



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la suppression du passage à niveau n°33 et la deuxième phase du pôle d'échanges multimodal de Baillargues (34)**

**n°Ae: 2016-33**

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 22 juin 2016, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la suppression du passage à niveau n°33 et la deuxième phase du pôle d'échanges multimodal de Baillargues (34).*

*Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Sophie Fonquernie, Philippe Ledenvic, Etienne Lefebvre, Serge Muller, Thérèse Perrin, Pierre-Alain Roche, Mauricette Steinfelder, Eric Vindimian.*

*En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

*Étaient absents ou excusés : Christian Barthod, Thierry Galibert, Claire Hubert, François Letourneux, François-Régis Orizet, Gabriel Ullmann.*

\* \*

*L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de l'Hérault et par le maire de Baillargues, le dossier ayant été reçu complet le 27 avril 2016.*

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

*Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 28 avril 2016 :*

- *le préfet de département de l'Hérault,*
- *la ministre chargée de la santé.*

*En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 28 avril 2016 :*

- *la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées.*

*Sur le rapport de Charles Bourgeois et Philippe Ledenvic, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.*

**Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

**Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.**

**La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à le réaliser prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).**

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

# Synthèse de l'avis

Le projet présenté à l'Ae, porté conjointement par SNCF Réseau et par le Conseil Régional Languedoc Roussillon Midi-Pyrénées, est situé sur le territoire de la commune de Baillargues (34), à environ 15 km au nord-est de Montpellier. Il consiste, d'une part, à supprimer le passage à niveau n°33, situé sur la ligne ferroviaire Tarascon - Nîmes - Montpellier - Sète, et à créer une nouvelle route à 2x1 voies d'environ 700 mètres ; et d'autre part, à poursuivre l'aménagement du pôle d'échanges multimodal de Baillargues, dont la première phase avait fait l'objet d'un premier avis de l'Ae<sup>2</sup>, l'ensemble constituant un programme de travaux.

Il s'inscrit au sud du centre-ville, au sein de zones principalement agricoles, dans un secteur néanmoins identifié par le schéma de cohérence territoriale de Montpellier comme un des onze sites stratégiques pour le développement de l'agglomération, alors qu'il est concerné par un aléa inondation fort dans certains secteurs.

Ainsi, les principaux enjeux environnementaux sont le risque inondation, d'une part en raison des effets directs du projet sur la circulation des eaux, en zone inondable, et d'autre part en raison de l'imperméabilisation supplémentaire engendrée par le projet, ainsi que les effets indirects du projet sur l'urbanisation, cumulés avec ceux de l'ensemble des projets recensés sur la zone d'étude.

Le projet n'est pas clairement défini : les références tant à un projet de requalification de la route départementale 26 (RD 26) qu'à une « allée alluviale » évoquée dans l'une des pièces du dossier (schéma directeur hydraulique) conduisent à s'interroger sur son périmètre, voire sur son objet.

L'Ae recommande en premier lieu de fournir les éléments ayant conduit à classer le passage à niveau n°33 en tant que « passage à niveau à traitement prioritaire » et de clarifier le périmètre du projet, notamment vis-à-vis de l'autre projet de requalification de la RD 26. Elle recommande d'en tirer toutes les conséquences pour l'analyse des impacts des projets ainsi redéfinis, ainsi que sur les mesures à envisager, en particulier en termes d'urbanisation induite, au regard des documents d'urbanisme et autres documents de planification.

Elle recommande également de produire une analyse des variantes en ce qui concerne le dimensionnement et les caractéristiques du giratoire au sud du projet et des bassins de rétention, ainsi que leur localisation.

Par ailleurs, le « schéma directeur hydraulique », réalisé en coordination avec les maîtres d'ouvrage de la requalification de la RD 26 et de l'« allée alluviale », n'aborde le risque d'inondation que pour l'ensemble du programme de travaux et de ces projets et ne mentionne pas les vitesses d'écoulement des eaux en crue. De plus, son statut et son articulation avec les réglementations existantes ne sont pas précisés. Par conséquent, les éléments fournis dans le dossier ne permettent pas de conclure à l'absence d'impact du seul projet sur le risque inondation.

Afin de garantir que le programme n'aggrave pas le risque d'inondation et qu'il comporte des mesures en rapport avec ses effets propres, l'Ae recommande de compléter le dossier par une analyse de ses impacts, sans prendre en compte les effets réducteurs que pourraient avoir la réalisation d'aménagements hydrauliques qui ne sont pas encore autorisés, et d'en tirer les conséquences nécessaires sur la nature, la localisation et le dimensionnement des mesures à prévoir, notamment les bassins de rétention. En particulier, elle recommande de reprendre de façon rigoureuse, pour l'ensemble du PEM, le calcul des volumes minimaux de ces bassins et de justifier les solutions qui seront finalement retenues, notamment concernant leur dimensionnement et leur localisation, ainsi que les mesures pour prévenir les pollutions accidentelles sur les parkings au sud du PEM.

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

---

<sup>2</sup> Ae n°2013-08 du 10 avril 2013.

# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte du projet

La commune de Baillargues (34) est située à environ 15 km au nord-est de Montpellier, sur un territoire traversé par plusieurs grands axes de circulation, comme l'autoroute A9, la route nationale (RN) 113 et la ligne ferroviaire Tarascon - Nîmes - Montpellier - Sète sur laquelle circulent actuellement des trains à grande vitesse, en provenance entre autres de Paris.

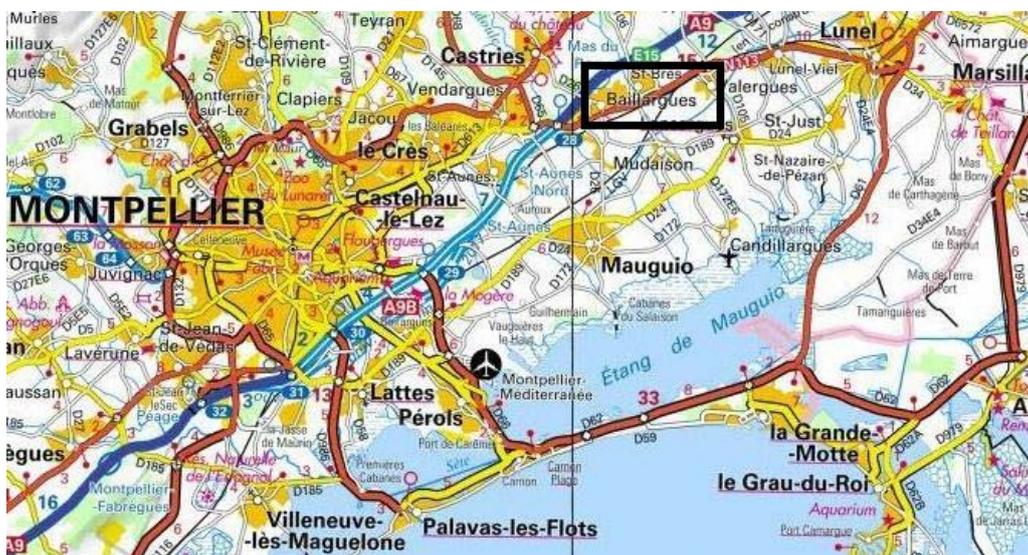


Figure 1 : Plan du situation (source : étude d'impact)

Cette commune constitue un des onze sites stratégiques identifiés pour le développement de l'agglomération de Montpellier, dans son schéma de cohérence territoriale (SCOT)<sup>3</sup> et fait l'objet « d'un projet urbain ambitieux en lien étroit avec le développement et la modernisation de l'offre TER<sup>4</sup> de la gare de Baillargues ». Elle connaît une croissance démographique soutenue (6 054 habitants en 2008, 6 712 en 2013).

C'est dans ce contexte que le pôle d'échanges multimodal (PEM) de Baillargues a été mis en service début 2014, l'Ae ayant délibéré un premier avis sur la création du PEM le 10 avril 2013 ([Ae n°2013-08](#)). Le dossier n'inclut pas cet avis ni le mémoire en réponse réalisé par les maîtres d'ouvrage à cette occasion.

***Pour la complète information du public, l'Ae recommande aux maîtres d'ouvrage d'inclure dans le dossier qui sera soumis à l'enquête publique l'avis Ae n°2013-08 portant sur la création de la première phase du PEM de Baillargues, ainsi que le mémoire en réponse qu'ils avaient produit à l'occasion de la première enquête publique.***

<sup>3</sup> Ces sites stratégiques correspondent à des choix de densification urbaine à proximité d'axes de transport en commun de préférence à une urbanisation diffuse sur d'autres territoires.

<sup>4</sup> Train express régional

Cette première phase coïncidait avec l'augmentation de l'offre de service, évoluant de 8 trains quotidiens en 2013 à 38 trains quotidiens en 2014. Elle comprenait en particulier la réalisation des accès aux quais et des parvis, ainsi que la création d'un parking de 185 places au nord des voies ferrées et d'un parking de 81 places au sud des voies ferrées – voir plan de situation à une échelle plus fine page suivante.

Le projet s'inscrit en périphérie au sud du centre-ville de Baillargues, au sein de zones principalement agricoles, au voisinage de plusieurs lotissements et de deux zones d'activités<sup>5</sup>.

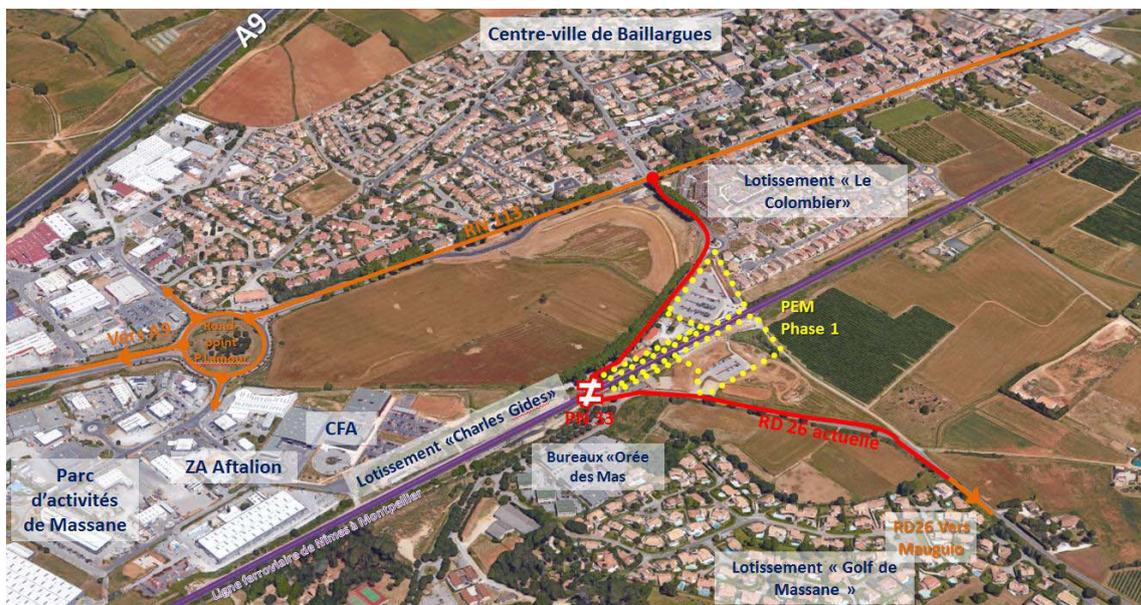


Figure 2 : plan de situation rapproché. La route indiquée comme étant la RD 26 est en réalité la RD 26E1. (source : éléments d'informations complémentaires transmis suite à la visite des rapporteurs)

Le passage à niveau (PN) n°33 est situé au croisement entre la ligne ferroviaire et la route départementale (RD) 26E1 à l'ouest de la RD 26, ces deux routes reliant Mauguio à Baillargues<sup>6</sup>. Ce passage à niveau est présenté comme sensible, en raison du profil du tracé routier (en courbe, associé à un profil en long en bosse) et d'un trafic ferroviaire significatif.

Le dossier indique que ces éléments, ainsi que l'accidentologie au cours des années 2000, ont amené l'État et SNCF Réseau à classer le PN n°33 en tant que « passage à niveau à traitement prioritaire ». Toutefois, le dossier ne fournit ni ces éléments, ni cette accidentologie. De surcroît, il ne précise pas si les évolutions du trafic ferroviaire qui seront liées à la réalisation du projet de contournement Nîmes – Montpellier (augmentation des TER, diminution des TGV) ne seraient pas de nature à réduire de fait ce risque<sup>7</sup>.

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de confirmer dans l'étude d'impact que le passage à niveau répond bien à l'un des seuils du programme de sécurisation national des passages à niveau en***

<sup>5</sup> Permis de lotir en 1987 et 1994 pour le « Golf de Massane », 2003 pour « L'Orée des Mas », plusieurs permis entre 2004 et 2009 pour « Le Colombier ». La ZAC du parc d'activité de Massane a été autorisée en 1991, modifiée en 1992 et 1999.

<sup>6</sup> Sur la figure 2, la RD 26E1 rejoint la RD 26 en bas à droite, au sud du lotissement du Golf de Massane.

<sup>7</sup> Selon l'instruction du 1<sup>er</sup> juillet 2014 relative à la mise en œuvre du plan d'actions pour renforcer la sécurité des passages à niveau, le PN figure dans le tableau inscrit au programme de sécurisation national du fait d'un seul critère (trois collisions sur une période de dix ans. Les chiffres sont fournis pour deux périodes successives : 1999–2008 ; 2002–2011). Le nombre de moments de circulation (produit du nombre de trains par le nombre de véhicules sur 24 heures), inférieur d'ores et déjà au seuil retenu pour un tel classement, contribue à la définition de l'ordre de priorité de la suppression du passage à niveau. Les éléments complémentaires transmis aux rapporteurs ont cependant permis de confirmer que le critère de 3 collisions sur une période de 10 ans était bien rempli selon les statistiques récentes.

*s'appuyant sur les statistiques les plus récentes, et de préciser son niveau de priorité en tenant compte de l'ouverture à la circulation du contournement Nîmes-Montpellier.*

## 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le dossier transmis à l'Ae porte à la fois sur la suppression du PN n°33, sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, et sur la deuxième phase du PEM, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Régional Languedoc Roussillon Midi-Pyrénées. L'ensemble de ces opérations constituent un même programme de travaux.

### 1.2.1 Suppression du PN n°33

L'opération consiste en la création d'une nouvelle route à 2 x 1 voies pour raccorder (voir figure 3 ci-après) :

- au nord-ouest, le carrefour giratoire Philippe Lamour,
- au sud-est, un nouveau giratoire à créer au sud du parking du PEM.

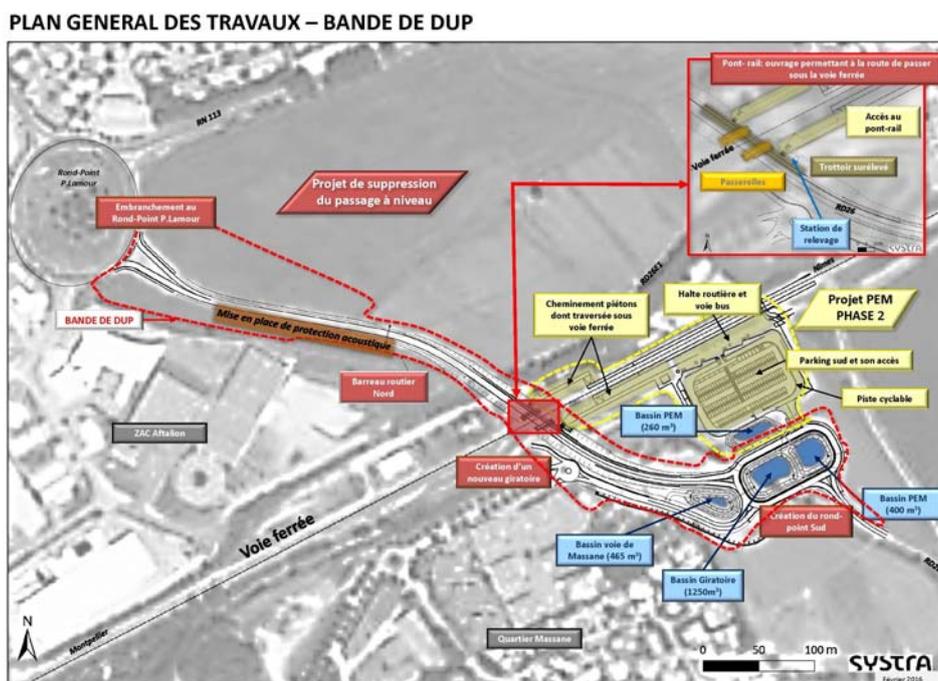


Figure 3 : Aménagements projetés (source : pièce D, plan général des travaux).

La traversée de la voie ferrée sera assurée au moyen d'un pont-rail permettant au trafic routier de circuler en passage inférieur. Le pont-rail sera décalé vers l'ouest par rapport au PN existant. Le pont-rail pourra être emprunté à double sens par les voitures, mais également par les piétons et les cyclistes grâce au passage qui leur sera réservé. Il sera dimensionné pour permettre le passage des camions et des bus. La suppression du PN permettra ainsi la desserte du PEM par les services de bus urbains et de cars, et facilitera de manière générale son accessibilité pour les usagers.

La partie nord de la RD 26E1 est maintenue pour le seul accès au parking nord du PEM.

La longueur de la nouvelle route sera d'environ 700 mètres, chaque voie ayant une largeur de 3 mètres. La vitesse sera limitée à 70 km/h.

## 1.2.2 Deuxième phase du PEM

Cette deuxième phase a pour vocation d'améliorer l'accessibilité du PEM et d'augmenter sa capacité d'accueil.

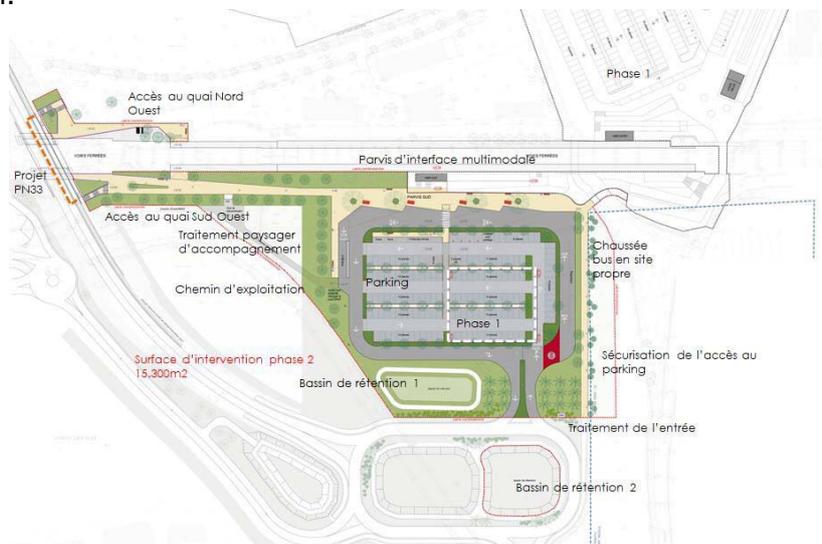


Figure 4 : principaux aménagements envisagés dans le cadre de la deuxième phase du PEM (source : étude d'impact)

Les principaux aménagements prévus dans le cadre de la phase 2 du PEM sont les suivants :

- la création d'une halte routière comportant quatre quais, et une chaussée en site propre pour les bus , ainsi que des emplacements pour la desserte des mini-bus ;
- l'extension du parking sud créé lors de la phase 1, pour atteindre une capacité de 163 places en revêtement perméable, et la création d'une voie d'accès au giratoire sud ;
- la mise en place de cheminements pour piétons permettant l'accès aux quais ;
- la création d'une piste cyclable à l'est du parking sud.

Des nouveaux bassins de rétention sont prévus, en partie en substitution des bassins créés à l'occasion de la première phase du PEM. La pièce K du dossier fournit des données précises sur les caractéristiques de ces bassins. Il serait néanmoins utile que, de façon synthétique, l'étude d'impact précise les cotes des différents aménagements présentés (profondeurs des bassins et dénivellations) pour permettre au public de comprendre plus directement le fonctionnement hydraulique de l'ensemble du projet.

Le coût global du projet est estimé à 12,73 M€ HT, dont 10,7 M€ pour la suppression du PN n°33 et 2,03 M€ pour la création de la phase 2 du PEM.

La durée prévisionnelle totale des travaux est de 20 mois.

## 1.3 Autres projets sur le secteur d'étude et périmètre du projet

Le secteur d'étude est concerné par plusieurs projets à divers stades d'élaboration, d'autorisation ou de réalisation. Ces différents projets, qu'ils soient connus ou non au sens de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, sont décrits dans le dossier, et représentés sur la page suivante.

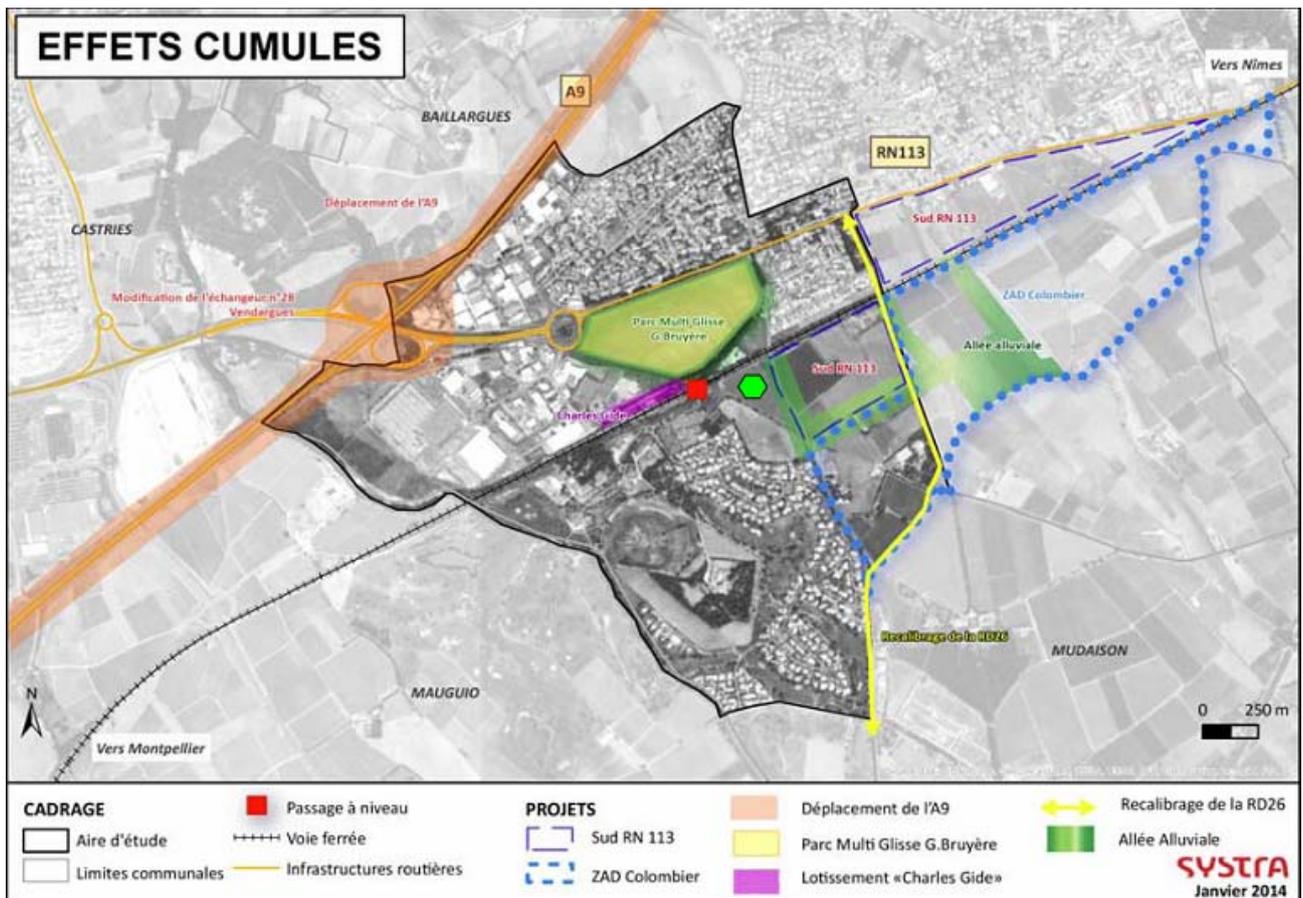


Figure 5 : Autres projets identifiés sur le secteur d'étude (l'hexagone vert indique l'emplacement de la phase 2 du PEM). Source : étude d'impact

On peut notamment citer :

- Un projet de requalification de la RD 26 : porté par le conseil départemental de l'Hérault, ce projet consiste à recalibrer la RD 26 sur environ 2,8 km jusqu'à Mudaison afin d'améliorer les conditions de sécurité pour les automobilistes et les cyclistes. Selon l'étude d'impact, il prévoit également le recalibrage du fossé existant et le redimensionnement de l'ouvrage assurant le franchissement de l'Aigues Vives par la RD 26.
- Un projet d'« allée alluviale » de l'Aigues Vives, porté par Montpellier Métropole Méditerranée<sup>8</sup> : il consiste, d'après le dossier, à « accompagner le lit mineur du ruisseau de l'Aigues Vives dans son tracé », et à le compléter par plusieurs bassins d'écrêtement. L'objectif affiché est d'améliorer la maîtrise du risque inondation au sud de la voie ferrée. Transmis pour avis à l'Ae en avril 2014, ce projet a finalement fait l'objet d'un constat de retrait Ae n°2014-46 le 23 juillet 2014 ;
- Le projet de parc « multi glisse » Gérard Bruyère, porté par la commune de Baillargues : ce projet, situé au nord de la voie ferrée, consiste, sur une surface de 12 ha, en l'aménagement d'un plan d'eau artificiel et permanent au centre d'un parc urbain. Il est en cours de réalisation. Le dossier ne décrit pas précisément ses caractéristiques. Le maître d'ouvrage a transmis des éléments complémentaires, suite à la visite des rapporteurs : une partie d'entre eux pourrait utilement compléter le dossier ;
- La construction du lotissement « Charles Gides » composé de 3 lots, sur une bande de terrain d'environ 11 000 m<sup>2</sup>, à proximité des voies ferrées. Le premier lot a d'ores et déjà été livré ;

- Un projet « Sud RN 113 » et la zone d'aménagement différé (ZAD) « La Plaine de Colombier » : ces deux projets ont pour but d'aménager la zone située au sud des voies ferrées, dans un secteur soumis à un aléa inondation qualifié de "fort". La ZAD, créée en 2008, couvre 66 hectares. Le projet « Sud RN 113 » prévoit la création de 350 logements. D'après le dossier, ces projets sont repris dans le programme local de l'habitat de la Communauté d'agglomération de Montpellier arrêté le 25 juillet 2013 pour la période 2013-2018. À ce jour, selon les indications fournies aux rapporteurs lors de leur visite, ils n'ont pas été engagés ;
- Le doublement de l'autoroute A9, dont les travaux sont engagés depuis 2014, susceptible de modifier les conditions de circulation au droit du rond-point Philippe Lamour, à l'extrémité nord-ouest du projet.

A ce stade, le dossier comporte plusieurs ambiguïtés qui conduisent à s'interroger sur les fonctionnalités de ces différents projets et, plus particulièrement, sur le périmètre retenu par le maître d'ouvrage pour le présent projet. En particulier, l'étude d'impact prend en compte indistinctement, pour certains enjeux (fonctionnement hydraulique, circulation), les effets cumulés avec le projet de "requalification de la RD 26".

Cette ambiguïté est renforcée par la mention, dans la pièce K du dossier, de travaux sur la RD 26E1 au sud du giratoire, comprenant le recalibrage du fossé existant, le redimensionnement de l'ouvrage assurant le franchissement de la voie, ainsi qu'un bassin de rétention *"prévu dans le cadre du recalibrage de la RD 26 pour compenser l'augmentation de l'imperméabilisation pour un évènement centennal"* : sur un plan fonctionnel, le projet et la "requalification de la RD 26" s'apparentent donc à une reconfiguration globale des deux voiries (RD 26 et RD 26E1), notamment afin d'améliorer l'accès des habitants de ce secteur de l'agglomération au sud de la voie ferrée vers les voies à grande circulation situées au nord, notamment ceux du Golf de Massane.

Le dossier comporte une seconde ambiguïté significative, cette fois dans la manière d'aborder le risque inondation. Le présent projet et les projets cités ci-dessus sont en effet tous susceptibles d'être affectés par le risque d'inondation par débordement de l'Aigues Vives, ou d'avoir des conséquences sur celui-ci. C'est la raison pour laquelle le dossier comporte, en annexe 6, un *« schéma directeur d'aménagement hydraulique de l'Aigues Vives à Baillargues »*, présenté comme un document de coordination globale des aménagements, dont le statut est néanmoins incertain tant sur le plan réglementaire que vis-à-vis du projet soumis à l'Ae<sup>9</sup>.

Si la réalisation d'un tel document témoigne d'une volonté des maîtres d'ouvrage de prendre en compte ce risque de façon coordonnée, ce schéma n'a pas de valeur opposable<sup>10</sup> et prend en compte la réalisation de plusieurs des projets cités ci-dessus, sans pouvoir pour autant préjuger de leur réalisation, subordonnée pour certains à des autorisations environnementales. Cette

<sup>9</sup> Page 4 : "Le PEM est situé dans un bassin versant soumis à des débordements réguliers qu'il convient de maîtriser au regard des enjeux humains et économiques liés à ce projet et au développement des infrastructures qu'il va générer. Dans ces conditions et pour atteindre les objectifs affichés et validés du PEM et du SCOT Montpellier Méditerranée Métropole a décidé de réaliser les aménagements nécessaires à la maîtrise du risque inondation du secteur jusqu'à la crue exceptionnelle (soit 1,8 fois la crue centennale) afin de garantir la protection des personnes et des biens sur le secteur du PEM, de sécuriser ses accès notamment la RD 26E1, reliant Baillargues à Mauguio et enfin protéger les lieux habités existants (notamment les habitations du lotissement du golf de Massane).

• Pour atteindre cet objectif, les études hydrauliques ont pour objet l'élaboration d'une allée alluviale de grande largeur et de faible profondeur accompagnant le lit mineur du ruisseau dans son tracé et complétée par plusieurs bassins d'écrêtement."

<sup>10</sup> Il n'a pas fait non plus l'objet d'une évaluation environnementale, n'étant pas visé par l'article R.122-17 du code de l'environnement en dépit de la portée qui semble lui être accordée

présentation pourrait conduire implicitement, si cette ambiguïté n'était pas levée, à considérer que l'ensemble des aménagements prévus par le schéma constitue un programme de travaux.

***L'Ae recommande de clarifier le périmètre du projet notamment vis-à-vis de la « requalification de la RD 26 », et en particulier des travaux qui concernent en réalité la RD 26E1 au sud du giratoire, voire le cas échéant plus globalement.***

***L'Ae recommande de tirer toutes les conséquences de la clarification du projet sur l'analyse des impacts du ou des projets ainsi redéfinis, ainsi que sur les mesures à envisager.***

## ***1.4 Procédures relatives au projet***

Le projet fait l'objet d'une étude d'impact et d'une enquête publique dans le cadre des articles L. 122-1 et suivants, et en application de l'article R. 122-2, du code de l'environnement<sup>11</sup>. En application de l'article R. 122-6, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement est la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae).

Le projet doit faire l'objet d'une enquête publique au titre de l'article L. 110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique<sup>12</sup>. Aussi le dossier présenté est-il un dossier d'enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique (DUP), l'enquête parcellaire étant prévue ultérieurement.

Il comporte également un dossier de demande d'autorisation relative à la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques, au titre des articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement.

Le projet étant soumis à étude d'impact, il doit faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000<sup>13</sup>.

Les opérations envisagées nécessitent la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Baillargues. Le dossier inclut une pièce F en vue de la "mise en compatibilité du PLU de Baillargues", qui n'appelle pas de remarque particulière.

## ***1.5 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae***

Le principal objectif du programme de travaux (PEM + suppression du passage à niveau) est d'accroître la fréquentation du PEM, pour une utilisation accrue des TER permettant d'induire un report modal de voyageurs. Le projet a également pour vocation d'améliorer la sécurité du passage à niveau. L'option retenue est néanmoins dimensionnée de telle sorte qu'il augmentera également significativement les déplacements nord-sud, tous modes confondus, traversant la traversée de la voie ferrée.

---

<sup>11</sup> Rubrique 5b) « Création de gares de voyageurs et de marchandises, de plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux ».

<sup>12</sup> L'article L.110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique renvoie dans le présent cas à l'article L.123-2 du code de l'environnement.

<sup>13</sup> 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 sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

Selon le code de l'environnement, le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont :

- le risque inondation, d'une part en raison des effets directs du projet sur la circulation des eaux, en zone inondable, et d'autre part en raison de l'imperméabilisation supplémentaire engendrée par le projet,
- les effets indirects du projet sur l'urbanisation, cumulés avec ceux de l'ensemble des projets recensés sur la zone d'étude.

La préservation de la qualité des eaux souterraines, dans un milieu karstique, ainsi que la protection contre les pollutions et nuisances, tant des trains que du trafic routier, au voisinage de secteurs urbanisés ou susceptibles de l'être, constituent également des enjeux environnementaux pour le projet.

## 2 Analyse de l'étude d'impact

### 2.1 *Commentaire général*

L'étude d'impact est globalement claire et didactique, présentant avec précision la plupart des différents enjeux dans un secteur concerné par de nombreux projets.

La question des impacts hydrauliques propres du projet représente cependant une problématique majeure qui n'est pas traitée de manière satisfaisante dans le dossier.

### 2.2 *Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu*

En premier lieu, l'Ae relève qu'une hypothèse est implicite dans le dossier : le raccordement au rond-point Philippe Lamour au nord. Ce choix conduira ainsi à redistribuer les trafics entre la RD 26 et la nouvelle RD 26E1, ce qui renforce l'hypothèse selon laquelle le projet et la requalification de la RD 26 constitueraient un seul et même projet.

Les variantes étudiées dans le cadre du projet ne concernent que la suppression du PN n°33, l'absence de variantes concernant la phase 2 du PEM étant justifiée par la nécessité d'une cohérence avec la phase 1.

Les variantes évoquées concernent principalement le type d'ouvrage à mettre en place (pont-rail ou pont-route) et son gabarit. Par le biais d'une analyse multicritères, le dossier justifie le choix d'un pont-rail « à gabarit normal », analyse qui n'appelle pas de commentaire de la part de l'Ae.

Le dossier décrit également les optimisations du tracé en phase d'avant-projet, et en particulier les évolutions du dimensionnement du giratoire du PEM.

Alors que la première phase d'avant projet prévoyait, au sud du PEM, un giratoire circulaire de faible dimension, le projet définitif retient finalement un giratoire rectangulaire d'une dimension bien plus importante. Selon le dossier, ce choix est justifié par le maître d'ouvrage par la volonté de donner un « caractère plus urbain » à l'ouvrage, dans un secteur pour l'instant rural, le dimensionnement permettant également l'installation de deux bassins de rétention en son

centre<sup>14</sup>. Les éléments complémentaires transmis aux rapporteurs précisent qu'« *il a été demandé une meilleure intégration du tracé routier Sud vis-à-vis de la vision à long terme du développement urbain de la zone, à savoir la possibilité d'un raccordement routier ultérieur vers l'Est, entre la RD 26 et l'éventuelle zone d'aménagements de la Plaine du Colombier qui fait partie des 11 sites stratégiques de la Métropole de Montpellier selon la SCOT* ». Un tel choix présente de fait des impacts indirects sur l'urbanisation.

***L'Ae recommande de produire une analyse des variantes, eu égard à tous les effets directs (artificialisation des sols, gestion de l'eau) et indirects (urbanisation) sur l'environnement, en ce qui concerne le dimensionnement et les caractéristiques du giratoire et des bassins de rétention, ainsi que leur localisation.***

## **2.3 Analyse de l'état initial**

### **2.3.1 Déplacements**

L'analyse des déplacements routiers au niveau de l'aire d'étude est complète et détaillée, se basant sur une enquête de trafic réalisée en 2014. Les flux sont étudiés au passage à niveau, au rond-point Philippe Lamour, et entre ces deux points. En particulier, le trafic moyen au passage à niveau est estimé à environ 3 800 véhicules léger et 18 poids lourds et bus par jour, pour les deux sens de circulation. Pour ce qui est du trafic ferroviaire, la halte, positionnée sur la ligne ferroviaire, accueille en moyenne, depuis 2013, 145 trains par jour.

La fréquentation de la halte ferroviaire de Baillargues montre une hausse constante depuis 2014, année de mise en service de la phase 1. Pour l'année 2015, la fréquentation hebdomadaire est d'environ 5 300 voyageurs par semaine, ce qui reste, d'après le dossier, inférieur aux prévisions à terme (15 000 voyageurs/semaine, à un horizon cependant non précisé).

Le chapitre 9, spécifique aux infrastructures de transport, fournit également les données de trafic pour la RN 113 (autour de 16 000 véhicules jours) et la RD 26.

### **2.3.2 Milieu naturel**

Le secteur du projet correspond à une zone actuellement principalement dédiée aux activités agricoles, voisine de plusieurs lotissements. Il est situé à environ 2 km de la ZNIEFF<sup>15</sup> la plus proche, et à environ 6km du site Natura 2000<sup>16</sup> le plus proche.

---

<sup>14</sup> "Le comité de pilotage du projet a souhaité qu'un caractère plus urbain soit donné à l'aménagement du giratoire de Massane (carrefour au Sud permettant de raccorder la RD 26 au PEL et à la bretelle d'accès au quartier du Golf de Massane<sup>14</sup>). Ce dernier a été modifié afin de satisfaire l'ensemble des parties. Ce nouvel aménagement a par ailleurs permis d'éviter une parcelle agricole au sud et de profiter de la forme du nouveau giratoire pour y insérer des bassins des eaux d'assainissement des eaux pluviales du projet".

<sup>15</sup> Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, 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.

<sup>16</sup> 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 sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

Les données concernant l'état initial du milieu naturel se basent sur des inventaires réalisés en 2013 et 2014 pour cette deuxième phase, mais également sur les données des études d'impact des projets limitrophes et de la première phase du programme de travaux.

L'Ae note que le dossier présente, sur les différentes cartes concernant les milieux naturels, comme "aire d'étude" l'emprise de l'opération de suppression du PN, cette aire ne couvrant donc pas la plus grande partie de l'emprise de la phase 2 du PEM. En particulier, la carte présentant les habitats est limitée au périmètre du projet de suppression du PN.

***Pour la complète information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser les enjeux naturalistes sur l'ensemble du périmètre du projet finalement retenu, notamment en ce qui concerne les habitats naturels.***

Sur le secteur étudié, les enjeux faunistiques et floristiques sont limités. Aucune espèce floristique protégée n'a été identifiée, et les inventaires concernant la faune font principalement état d'espèces non protégées ou très communes (Hérisson d'Europe, Lézard des Murailles,...). La principale espèce à enjeu identifiée est le Minoptère de Schreibers, chiroptère protégé et classé aux annexes II et IV de la directive « Habitats » et observé en chasse ou en transit sur l'aire d'étude. Le dossier indique qu'une colonie de reproduction de cette espèce (2 000 à 3 000 individus) étant présente à environ 15 km du projet, l'enjeu chiroptères sur la zone d'étude peut-être qualifié de faible localement.

Le dossier indique qu'« *aucun habitat naturel ou semi-naturel ne correspond à une zone humide sur le site d'étude* ».

L'Ae note que le dossier d'enquête publique relatif à la première phase du PEM faisait état d'une zone humide située sur l'Aigues Vives, au nord-est de la parcelle concernée par la phase 2 du PEM. Elle avait recommandé dans son avis n°2013-08 de « *compléter le dossier par les effets du projet sur la zone humide située sur l'Aigues-Vives au sud de la voie ferrée.* » Le maître d'ouvrage, dans son mémoire indiquait : « *La zone humide ne sera pas impactée en phase travaux. [...] Aucun aménagement n'est prévu dans la zone humide* », ce qui est incohérent avec l'état initial exposé dans le présent dossier.

***L'Ae recommande de préciser dans le dossier si la zone humide identifiée dans le dossier d'enquête publique relatif à la première phase du PEM de Baillargues est toujours présente et fonctionnelle, sur les plans hydraulique ou biologique.***

***En fonction de la réponse apportée à cette question, elle recommande alors :***

- ***si une disparition ou une perte de fonctionnalité liée à la réalisation de la première phase du PEM de Baillargues sont constatées, de prévoir alors des mesures de restauration ou de compensation adaptées ;***
- ***si cette zone humide est toujours présente, d'évaluer les impacts du présent projet sur ce milieu, et de prévoir, le cas échéant, des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation.***

### 2.3.3 Eau

La commune de Baillargues appartient au réseau hydrographique de l'Étang de l'Or, dont le bassin versant de 410 km<sup>2</sup> présente une surface inondable d'environ 79 km<sup>2</sup>. Ce bassin versant présente des crues rapides à débits élevés en automne, notamment à proximité de l'Étang de l'Or. Il connaît

de plus une forte urbanisation, augmentant de fait les surfaces imperméabilisées. Le territoire de la commune de Baillargues est situé dans le sous-bassin versant de la Cadoule.

Comme cela a été indiqué plus haut, le site du projet est bordé à l'est par l'Aigues Vives, ruisseau dont le débit décennal est estimé à 18,9 m<sup>3</sup>/s. Ce ruisseau, généralement à sec en situation normale, est susceptible de débordements importants en cas de forte crue.

La nappe aquifère « *Alluvions quaternaires et Villafranchiennes entre le Vidourle et le Lez* » est sub-affleurante dans la zone d'étude, à une profondeur d'environ 5 mètres en période sèche. Cette nappe libre présente globalement une bonne qualité des eaux souterraines. Selon la carte de vulnérabilité des eaux souterraines à la pollution établie par le Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM), le secteur du projet se trouve dans une zone « *très vulnérable* ».

Ces éléments dénotent ainsi un enjeu important de préservation de la qualité des eaux souterraines sur le secteur d'étude.

Le projet est également situé dans l'aire d'alimentation du captage « Treize Caïre », classé prioritaire vis-à-vis des pollutions diffuses lors du Grenelle de l'environnement. Le site d'étude est cependant situé à environ 3 km de ce captage, en dehors de ses périmètres de protection.

### 2.3.4 Risques naturels

Du fait de sa situation hydrographique, le secteur d'étude est concerné par un aléa inondation potentiellement fort.

Le bassin versant de l'Étang de l'Or fait l'objet d'un programme d'actions de prévention des inondations (PAPI) d'intention<sup>17</sup>, sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat mixte du bassin de l'Or (SYMBO), et labellisé à la commission mixte inondation (CMI) le 10 juillet 2013. Le dossier ne va pas au-delà de la mention de l'existence de ce PAPI, alors que certains de ses éléments, comme la carte des zones inondables du bassin de l'Or, seraient de nature à renforcer la description de l'état initial de l'étude d'impact. L'Ae relève également que les données du schéma directeur hydraulique annexé sont plus complètes et plus précises, semblant faire de ce document la principale référence pour l'évaluation de cet enjeu.

***L'Ae recommande, pour le risque inondation, de compléter l'état initial de l'étude d'impact en s'appuyant sur la cartographie des zones inondables du TRI (territoire à risque important d'inondation) de l'agglomération de Montpellier, du PAPI d'intention du bassin de l'Or, et en indiquant comment le schéma directeur hydraulique s'articule avec le plan de gestion du risque d'inondation du bassin Rhône-Méditerranée et avec ces documents de référence.***

Un plan de prévention du risque inondation (PPRI) de l'étang de l'Or sud, incluant le territoire de la commune de Baillargues, a été prescrit le 24 février 2004. Il a été annulé par jugement du tribunal administratif de Montpellier en date du 4 octobre 2005, pour absence de distinction entre zones de précaution et zones de danger. Un nouveau PPRI a été prescrit par arrêté préfectoral du 31 août 2006, mais n'a toujours pas été élaboré. Il a été indiqué aux rapporteurs que la carte des aléas établie dans le cadre du précédent PPRI servira de base à l'élaboration du nouveau document, le

<sup>17</sup> Dans le cadre de l'élaboration d'un PAPI, la définition de la stratégie locale et du programme peut nécessiter la mise en œuvre d'un programme d'étude préalable. Dans ce cas, le porteur de PAPI peut solliciter une labellisation PAPI d'intention, en vue de présenter ultérieurement un dossier de labellisation PAPI complet (PAPI de travaux). Les études étant en cours, le dossier n'est pas plus précis sur les actions et travaux qui seront envisagés.

jugement d'annulation ne la remettant pas en cause. Un nouveau porter à connaissance, basé sur cette carte d'aléas, a été établi par l'État sur ce secteur en 2012.

L'état initial du risque inondation a donc été défini sur la base de ce porter à connaissance. L'Ae note que seuls sont déterminés les emprises des zones inondables et le niveau des plus hautes eaux (PHE) : le dossier ne comporte pas de carte présentant les vitesses d'écoulement des eaux, données pourtant nécessaires à la caractérisation de l'aléa.

***L'Ae recommande de fournir, dans l'étude d'impact, des données concernant la vitesse d'écoulement des eaux dans la situation actuelle, pour les différentes configurations de crues (de référence, exceptionnelle), dans le contexte de la topographie du secteur d'étude.***

Le dossier indique que pour une crue centennale, les débordements de l'Aigues Vives sont très importants. Une partie de la zone d'étude serait ainsi inondée, avec des hauteurs d'eau dépassant localement les 50 cm. En particulier, le parking au sud de la voie ferrée construit lors de la phase 1 du PEM serait inondé au trois-quarts de sa superficie.

### 2.3.5 Qualité de l'air

L'état initial de la qualité de l'air se base sur les résultats de deux stations de mesures :

- La station « *Montpellier trafic* », située sur une voie de circulation importante à Montpellier (Avenue de la Pompignane), à environ 10 km de la zone d'étude. Elle est représentative du niveau maximum d'exposition à la pollution automobile et urbaine ;
- La station « *Sommières et Lunellois* », située au stade de Lunel-Viel, à environ 7 km de la zone d'étude. Cette station permet principalement de mesurer la pollution liée aux émissions de l'usine d'incinération des ordures ménagères de Lunel-Viel.

L'Ae note que ces deux stations, du fait de leur éloignement et de leur spécificité, sont peu représentatives de la situation sur le secteur d'étude, et ne permettent donc pas de constituer un état initial fiable de la qualité de l'air. Les résultats des analyses pour les principaux polluants (NO<sub>2</sub>, PM10<sup>18</sup>, PM2,5<sup>19</sup>) démontrent que les objectifs de qualité de l'air et *a fortiori* les valeurs limites sont largement respectés, sauf pour les PM 2,5 sur la station « *Montpellier trafic* ». L'absence d'information au carrefour Philippe Lamour, à proximité de l'A9, rend difficile une extrapolation de ces résultats pour l'état initial du projet.

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de fournir des données concernant les concentrations des principaux polluants atmosphériques, à l'extrémité nord-ouest du projet.***

### 2.3.6 Bruit

Une campagne de mesure acoustique a été réalisée en 2014. Elle se base sur quatre points de mesure, répartis le long de l'itinéraire du futur axe. Le dossier conclut à une ambiance sonore modérée de jour comme de nuit sur le secteur d'étude<sup>20</sup>.

<sup>18</sup> Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres ; dites « respirables », elles incluent les particules fines, très fines et ultrafines et peuvent pénétrer dans les bronches.

<sup>19</sup> Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres.

<sup>20</sup> On peut noter que les mesures nocturnes n'ont été réalisées que sur un seul point, le plus éloigné des voies de circulation actuelles. Cependant, le point le plus près des axes de circulation montrant un niveau de bruit diurne inférieur d'environ 3dB(A) au seuil retenu pour caractériser une ambiance non modérée de nuit, on peut considérer que l'ambiance sonore nocturne est vraisemblablement modérée sur l'ensemble de la zone étudiée par le maître d'ouvrage.

L'Ae note que le dossier ne comporte pas de mesure aux alentours du rond-point Philippe Lamour – néanmoins déjà fortement affecté par le trafic routier existant –, ni sur la partie sud de la RD 26E1, secteurs susceptibles de connaître les évolutions de trafic les plus importantes suite à la réalisation du projet.

Les éléments complémentaires fournis à l'Ae par le maître d'ouvrage indiquent cependant que dans le cadre du réaménagement de la RD 26, sous maîtrise d'ouvrage du conseil départemental de l'Hérault, une étude acoustique a été menée afin de caractériser l'impact du projet routier sur l'ambiance acoustique du secteur, notamment en façade des habitations.

***L'Ae recommande de présenter dans l'état initial les mesures acoustiques réalisées par le conseil départemental de l'Hérault qui concernent les habitations situées au bord de la RD 26E1, au sud du lotissement du Golf de Massane.***

***Elle recommande également de compléter cet état initial par des mesures acoustiques au droit des habitations proches de la RN113, près du rond-point Philippe Lamour***

## ***2.4 Impacts du projet, mesures d'évitement, de réduction, de compensation et suivi de ces mesures et de leurs effets***

### **2.4.1 Circulation et trafics**

En phase travaux, le projet entraînera une gêne importante sur les voies de circulation au niveau du rond-point Philippe Lamour et sur la RN 113 et la RD 26E1. Pendant les 48 heures de mise en place du pont-rail, la circulation des trains sera interrompue. Un service de bus est prévu entre Montpellier et Nîmes pendant cette opération "coup de poing".

Le raccordement de la RD 26E1 au rond-point Philippe Lamour va entraîner une modification de l'itinéraire des usagers, qui utiliseront désormais la nouvelle infrastructure au lieu de la RN 113. Ce nouveau raccordement permettra ainsi d'améliorer significativement la desserte du quartier du Golfe de Massane.

Une étude des trafics à l'horizon 2018 et 2038 est produite dans l'étude d'impact, et prend en compte, par le biais d'un scénario, la réalisation de la requalification de la RD 26.

L'analyse fait état d'environ 300 véhicules supplémentaires par jour en 2018 en lien avec la création de la phase 2 du PEM, et indique que le projet de suppression du PN33 n'induirait pas directement de trafic brut supplémentaire, mais provoquerait seulement une réorganisation des flux.

En 2018, le trafic sur la RD 26E1 augmenterait ainsi fortement par rapport à la situation de référence (2014). En tenant compte de la réalisation du projet de requalification de la RD 26, l'augmentation du trafic sur cet axe est estimée à environ 750 véh/jour au sud du PN33 (+30 %, soit 3320 véh/j). Dans les mêmes conditions, le trafic est estimé en 2038 à 11 000 véh/jour sur la RD 26 et 6800 véh/jour sur la RD 26E1.

L'Ae note que le dossier ne produit pas de modélisation du trafic « *au fil de l'eau* » (c'est à dire sans réalisation du projet) en 2018 et 2038. Cette lacune ne permet pas au lecteur d'apprécier quels sont les impacts du projet sur les modifications du trafic sur ce secteur – tout

particulièrement au sud du giratoire –, puisqu'il n'est pas possible, pour les axes existants, de comparer les chiffres avancés à une situation de référence dans laquelle le projet n'aurait pas été réalisé.

***L'Ae recommande de compléter l'analyse des trafics par une modélisation des flux pour une situation dans laquelle le projet ne serait pas réalisé, aux horizons 2018 et 2038.***

## 2.4.2 Eau et risque inondation

### 2.4.2.1 En phase travaux

Le dossier présente diverses mesures classiquement mises en œuvre pour prendre en compte le risque de pollution des eaux souterraines en phase travaux, qui n'appellent pas de commentaires de la part de l'Ae.

Il est à noter que la réalisation de l'ouvrage routier de franchissement de la voie ferrée nécessitera un rabattement de nappe, la cote de l'ouvrage étant inférieure d'1,5 mètres au niveau des hautes eaux (correspondant au niveau estimé pour une crue décennale). Elle est en revanche supérieure d'environ 3 mètres au niveau le plus bas estimé pour cette nappe. Il en résulte, d'après le dossier, qu'un rabattement de nappe sera nécessaire, en phase chantier, environ 4 mois par an. Les eaux pompées (débit maximal 410 m<sup>3</sup>/h) seront rejetées, après une décantation éventuelle, dans des fossés existants, qui ont pour exutoire l'Aigues Vives.

La localisation en zone inondable de certains des aménagements projetés (partie Est du parking du PEM phase 2 et partie Est du giratoire) implique une prise en compte de ce risque dès la phase travaux. Le dossier prévoit plusieurs mesures d'organisation du chantier pour limiter ce risque (installations et stockages temporaires situés hors zone inondable, travaux préférentiellement effectués en dehors des périodes de crues, etc.).

L'Ae note cependant que seule la localisation des installations de chantier relative à l'opération de suppression du PN est définie dans le dossier, la localisation de celles nécessaires à la phase 2 du PEM n'étant pour le moment pas connues. Il a cependant été précisé aux rapporteurs lors de leur visite que les travaux relatifs à la phase 2 du PEM ayant vocation à être réalisés après que l'essentiel des travaux de suppression du PN seront terminés, les emplacements des bases chantier relatifs à cette dernière opération auraient vocation à être réutilisés pour les installations de chantier du PEM phase 2.

### 2.4.2.2 En phase exploitation

La réalisation des différents aménagements va entraîner une imperméabilisation estimée à environ 1,9 ha, pour partie située en zone inondable. Ce chiffre exclut les surfaces projetées des parkings du PEM phase 2, le dossier considérant que, composés de dalles alvéolaires, ils permettront l'infiltration sur place des eaux pluviales. Tant l'estimation des volumes des eaux de ruissellement que le dimensionnement et la localisation des bassins de rétention soulèvent plusieurs questions concernant l'assainissement des eaux pluviales et le risque inondation.

### *Assainissement pluvial*

Le dossier exclut *a priori* les surfaces de parking des surfaces à compenser. Il ne prend pas en compte non plus de coefficient de perméabilité ou de ruissellement. Il serait nécessaire de fournir les caractéristiques du substrat prévu et de comparer sa capacité d'infiltration avec celle du substrat naturel actuel. De surcroît, le dossier ne mentionne, pour ces surfaces, aucune disposition pour prévenir les risques de pollution accidentelle, notamment par des hydrocarbures, en dépit de la vulnérabilité de la nappe.

Le système d'assainissement pluvial envisagé par le maître d'ouvrage implique la création de quatre bassins de traitement des eaux de lessivage. Ces bassins sont connectés deux à deux, chaque "groupe" aboutissant à un rejet unique ; le schéma directeur hydraulique évoque un cinquième bassin au sud du giratoire, en lien avec la « reconfiguration de la RD 26 ». Les différents bassins ont tous pour exutoire final l'Aigues Vives. La création du passage inférieur du pont-rail implique également la mise en place d'une station de relevage pour évacuer les eaux pluviales vers les bassins de rétention et pallier les inondations de l'infrastructure.

Le calcul du dimensionnement des bassins n'évoque à aucun moment le fait qu'un premier bassin d'« infiltration » a été mis en place pour la première phase du PEM. Sur leur demande, il a été indiqué aux rapporteurs que les deux bassins prévus dans le cadre du projet présenté ("PEM1" et "PEM2") avaient aussi vocation à remplacer ce bassin, ce qui n'apparaît pas dans le dossier. D'après le maître d'ouvrage, ces deux nouveaux bassins sont dimensionnés pour recueillir les écoulements de l'ensemble du PEM, ce qui n'apparaît pas clairement à la lecture du dossier, d'autant plus que les chiffres ne sont pas cohérents entre les dossiers des différentes procédures<sup>21</sup>. Les raisons pour lesquelles le rejet à l'Aigues Vives est désormais préféré à l'infiltration pour les nouveaux bassins de rétention ne sont pas explicitées.

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de justifier le changement de technique d'assainissement pour la gestion des eaux pluviales.***

***L'Ae recommande par ailleurs de reprendre de façon rigoureuse, pour l'ensemble du PEM, le calcul des caractéristiques des bassins de rétention et de justifier les solutions qui seront finalement retenues concernant leur dimensionnement, incluant la vérification de leur bon fonctionnement en cas d'inondation par l'Aigues Vives, ainsi que les mesures pour prévenir les pollutions accidentelles sur les parkings au sud du PEM.***

### *Risque inondation*

Le dossier ne prévoit, à ce stade, aucune disposition particulière pour prévenir tout risque, en période de crue, vis-à-vis des usagers de la route passant sous la voie ferrée. Seul le relevage par des pompes après la crue est actuellement mentionné.

***L'Ae recommande de préciser quelle serait la circulation de l'eau en conditions de crue sous la voie ferrée et, si nécessaire, les mesures de protection à prévoir pour les usagers de la RD 26E1.***

La moitié du bassin "PEM2", localisé dans la partie est du giratoire, est situé dans des emprises aujourd'hui inondables. Le maître d'ouvrage indique qu'il sera cependant mis "hors zone inondable" par le futur anneau du giratoire, qui formera une digue autour de lui.

---

<sup>21</sup> 142 m<sup>3</sup> dans le dossier d'autorisation de la phase 1 du PEM, 165 m<sup>3</sup> dans le dossier "loi sur l'eau" présenté et instruit postérieurement. Le bassin "PEM 1" présente un volume utile de 260 m<sup>3</sup>.

D'après le dossier, le projet induit une réduction totale d'environ 1 800 m<sup>2</sup> de surface inondable, sur une hauteur moyenne de 0,3 mètres, soit 550 m<sup>3</sup>, ce volume restant incertain car la localisation des superficies soustraites à l'écoulement des crues n'est pas précisée. Le dossier indique que « *ce volume sera compensé par un terrassement équivalent à réaliser dans la zone située entre la branche de raccordement Sud à la RD 26E1 et le cours d'eau de l'Aigues Vives* »<sup>22</sup>. Cette zone compensatoire est, d'après les cartes fournies dans le dossier, située elle aussi en partie en zone inondable, et ses caractéristiques précises ne sont pas décrites.

Le dossier conclut que « *le projet n'aggrave pas le risque inondation indépendamment des autres projets envisagés sur le secteur* ». L'Ae considère que les éléments fournis dans le dossier, y compris son schéma directeur hydraulique, ne permettent pas totalement d'étayer cette conclusion, car ils affirment plus qu'ils ne démontrent que le projet assure sa propre transparence hydraulique pour la crue de référence. Les réflexions du schéma directeur et les modélisations hydrauliques générales sur le secteur ne peuvent, à elles seules, apporter les réponses à l'aggravation du risque d'inondation, dans la mesure où elles s'appuient principalement sur un projet d'« allée alluviale », dont l'autorisation et la réalisation sont encore hypothétiques.

Le dossier ne permet pas, en conséquence, de s'assurer que les aménagements du projet permettent d'éviter, réduire ou compenser ses impacts propres (notamment en ce qui concerne la localisation et le volume des mesures de compensation, mais aussi en termes de mesures de gestion d'une crue exceptionnelle).

***Afin de garantir que le projet n'aggrave pas le risque d'inondation et comporte des mesures en rapport avec ses effets, l'Ae recommande :***

- ***de compléter l'étude d'impact par une analyse des impacts (écoulement, vitesses, hauteurs) du projet ne prenant pas en compte les projets non encore autorisés,***
- ***le cas échéant, d'en tirer les conséquences nécessaires sur la nature, la localisation et le dimensionnement des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation à prévoir dans l'étude d'impact, une fois le périmètre du projet clarifié.***

### 2.4.3 Bruit

Le projet propose une modélisation de la carte de bruit du secteur à l'horizon 2038, avec réalisation du projet, uniquement pour la période diurne (6h–22h). Les résultats montrent un dépassement du seuil de 60 dB(A) au niveau du lotissement « Charles Gides », rendant nécessaire la réalisation d'une mesure de réduction. Le dossier évoque différents types de protection acoustiques envisageables (écran acoustique, traitement de façade ou merlon) et indique que suite à des discussions avec différents partenaires, le choix s'est porté sur le traitement de façade<sup>23</sup>.

L'Ae note que, sur la modélisation fournie, certains autres bâtiments, sur la RN 113, au droit du rond-point Philippe Lamour, ou sur la RD 26E1 au sud du lotissement du Golf de Massane, se trouvent en zone d'ambiance non modérée. Cependant, l'absence d'état acoustique initial sur ces secteurs ne permet pas d'évaluer si le projet a un impact significatif sur ces zones.

<sup>22</sup> La pièce K (Dossier d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement) présente un schéma de principe de cette zone de compensation, sans que ses caractéristiques ne soient explicitement décrites.

<sup>23</sup> Le choix de la protection acoustique retenue n'est cependant pas cohérent au fil du dossier, la partie d'analyse des effets sur la santé indiquant par exemple que la réalisation d'un merlon acoustique est en cours de réflexion. Le maître d'ouvrage a indiqué aux rapporteurs lors de leur visite que le choix finalement retenu était bien le traitement de façade.

Les éléments complémentaires fournis à l'Ae indiquent qu'il est prévu, dans le cadre du projet de requalification de la RD 26, la mise en œuvre d'écrans acoustiques au droit des habitations du Golfe de Massane situées directement en bordure de la RD 26E1. Il n'est cependant pas précisé si les études acoustiques réalisées par le Conseil départemental de l'Hérault, maître d'ouvrage de ces opérations, prennent en compte ou non la réalisation du présent projet, qui aura pourtant des impacts sur les trafics et donc l'ambiance sonore au droit de ces habitations. Ces modifications seraient de nature à remettre en cause le dimensionnement ou la nature des protections envisagées.

L'Ae considère que l'analyse des impacts acoustique nécessite une approche globale au niveau du secteur d'étude. En tout état de cause, les études acoustiques réalisées dans le cadre du projet présenté à l'Ae prennent en compte la réalisation de l'ensemble de ces aménagements (requalification de la RD 26, suppression du PN et phase 2 du PEM) et devraient donc servir de base à cette analyse.

Enfin, la modélisation présentée dans le dossier n'est pas réalisée pour la période 22h-6h, ne permettant pas de situer les impacts du projet au regard des seuils réglementaires. L'Ae estime nécessaire d'évaluer également les impacts acoustiques du projet sur la période nocturne.

***L'Ae recommande aux différents maîtres d'ouvrage concernés de réévaluer, sur l'ensemble du secteur d'étude, les impacts acoustiques cumulés des projets de suppression du PN 33, de création de la phase 2 du PEM et de requalification de la RD 26, en considérant les périodes diurnes et nocturnes, et d'en tirer les conséquences éventuelles en termes de mesures d'évitement ou de réduction à mettre en place, une fois le périmètre du projet clarifié.***

#### 2.4.4 Consommation de terres agricoles et urbanisation induite

Le projet entraîne une consommation d'environ 2 ha de terres agricoles, dont la plus grande partie (1,4 ha) est enclavée et en friche.

Si cette consommation directe est relativement faible, le projet, de par sa nature, est susceptible de favoriser l'urbanisation du secteur, et d'accentuer ainsi indirectement la consommation de terres agricoles<sup>24</sup>. Cette urbanisation apparaît néanmoins *a priori* fortement contrainte au sud du PEM et sur la plaine inondable du Colombier, qui constituent une zone d'expansion des crues de l'Aigues Vives<sup>25</sup>.

Le dossier analyse très globalement les effets du projet sur le développement de l'urbanisation du fait du désenclavement et de l'amélioration de la desserte de certains quartiers, urbanisés ou urbanisables, de la réduction des temps de trajet domicile-travail qui permet d'envisager d'habiter à des distances plus importantes, etc. Ces effets, qui apparaissent potentiellement importants, ne sont pas analysés au regard des possibilités d'urbanisation actuellement laissées dans les documents d'urbanisme locaux et les autres documents de planification.

<sup>24</sup> L'Ae relève d'ailleurs que la disposition 5A-04 du SDAGE Rhône-Méditerranée en vigueur (2016-2021) prévoit que "sous réserve de capacités techniques suffisantes en matière d'infiltration des sols, la surface cumulée des projets de désimperméabilisation visera à atteindre 150 % de la nouvelle surface imperméabilisée suite aux décisions d'ouverture à l'urbanisation prévues dans [un] document de planification", sans que l'étude d'impact semble en tirer des conséquences.

<sup>25</sup> La disposition 8-01 du SDAGE Rhône-Méditerranée prévoit que les champs d'expansion de crues doivent être conservés sur l'ensemble des cours d'eau du bassin et que les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec cet objectif.

*L'Ae recommande de développer l'analyse des effets du projet sur l'urbanisation induite, en particulier en analysant au regard des documents d'urbanisme et autres documents de planification.*

#### 2.4.5 Qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre et effets sur la santé

Les impacts du projet sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre sont succinctes et uniquement qualitatives. L'analyse des effets sur la santé est plus conséquente mais reste en grande partie insuffisamment chiffrée.

Le maître d'ouvrage fait seulement état de principes généraux : accroissement des émissions sur les voies d'accès au PEM du fait d'une augmentation de son attractivité, absence d'impact significatif de la suppression du PN n°33, celle-ci conduisant à une simple réorganisation des flux, gains liés au report modal de la route vers le rail.

L'absence de chiffrage dans l'étude ne permet pas de préciser ni l'importance de ces effets, ni leur hiérarchie.

*L'Ae recommande de procéder autant que possible à une quantification des effets du projet sur les émissions de gaz à effet de serre, la qualité de l'air et la santé, en ciblant les paramètres les plus sensibles.*

### 2.5 Analyses coûts avantages

Comme l'analyse des impacts du projet sur la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et la santé, l'analyse coûts avantages produite dans le dossier est très succincte et uniquement qualitative.

Elle évoque d'une part l'accroissement des émissions de gaz à effet de serre aux abords du projet lié à l'augmentation de la fréquentation de la halte ferroviaire, ainsi que des effets positifs divers (liés au report de la route vers le rail, à la sécurisation apportée par la suppression du PN...), mais ne produit pas de données chiffrées pour appuyer ces éléments.

Le dossier indique que « *la nature du projet n'ayant pas rendu obligatoire la réalisation d'une étude socio-économique, ces avantages induits pour la collectivité n'ont pas été monétarisés en termes de coût collectif* »<sup>26</sup>. Le maître d'ouvrage prévoit également des indemnités et compensations financières pour compenser la dépréciation des biens fonciers et immobiliers et la perte d'activité agricole.

L'Ae considère cependant que des éléments rationnels permettant de quantifier les avantages et inconvénients du projet seraient de nature à éclairer le public.

*L'Ae recommande de compléter l'analyse coûts avantages par des données chiffrées concernant les effets positifs et négatifs du projet, entre autres les effets attendus en terme d'amélioration de la*

---

<sup>26</sup> Même si le projet n'est pas un grand projet d'infrastructure de transport au sens de l'article R.1511-1 et n'est donc pas soumis à analyse socio-économique, l'article 2 du décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics indique que « *tout projet d'investissement au sens de l'article 1er du présent décret fait l'objet d'une évaluation socio-économique préalable qui a pour objectif de déterminer les coûts et bénéfices attendus du projet d'investissement envisagé.* », le projet présenté par SNCF réseau présentant bien les caractéristiques décrites à l'article 1.

*sécurité liée à la suppression du PN, ainsi que les émissions atmosphériques et les nuisances acoustiques potentielles.*

## **2.6 Résumé non technique**

Le résumé non technique est clair et particulièrement bien illustré, reprenant systématiquement à l'issue de chaque partie importante une carte ou un tableau de synthèse.

Néanmoins, dans le tableau d'analyse des impacts, le schéma hydraulique ne peut pas être présenté comme la mesure pouvant conduire à un impact résiduel faible du projet pour l'aléa inondation qualifié de fort, pour toutes les raisons développées dans le présent avis (contour et effets propres du projet, nature du schéma, aménagements non encore autorisés, etc.).

*L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.*