pour modes actifs* » participent, selon l'analyse, au caractère impératif du projet. La démonstration figurant au dossier de la raison impérative d'intérêt public majeur n'est pas suffisante. L'avis de l'Ae de 2018 avait déjà relevé cette faiblesse du dossier.

En premier lieu, l'Ae recommande de mieux justifier de raisons impératives d'intérêt public majeur pour l'ensemble du projet et de démontrer l'absence d'autre solution satisfaisante pour les habitats d'espèces protégées.

Elle recommande ensuite de :

- ***clarifier les surfaces d'impact brut affectées par le projet et les surfaces d'impact résiduels,***
- ***préciser l'attribution au projet des compensations au sein d'un système mutualisé avec d'autres projets et montrer qu'elle est suffisante,***
- ***construire autant de gîtes à chauves-souris, à Chevêche d'Athéna et à Petit-Duc scops que de gîtes détruits comptés individuellement.***

Elle recommande en outre d'établir une demande modificative de dérogation à l'interdiction de destruction d'individus et d'habitats d'espèces protégés, tenant compte de la condition assortissant le premier avis du CNPN quant à la réalisation des mesures compensatoires avant tout travaux, notamment de fouilles archéologiques, et démontrant clairement le caractère impératif de l'intérêt public majeur justifiant l'atteinte aux espèces et habitats protégés, notamment en ce qui concerne la réalisation du barreau routier.

Zones humides

Le dossier considère que les zones humides inventoriées étant situées en dehors de l'emprise, elles ne sont pas affectées par le projet. Leur détermination étant incomplète, l'analyse de leur impact

éventuel devra cependant être revue également. Aucune mesure compensatoire n'était prévue pour les 500 m² comptabilisés initialement. Des mesures de compensation devront être proposées tenant compte de la nouvelle détermination des zones humides.

L'Ae recommande de prévoir des mesures de compensation à la destruction des zones humides correctement inventoriées.

Paysage

La mesure de réduction « préconisations pour la végétalisation du site et renforcement des continuités écologiques » est mentionnée, mais elle est très générale et seulement préconisée. Elle n'est pas assortie de cartes ni de photomontages pour présenter l'aménagement.

Elle précise qu'« une haie en bordure de zone d'emprise sera mise en place afin de réduire la zone d'influence du projet et de limiter les dérangements (bruit, [...]) ». Le dossier omet que les arbres constituent des émetteurs secondaires du bruit et que pour présenter des effets d'atténuation, une plantation doit être dense et sur trois mètres d'épaisseur au moins.

L'Ae recommande de présenter des engagements fermes et crédibles pour l'intégration paysagère du projet.

2.4 Évaluation des incidences Natura 2000

L'étude présentée concerne le barreau routier, l'aménagement « aéroport (AMM) » et l'opération « Cap aero (Nexity) ». Elle a été réalisée en juin 2021. L'aire d'étude et l'emprise du projet interceptent les sites Natura 2000 de l'étang de Mauguio.

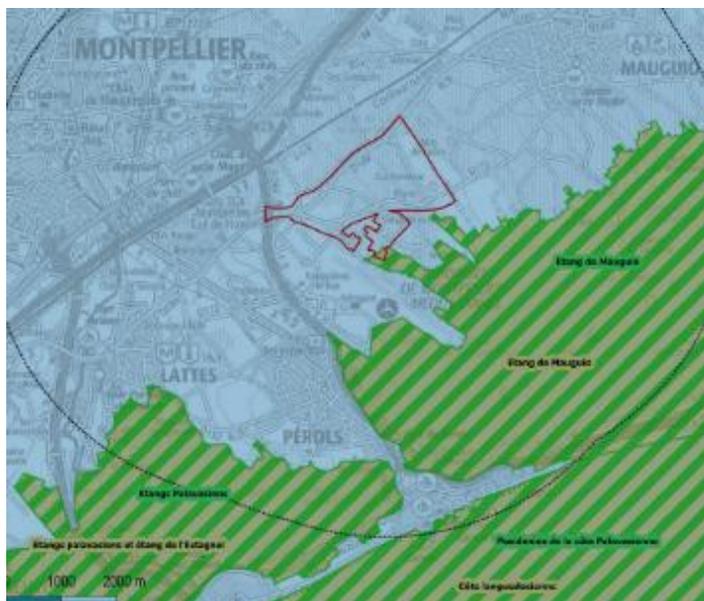


Figure 11 : Localisation des sites Natura 2000. En rouge, la zone d'étude (Source : dossier)

Les habitats de ces sites Natura 2000 sont des lagunes côtières (46 %), des prés et marais salants (20 %) et des prairies hygrophiles (20 %).

Aucun habitat ni aucune espèce végétale d'intérêt communautaire n'ont été identifiés au sein de l'aire d'étude. Ni les amphibiens ni les reptiles ni les mammifères n'ont été évalués³⁶.

Onze espèces citées à l'annexe I de la Directive Oiseaux, dont l'Outarde canepetière, ont été recensées sur le site d'étude. L'évaluation des incidences Natura 2000 met en évidence un enjeu local fort (et le code couleur retenu – jaune – est celui des enjeux faibles et non forts, qui est rouge. Il devra être corrigé). Leur conservation a justifié la désignation de la ZPS. Alors que dix mâles-chanteurs d'Outarde (une centaine d'individus) présents dans l'aire d'étude représentent près de la moitié des mâles-chanteurs de la ZPS (23 mâles-chanteurs, environ deux cents individus), le dossier considère que l'« importance de l'aire d'étude par rapport aux ZPS » est faible à modérée. Il explique que l'hivernage de l'Outarde se fait sur les chaumes après récolte. Or, la principale parcelle d'hivernage a été mise en culture pérenne d'amandiers par l'agriculteur, réduisant de manière très significative l'attrait de la zone d'étude pour l'Outarde en période hivernale. Le dossier justifie la perte d'intérêt de l'espèce pour cette parcelle du fait de « l'embroussaillage qui s'est mis en place ». Ces informations peu compatibles entre elles (plantation d'amandiers et embroussaillage) devront conduire à mettre à jour l'état initial (quantification des mâles et individus de l'Outarde).

L'Ae avait recommandé dans son avis de 2018 de restaurer la cohérence du site Natura 2000. Ce point n'est pas traité dans le dossier.

L'Ae recommande de reprendre l'analyse des incidences Natura 2000, notamment en ce qui concerne l'Outarde canepetière et, en cas d'impact significatif sur les valeurs écologiques protégées, de mettre en œuvre les dispositions de l'article 6 de la directive Habitats. Elle recommande en outre de s'assurer de la cohérence du site Natura 2000.

2.5 Mesures de suivi

Le dossier présente un programme de suivi du milieu naturel assorti d'indicateurs (qui ne sont pas quantifiés). Le périmètre du suivi n'est pas précisé, alors que certaines mesures présentées au dossier ont déjà été réalisées et que leur suivi devrait avoir commencé. Le suivi de l'écologie sera réalisé à N+1, N+2, N+3, N+4, et N+5, ce qui est insuffisant sur la durée au regard des enjeux. Il devra être poursuivi au moins jusqu'au trente ans après leur réalisation pour l'ensemble des mesures de suivi du projet (y compris celles déjà réalisées) : N+1, N+3, N+5, N+7, N+10, N+15, N+20, N+25 et N+30.

Les mesures décrites ne sont pas mises en cohérence avec les documents d'objectifs des sites Natura 2000 malgré la recommandation de l'Ae dans son avis de 2016.

Par ailleurs, le dossier ne précise pas les mesures qui seront prises en cas d'insuccès des mesures d'évitement, de réduction, et de compensation.

S'agissant de la qualité de l'air, le dossier évoque la possibilité qu'AMM étende son suivi à la zone de fret. Compte tenu des trafics poids lourds qu'elle va connaître, l'ajout d'un ou plusieurs points de mesure paraît effectivement pertinent.

³⁶ « Aucune espèce d'amphibien d'intérêt communautaire (citée à l'annexe II de la Directive Habitats-Faune-Flore) n'a été inventoriée ou n'est jugée potentielle au sein de l'aire d'étude. Seul le Crapaud calamite est cité à l'annexe IV de la DHFF, tandis que la Grenouille de Pérez et la Grenouille rieuse sont citées à l'annexe V. Ce groupe ne fera donc pas l'objet de l'évaluation des incidences ». Le dossier indique néanmoins que le Crapaud calamite et les Grenouille de Pérez et rieuse représente un enjeu local faible à modéré. Le dossier présente une démonstration équivalente pour les reptiles et les mammifères.

L'Ae recommande de prolonger le suivi des mesures mises en œuvre jusqu'à trente ans après leur réalisation pour l'ensemble des mesures présentées dans le dossier, de s'assurer de leur cohérence avec les documents d'objectif des sites Natura 2000 et de s'engager sur les mesures qui seront prises en cas d'insuccès.

2.6 Résumé non technique

Le tableau des enjeux figurant dans le résumé présente un code couleur qui n'est pas légendé.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis, notamment en ce qui concerne le périmètre du dossier.