

Département de l'Hérault  
Commune de MAUGUIO-CARNON

## ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Suivant arrêté préfectoral n°2024.06.DRCL.0291 du 24 juin 2024

Ouverte du lundi 19 août au vendredi 20 septembre 2024

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE PREALABLE A L'AUTORISATION  
ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DES ARTICLES L 181-1 ET SUIVANTS DU CODE DE  
L'ENVIRONNEMENT, A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE ET A LA CESSIBILITE  
DES IMMEUBLES BATIS OU NON BATIS, RELATIVES AU PROJET D'AMENAGEMENT  
DU BARREAU DE LIAISON RD189-RD172 POUR LA DESSERTTE DE LA ZONE DE  
FRET DE L'AEROPORT SITUE SUR LA COMMUNE DE MAUGUIO-CARNON

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE

Montpellier, le 16/10/2024

Le Commissaire enquêteur  
Georges LESCUYER



## Table des matières

<b>Partie 1- RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR .....</b>	<b>6</b>
<b>1. Chapitre 1 : Généralités – Examen du dossier et des avis réglementaires .....</b>	<b>6</b>
1.1. Préambule.....	6
1.2. Maitrise d’ouvrage.....	7
1.3. Objet de l’enquête.....	7
1.4. Cadre juridique .....	8
1.5. Nature et caractéristiques du projet.....	9
1.5.1. Nature et consistance du projet .....	9
1.5.2. Caractéristiques du projet .....	9
1.5.2.1. Présentation des variantes .....	9
1.5.2.2. Présentation du projet.....	10
1.5.2.3. Incidences hydrauliques au titre de la Loi Eau (art L214-1 à 11 du C.Env).....	12
1.5.2.4. Emprise du périmètre de DUP .....	14
1.5.2.5. Emprises foncières.....	14
1.5.2.6. Cout du projet.....	14
1.5.2.7. L’étude d’impact.....	15
1.5.2.8. Compatibilité du projet et intérêt général .....	17
1.6. Concertation préalable à l’enquête .....	18
1.7. Avis de l’Autorité Environnementale et Mémoire en réponse du Département.....	19
1.8. Avis recueillis lors de la phase d’examen de la demande d’Autorisation environnementale	21
1.9. Composition des dossiers soumis à l’enquête publique unique .....	21
1.10. Visite des lieux .....	22
<b>2. Chapitre 2 : Organisation préparation et déroulement de l’enquête .....</b>	<b>23</b>
2.1. Désignation du commissaire enquêteur .....	23
2.2. Arrêté d’ouverture de l’enquête publique.....	23
2.2.1. Concertation avec le CE .....	23
2.2.2. Arrêté d’ouverture et calendrier de l’enquête .....	23
2.2.3. Mise à disposition du dossier et dépôt des observations du public .....	23
2.2.4. Permanences du Commissaire enquêteur .....	23
2.3. Modalités préalables à l’enquête et contacts nécessités par son déroulement.....	24
2.3.1. Préparation et organisation de l’enquête.....	24
2.3.2. Rencontres avec le maitre d’ouvrage – Demandes d’informations .....	24

2.3.3.	Complément apporté au dossier d'enquête.....	24
2.3.4.	Entretiens et réunions .....	24
2.4.	Publicité de l'enquête .....	25
2.4.1.	Publicité légale.....	25
2.4.2.	Information complémentaire du public.....	25
2.5.	Organisation de réunion publique .....	25
2.6.	Notifications individuelles aux propriétaires .....	25
2.7.	Décision de prolongation de l'enquête.....	26
2.8.	Climat de l'enquête.....	26
2.8.1.	Tenue des permanences.....	26
2.8.2.	Rendez-vous avec le public.....	26
2.8.3.	Dépositions du public .....	26
2.9.	Clôture de l'enquête.....	27
2.10.	Bilan comptable des dépositions – Avis du public .....	27
2.11.	Avis des collectivités : .....	27
2.11.1.	Commune de Mauguio-Carnon .....	27
2.11.2.	Communauté d'agglomération du Pays de l'Or.....	27
2.12.	Notification du procès-verbal des observations au responsable du projet et mémoire en réponse .....	28
3.	<i>Chapitre 3 : Présentation et analyse des observations formulées pendant l'enquête .....</i>	<i>29</i>
3.1.	Thèmes des observations du public, des collectivités et du commissaire enquêteur .....	29
3.1.1.	Thèmes des observations du public.....	29
3.1.2.	Thèmes des observations des collectivités .....	29
3.1.3.	Thèmes des observations du commissaire enquêteur .....	29
3.2.	Tableau de synthèse des observations du public.....	29
3.3.	Réponses du Maître d'Ouvrage aux observations .....	30
<b>Partie 2 – CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS .....</b>		<b>44</b>
1.	<i>Chapitre 1 : Conclusions générales .....</i>	<i>44</i>
1.1.	Objet de l'enquête.....	44
1.2.	Le projet.....	45
1.3.	Conclusion sur l'étude d'impact et avis de l'Autorité environnementale .....	45
1.4.	Conclusion sur l'aspect réglementaire.....	45

1.5.	Conclusion sur l'information du public .....	46
1.6.	Conclusion sur la participation du public.....	47
2.	<i>Chapitre 2 : Conclusions motivées et avis concernant la demande d'autorisation environnementale</i> .....	48
2.1.	Conclusions motivées concernant la demande d'autorisation environnementale.....	48
a.	Nature et caractéristiques des aménagements hydrauliques .....	48
b.	Incidences sur les eaux souterraines .....	48
c.	Incidences sur les zones inondables et les écoulements interceptés .....	48
d.	Incidences des pluvio-lessivats routiers sur le milieu récepteur.....	49
2.2.	AVIS CONCERNANT LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE.....	49
3.	<i>Chapitre 3 : Conclusions motivées et avis concernant la déclaration d'utilité publique</i> .....	51
3.1.	Conclusions motivées concernant la déclaration d'utilité publique .....	51
a.	Nature et caractéristiques des aménagements routiers .....	51
b.	Intérêt général du projet .....	52
c.	Atteintes à la propriété privée.....	52
d.	Coût financier .....	53
e.	Inconvénients d'ordre social et environnemental .....	53
f.	Atteintes à d'autres intérêts publics .....	54
3.2.	AVIS CONCERNANT LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE.....	54
4.	<i>Chapitre 4 : Conclusions motivées et avis concernant la cessibilité</i> .....	56
4.1.	Conclusions motivées concernant la cessibilité.....	56
a.	Emprises foncières.....	56
b.	Notifications aux propriétaires .....	56
4.2.	AVIS CONCERNANT LA CESSIBILITE .....	57

## Partie 1- RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

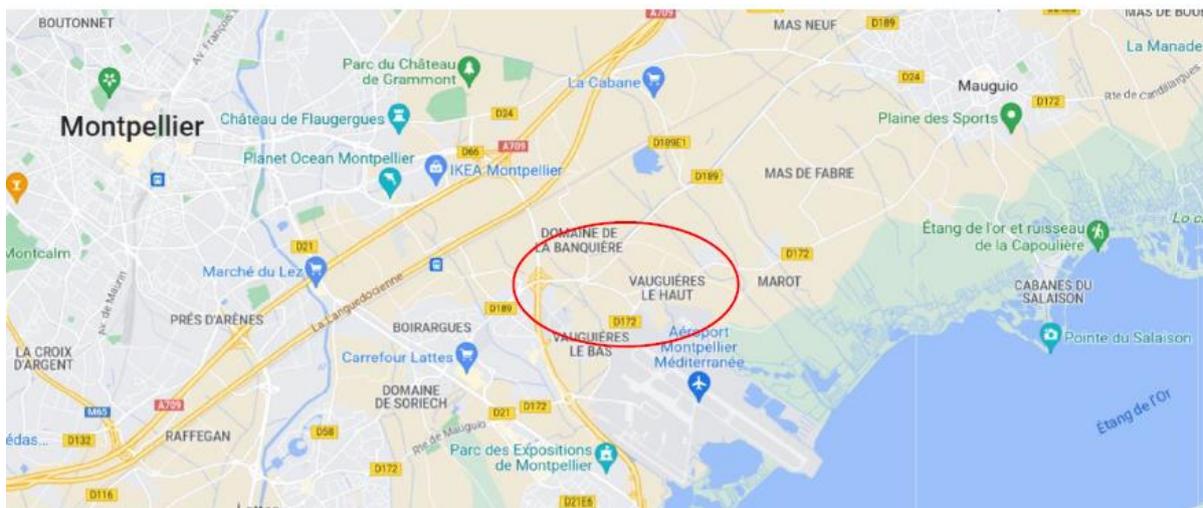
### 1. Chapitre 1 : Généralités – Examen du dossier et des avis réglementaires

#### 1.1. Préambule

Le développement de la société Aéroport Montpellier Méditerranée (AMM) a fait l'objet d'un cadrage du ministre chargé de l'aviation civile en 2019 qui prévoit la valorisation du foncier disponible et la diversification des activités économiques, au-delà de celles indispensables à l'activité aéroportuaire, avec l'aménagement d'une zone de fret qui figurait déjà dans les plans de développement antérieurs.

Un projet global, à proximité directe du hameau de Vauguières le Haut sur la commune de Mauguio (34), au sud-est de Montpellier en proximité des étangs littoraux de l'Or et de Pérols, consiste à développer la zone de fret de l'aéroport sous maîtrise d'ouvrage d'AMM et à réaliser un nouvel accès routier sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental de l'Hérault (CD34).

#### *Localisation du projet global*



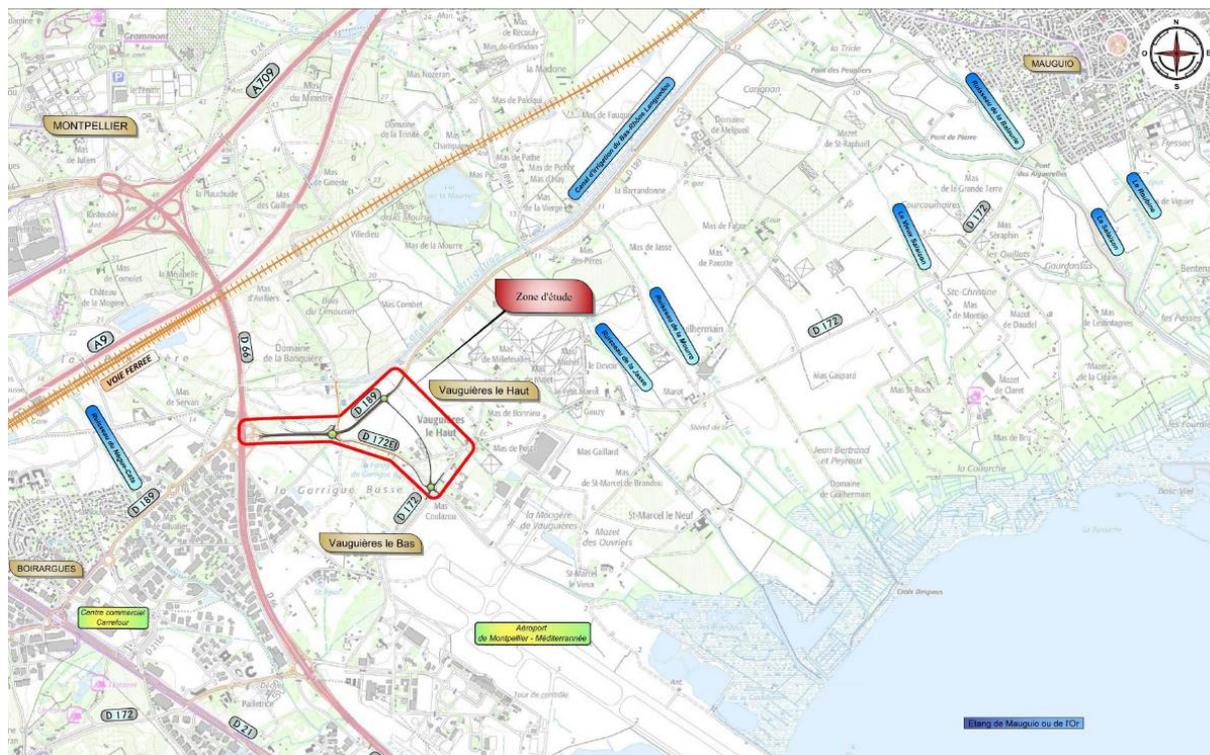
L'aménagement par AMM de trois plateformes sur 28 ha dans la zone de fret aéroportuaire, destinées à des locaux d'activités et des entrepôts (zones A et B) et à une zone logistique et de messagerie (zone C), est évalué à 145 M€ et générerait 2000 emplois à terme.

Plusieurs projets immobiliers sont réalisés ou en cours sur plusieurs lots, grâce aux permis d'aménager obtenus en 2017 puis modifiés en 2022 pour libérer ces lots de la contrainte de réalisation du nouvel accès routier. Les lots restants B4, C3 et C4 restent dépendant de la réalisation du nouvel accès routier.

Le CD34 a mis en évidence la nécessité d'accroître la capacité du réseau routier pour accompagner l'urbanisation du secteur, et de prévoir la réalisation d'un nouvel accès routier pour l'extension de la zone de fret aéroportuaire. En l'absence de nouvel accès, l'accroissement de trafic (+25%) sur l'accès actuel par la RD172E1 au gabarit inadapté renforcerait les situations d'insécurité, les conflits d'usage et les nuisances vis-à-vis des quelques riverains (bruit, pollution).

Le nouvel accès routier comprend la création d'un barreau de liaison entre les RD189 et RD172, parallèle à la RD172E1, et la mise à 2x2 voies de la RD189 entre ce barreau et l'échangeur « Cabesto » de la RD66 qui se raccorde, à 3km au nord, à l'autoroute littorale A709 qui contourne Montpellier par le sud.

### Zone d'étude du nouvel accès routier



La présente enquête publique concerne uniquement les aménagements liés à la création du nouvel accès routier, pour les 3 demandes d'autorisation environnementale au titre de la loi eau, de déclaration d'utilité publique et de cessibilité des biens nécessaires aux aménagements routiers.

#### 1.2. Maitrise d'ouvrage

Le Conseil Départemental de l'Hérault (CD34) est le maître d'ouvrage.

Le pétitionnaire de la demande d'autorisation environnementale selon l'art. R181-13 du code de l'environnement est le **Département de l'Hérault**, représenté par **Monsieur le Président** – 1977 Avenue des Moulins – 34087 MONTPELLIER Cedex 4 (N° Siret : 22340001100076).

#### 1.3. Objet de l'enquête

Le projet d'aménagement du barreau de liaison RD189-RD172 pour la desserte de la zone de fret de l'aéroport sur la commune de Mauguio-Carnon doit être autorisé dans le cadre de 3 procédures soumises à enquête publique au titre du code de l'environnement (C.Env) et du code de l'expropriation (C.Expro) :

- **l'Autorisation Environnementale** au titre des art. L181-1 et suivants du C.Env (procédure), portant sur l'autorisation au titre des art. L214-1 à L214-11 du C.Env (loi sur l'Eau),
- **la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)** au titre du C.Expro,
- **et la Cessibilité** des biens nécessaires à la réalisation des travaux, au titre du C.Expro.

Par délibération du 11/04/2022 le CD34 a approuvé la mise en œuvre des procédures administratives. Par courrier du 16/05/2024 la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Hérault (DDTM 34) a déclaré recevable le dossier de demande d'autorisation environnementale au titre des art. L181-1 et suivants du C.Env.

#### 1.4. Cadre juridique

Conformément à l'article L.110-1 du C.Expro, lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L.123-2 du C.Env, l'enquête qui lui est préalable est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre 1er de ce code.

L'enquête publique unique, conformément à l'article L.123-6 du C.Env, est en conséquence réalisée selon les dispositions des articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du C.Env.

Les dispositions des articles L131-1 à 132-4 et R131-1 à 132-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique s'appliquent à l'enquête parcellaire.

Le projet rentre dans le champ de l'autorisation environnementale au titre de l'art. L181-1 du C.Env. Selon la réglementation au titre de la loi sur l'eau, en application de la nomenclature annexée à l'art. R.214-1 du C.Env, le projet est soumis à autorisation au titre des rubriques 2.1.5.0, 3.1.1.0, 3.1.2.0, 3.1.5.0 et à déclaration au titre de la rubrique 3.2.2.0 :

Rubrique	Désignation de l'opération	Procédure	Caractéristiques projet
<b>2.1.5.0</b>	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha	<b>Autorisation</b>	Assiette de l'opération majorée du bassin versant intercepté (123,9ha)
<b>3.1.1.0</b>	Installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau, constituant : 1° Un obstacle à l'écoulement des crues 2° Un obstacle à la continuité écologique a) Entraînant une différence de niveau supérieure ou égale à 50 cm, pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation	<b>Autorisation</b>	Création et prolongement d'ouvrages faisant obstacle à l'écoulement sur le Rau du Nègues-Cats (branche Vauguières) sur 29m
<b>3.1.2.0</b>	Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau : 1° Sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m	<b>Autorisation</b>	Déplacement avec renaturation d'un cours d'eau et prolongement d'ouvrage sur un linéaire cumulé de 360m
<b>3.1.5.0</b>	Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet : 1° Destruction de plus de 200 m <sup>2</sup> de frayères	<b>Autorisation</b>	Intervention en cours d'eau classé frayère
<b>3.2.2.0</b>	Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau : 2° Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m <sup>2</sup> et inférieure à 10 000 m <sup>2</sup>	<b>Déclaration</b>	L'emprise occupée par le barreau en lit majeur est de 6000m <sup>2</sup>

## 1.5. Nature et caractéristiques du projet

### 1.5.1. Nature et consistance du projet

Le projet routier permet d'assurer une desserte sécurisée et lisible de la zone de fret de l'aéroport Montpellier-Méditerranée, depuis les axes principaux A709 et RD66, en supprimant le trafic sur l'accès actuel (RD172e1) dont les caractéristiques et l'environnement sont totalement inadaptés à la circulation des poids-lourds et son évolution. Ses objectifs sont :

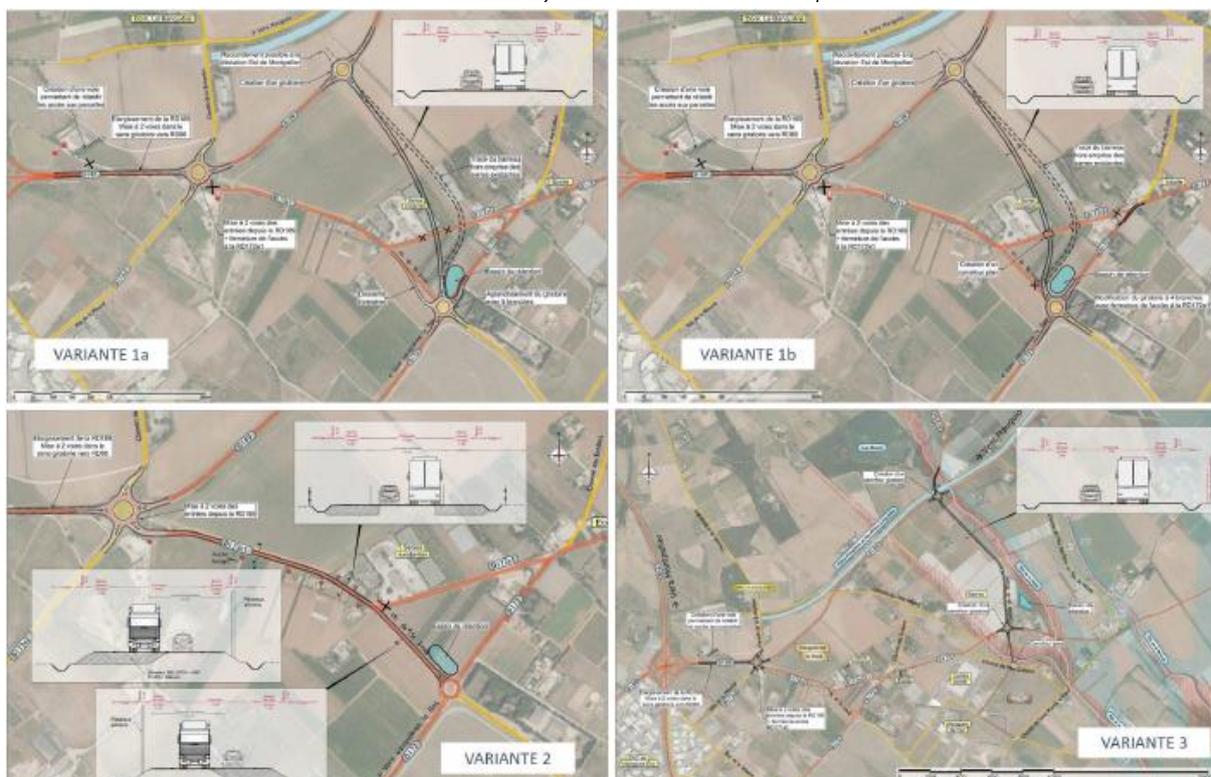
- Créer un barreau de liaison RD189-RD172 cohérent avec le trafic attendu, notamment de poids lourds et avec le contexte actuel du site ;
- Améliorer la fluidité du trafic sur la RD189 depuis le giratoire du barreau jusqu'à la RD66, par la mise à 2 x 2 voies de cet axe ;
- Assurer le raccordement du barreau sur les voies existantes RD189 et RD172 ;
- Insérer un itinéraire sécurisé pour la circulation des modes doux entre la future voie verte le long du canal au nord de la RD189 et la zone de l'aéroport par la requalification de la RD172e1 ;
- Réduire les nuisances aux riverains en proposant des solutions de réduction des impacts (enrobés phoniques, aménagement sécuritaire hameau de Vauguières) ;
- Traiter la desserte des zones d'habitation, des parcelles agricoles et les rétablissements nécessaires ;
- Inscire le projet dans le paysage et l'environnement.

### 1.5.2. Caractéristiques du projet

#### 1.5.2.1. Présentation des variantes

4 scénarios, comprenant la mise à 2x2 voies de la RD189 depuis l'échangeur « Cabesto » de la RD66, ont été étudiés :

*Variantes analysées dans l'étude d'impact*



- Variantes 1a et 1b avec création d'une liaison à 1x1 voie d'environ 600m entre RD189 et RD172, à environ 350m à l'est du giratoire de la Banquière, et avec pour la partie sud de la RD172e1, soit une interruption totale par la nouvelle route (1a), soit un raccordement à la nouvelle route (1b) ;
- Variante 2 par recalibrage à 1x1 voie de la RD172e1 et du chemin de St. Louis ;

- Variante 3 création d'une liaison à 1x1 voie d'environ 1km entre RD189 et RD172, longeant le ruisseau de la Jasse à l'est de Vauguières le Haut, poursuivie sur environ 300m pour créer un nouvel accès à la zone de fret côté est.

L'analyse multicritère qui a intégré l'étude de la situation actuelle (« *lisibilité et sécurité de l'accès à la zone de fret, fluidité du trafic, cadre de vie des habitants, contraintes acoustiques, contrainte hydraulique, incidences sur le milieu naturels, impacts paysagers, coût des travaux, etc.* ») a permis de retenir la variante 1a, du fait :

- « *des effets positifs engendrés par rapport à la situation actuelle notamment vis-à-vis de la sécurisation de l'accès à la zone de fret, de la fluidité du trafic ainsi que du cadre de vie impacté par l'axe RD172e1 directement situé à proximité d'habitations* » ;
- « *des impacts négatifs engendrés limités par rapport aux autres variantes. La variante 1a a été préférée à la variante 1b compte tenu de son coût et car cette dernière est plus sécuritaire, le renvoi des flux vers le giratoire au sud étant préférable à la création d'un carrefour plan entre le barreau et la RD172e1* ».

**Observation du CE :** la variante 1a de tracé présente le meilleur parti d'aménagement parmi les 4 scénarios étudiés (tableau 9 du §2.5 de l'EI).

Mais l'itinéraire par la RD172 et l'avenue J.Auriol, réaménagées depuis l'accès à l'aéroport par la RD66, n'a pas été étudié, alors que son examen a été souhaité par le public lors de la concertation fin 2019, puis a été à nouveau demandé par l'Autorité Environnementale dans son avis du 05/10/2023.

Le CD34 n'a pas réalisé d'analyse comparative multicritère de cette variante dans le cadre de l'étude d'impact. Il affirme, sans produire de données probantes, d'une part que « le RD172 se situe dans l'emprise de servitudes de dégagement des pistes de l'aéroport » (Dossier DUP - Notice explicative §2.2.2-C-c) et d'autre part, que « déjà largement sollicités, ces axes présentent des saturations aux heures de pointe » et que cela induirait « un trafic poids-lourds important lié aux activités de logistique [qui] côtoierait un trafic plus tourné vers le véhicule léger ou les modes actifs » (Mémoire en réponse avis AE §2.1 p14).

### 1.5.2.2. Présentation du projet

#### Description des aménagements

L'aménagement d'une longueur totale d'environ 1,5 km, comprend :

- la création d'une nouvelle route à 1x1 voie entre les RD189 et RD172 (longueur environ 620 m – emprise variable entre environ 35m mini et 70m maxi dont 9m de double haie végétale en continu côté est et 35m pour les bassins de rétention sur une partie du côté ouest), avec création d'un giratoire de raccordement sur la RD189 et déplacement-agrandissement du giratoire existant au raccordement sur la RD172.  
Le trafic journalier en 2047 estimé sur cette nouvelle route augmente par rapport à l'actuel itinéraire en raison de son attractivité et des projets d'aménagement et de développement économique du secteur. Il atteindrait 8050 véhicules (trafic modéré), dont 850 poids-lourds (trafic significatif de près de 12%) ;
- la mise à 2x2 voies de la RD189 entre le nouveau giratoire du barreau de liaison et l'échangeur « Cabesto » de la RD66, par un élargissement principalement côté nord (longueur environ 690 m pour 2 sections de part et d'autre du giratoire existant de la Banquière – emprise variable entre environ 35m mini et 55m maxi avec une voie d'environ 300m pour rétablir un accès riverain au nord et bassin de rétention au sud).

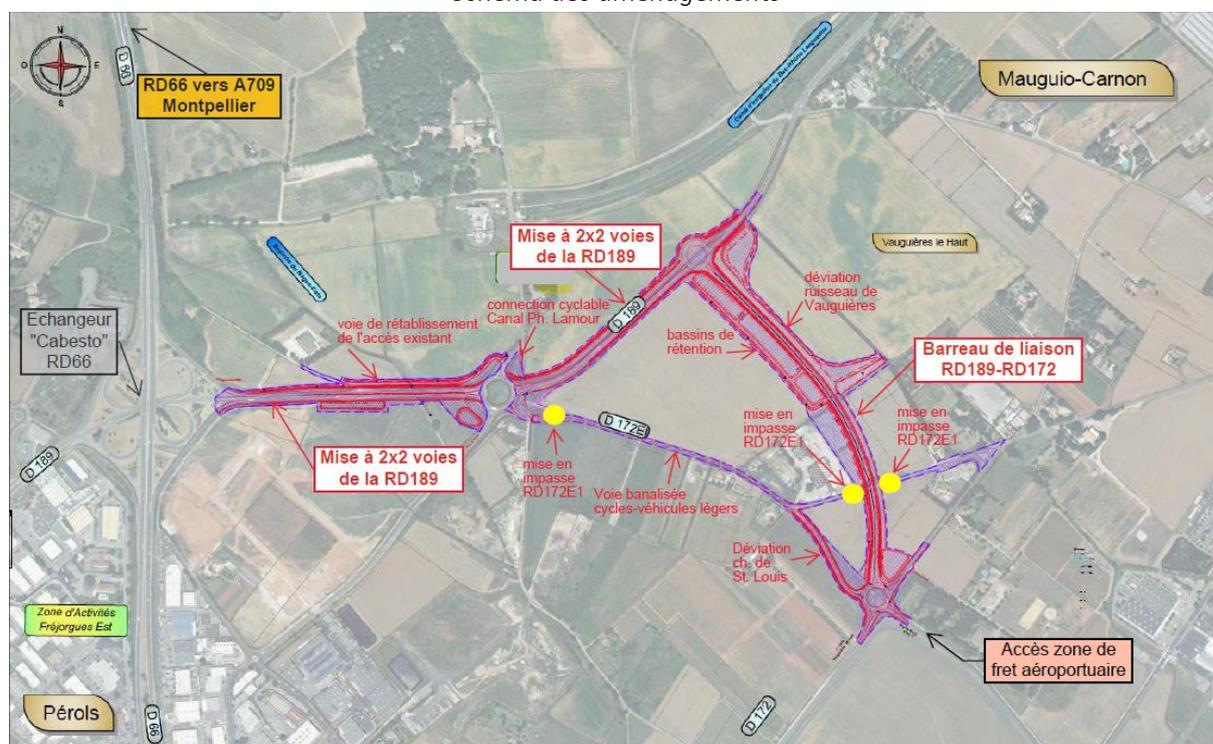
Le trafic journalier en 2047 estimé sur la RD189 augmente en raison du développement économique et urbain des territoires de la Métropole Montpellieraine et du Pays de l'Or. Il atteindrait 24 750 véhicules à l'ouest du giratoire de la Banquière (cohérent avec la mise à 2x2 voies) et 22 350 véhicules à l'est de la future voie de liaison RD189-RD172 (trafic élevé pour un gabarit à 1x1 voie).

La RD172e1 est requalifiée en voie banalisée cycles/véhicules légers (quelques véhicules par jour) entre le giratoire de la Banquière sur la RD189 et le chemin de St Louis. Au nord elle est mise en impasse au giratoire de la Banquière, pour éviter un itinéraire de substitution ; seul un accès riverain est maintenu. Au sud, elle est interrompue de part et d'autre de la nouvelle route. L'accès des riverains de la RD172e1 s'effectue uniquement depuis le sud par le chemin de St Louis.

Le chemin de St Louis est réimplanté côté ouest sur une longueur d'environ 150m, avec bandes cyclables, jusqu'au giratoire réaménagé sur la RD172.

Un itinéraire cyclable est ainsi créé depuis la piste longeant le canal Philippe Lamour jusqu'à l'accès de la zone de fret. Il s'inscrit dans un maillage secteur nord / territoire de la Métropole à l'ouest / Littoral au sud.

Schéma des aménagements



Les travaux nécessitent plusieurs interventions sur des réseaux (principalement irrigation  $\varnothing 1,0\text{m}$  BRL et eau potable  $\varnothing 0,45\text{m}$ ) et l'évacuation de 22 300m<sup>3</sup> de matériaux.

**Observation du commissaire enquêteur :** la coupure de la RD172e1 au sud par la nouvelle voie reporte pour ses riverains l'ensemble des accès à Vauguières-le-Haut par la RD172, y compris pour les modes doux. Le projet ne donne pas d'indication sur les aménagements qui permettront d'empêcher des piétons ou des cycles de traverser la nouvelle voie de liaison RD189-RD172 au droit de la RD172e1 et d'assurer leur sécurité sur le nouvel itinéraire.

**Observation du commissaire enquêteur :** l'augmentation générale du trafic sur le secteur concerne également celle de la RD172 qui s'accroîtrait de 22% à 7200 véhicules/jour en traversée de Vauguières-le-

*Haut. Lors du bilan de concertation en 04/2020, le CD34 indique « qu'une étude spécifique sur la sécurité sur la RD172 dans la traversée du hameau est en cours » (Dossier DUP – Notice explicative §2.2.2-C-a). Le projet présenté 4 ans après ne mentionne aucun résultat de cette étude, ni aménagement et échéance de réalisation envisagés.*

#### Insertion paysagère

L'opération intègre la réalisation d'aménagements paysagers (plantation de formation végétales, haies et massifs arbustif, modelage des ouvrages de rétention des eaux pluviales) au droit des axes routiers. Ces aménagements correspondent à la végétation existante et sont adaptés afin de réduire les risques de collision de la petite faune et de favoriser les continuités écologiques.

#### Planning des travaux

Sous réserve d'obtention fin 2024 des arrêtés préfectoraux d'autorisation environnementale, de déclaration d'utilité publique et de cessibilité, les travaux pourraient débuter fin 2026, après acquisitions foncières et fouilles archéologiques, selon le phasage :

- mise à 2x2 voies de la RD189 pendant 8 mois, en phasant les travaux côté nord puis côté sud,
- liaison RD189-RD172 pendant 6 mois, à partir du 2<sup>ème</sup> mois des travaux de la RD189,
- requalification de la RD172e1 pendant 1 mois, après ouverture à la circulation du nouvel itinéraire.

**Observation du commissaire enquêteur :** *le CD34 n'indique pas si des périodes de sensibilité dans les cycles biologiques des espèces doivent être prises en compte dans le phasage des travaux pour limiter les effets dommageables du projet.*

### **1.5.2.3. Incidences hydrauliques au titre de la Loi Eau (art L214-1 à 11 du C.Env)**

Le projet met en place une gestion séparative des eaux pluviales du terrain naturel et des eaux de ruissellement des voiries jusqu'à l'occurrence centennale. Ces écoulements seront gérés au sein d'ouvrages distincts permettant notamment d'optimiser le traitement de la pollution chronique et d'isoler un risque de pollution accidentelle par rapport aux eaux extérieures.

#### Incidences sur les eaux souterraines :

Plusieurs périmètres de protection de captages sont concernés. Le projet améliore la situation actuelle avec la réhabilitation/création d'une infrastructure routière dotée d'un dispositif d'assainissement routier étanche et dimensionné pour une pluie de fréquence centennale. Pour le périmètre de protection rapproché du forage Garrigues Basses l'aménagement n'augmente pas les surfaces imperméables et réduit les flux de pollution en raison de la diminution du trafic routier.

Les incidences de l'opération sur les captages seront donc nulles à positives.

#### Incidences sur les zones inondables :

Les écoulements du secteur sont drainés par 2 cours d'eau qui se déversent dans l'étang de l'Or : le Nègue-Cats qui traverse en aval le hameau de Vauguières-le-Bas et le ruisseau de Vauguières qui traverse en aval le hameau de Vauguières-le-Haut.

La zone du projet est concernée par les zones inondables sur la branche du Nègues-Cats (RD189) et sur le ruisseau de Vauguières à l'est (RD189 et barreau de liaison). Les simulations hydrauliques en crue centennale et exceptionnelle montrent une incidence des aménagements sur les zones inondables géographiquement très localisée et limitée, sans aucune incidence en traversée des hameaux de Vauguières-le-Bas et Vauguières-le-Haut. Le volume de remblai de 550m<sup>3</sup> mis en œuvre sur 2 zones inondables sera compensé par un volume de déblai équivalent.

#### Incidences sur les écoulements interceptés par l'aménagement :

Les fossés nécessités par le projet sont dimensionnés pour une pluie de fréquence centennale le long du RD189 et pour une fréquence décennale avec vaste zone d'épandage le long de la nouvelle voie de liaison RD189-RD172.

Pour ne pas créer d'augmentation des débits du Nègue-Cats en aval au droit de Vauguières-le-Bas, l'ouvrage de franchissement du ruisseau par la RD189 est prolongé avec le même dimensionnement et sans modifier les conditions de fonctionnement hydraulique, et la nouvelle contre-allée créée côté nord de la RD189 depuis le giratoire de la Banquière n'induit pas de modification des conditions de surverse au-dessus de la RD189.

Un ouvrage de franchissement de la RD189 sur le ruisseau de Vauguières est prolongé à l'aval avec le même dimensionnement. Le ruisseau de Vauguières est déplacé contre la nouvelle route sur environ 330m en aval immédiat de la RD189, pour regrouper un délaissé agricole de 1,73 ha difficilement exploitable avec la parcelle d'un même propriétaire. Les enjeux biologiques du ruisseau sont extrêmement limités ; les zones amont et aval du tronçon déplacé qui abritent des espèces remarquables sont conservées en l'état. Sa nouvelle morphologie et sa renaturation avec plantation d'arbustes et de haies améliorent son fonctionnement hydraulique et sa qualité environnementale. Des zones d'épandage des eaux de débordement du ruisseau sont aménagées dans les courbes de raccordement au lit actuel. Les conditions de fonctionnement hydraulique sont sans incidence sur la partie aval au droit de Vauguières-le-Haut.

Incidences des pluvio-lessivats routiers sur le milieu récepteur :

L'étanchéité des ouvrages pour l'assainissement de la plateforme routière garantit l'absence d'atteinte à la qualité des eaux souterraines, pour des raisons sanitaires vis-à-vis des captages à proximité et de la forte sensibilité du sous-sol avec la nappe des cailloutis du Villafranchien Maugeio-Lunel.

Les 4 (ou 5) bassins de rétention (total 5465m<sup>3</sup> si 1 seul BR1 ou 6045m<sup>3</sup> si 2 BR1a et BR1b) compensent les surfaces imperméabilisées (env. 4,8 ha) en garantissant l'absence d'augmentation des débits en aval du projet. Ils sont situés hors zone inondable (c'est le cas de la solution à 2 bassins BR1a et 1b, mais dans le cas d'un seul BR1 il empiète légèrement en secteur submersible). Les bassins végétalisés pour optimiser leur intégration paysagère assurent un traitement de la pollution des pluvio-lessivats et une rétention en cas de pollution accidentelle.

Le projet améliore la situation existante dépourvue d'ouvrage de traitement, en réduisant les rejets de flux polluants vers le milieu récepteur.

**Observation du commissaire enquêteur :** *les documents des dossiers d'enquête I-DUP et II-DAE comportent des discordances pour le nombre et le dimensionnement des bassins de rétention sur la section ouest de la RD189 côté sud. Les plans de la DUP et les pièces graphiques de la DAE mentionnent 2 bassins de rétention : BR1a de 900m<sup>3</sup> et BR1b de 680m<sup>3</sup>, dont les emprises sont conformes au tracé du périmètre de DUP et aux emprises du plan parcellaire. La mesure de réduction MR13 au §5.1.3.2 de l'EI, ainsi que l'annexe 9 de la PJ9 de la DAE mentionnent ces 2 bassins de rétention.*

*Par contre, le §V-Caractéristiques des ouvrages les plus importants de la DUP, le §7.5 de la PJ7-Note non technique de présentation du projet de la DAE et le §3.4.1.2.2 de la PJ9-Demande d'autorisation au titre des art. L214-1 à 11 du C.Env (loi Eau) de la DAE ne mentionnent qu'un seul bassin de rétention BR1 de 1000m<sup>3</sup>, dont l'emprise permettrait de réduire celles du périmètre de DUP et du plan parcellaire.*

*Il résulte de cette discordance que la nécessité des 2 bassins BR1a et 1b, leur capacité et leur emplacement ne sont pas justifiés par les dossiers d'enquête.*

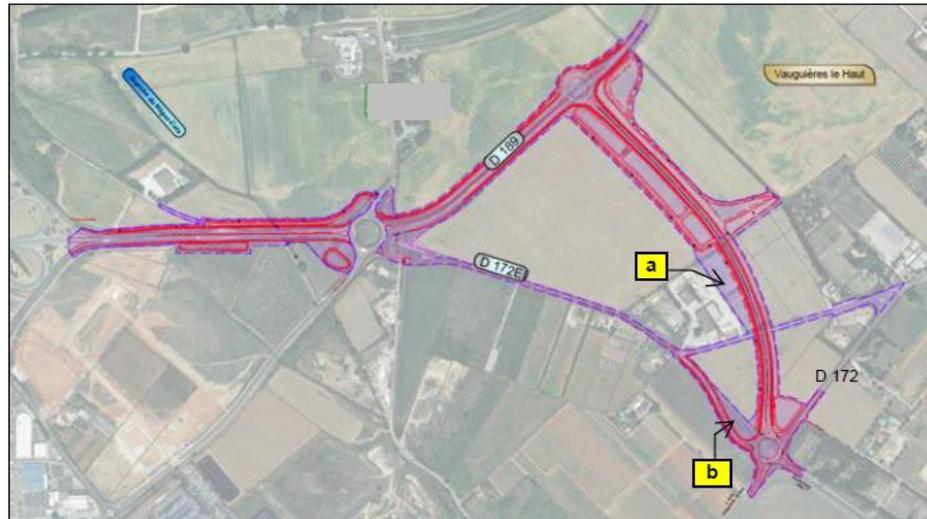
**Observation du commissaire enquêteur :** *les incidences hydrauliques du projet sont intégralement compensées et n'occasionnent aucune incidence en aval sur les zones de Vauguières-le-Bas et de Vauguières-le-Haut. La maîtrise des pollutions chronique et accidentelle est assurée. Le fonctionnement hydraulique et la qualité environnementale du ruisseau de Vauguières est amélioré.*

#### 1.5.2.4. Emprise du périmètre de DUP

Le périmètre de DUP correspond aux strictes emprises du projet sur les voies existantes, ou à réaménager, ou à créer, y compris sur leurs aménagements hydrauliques (sous réserve de validation des BR1a et 1b) et paysagers, ainsi que sur le nouveau tracé du ruisseau de Vauguières et ses zones de débordement.

2 surlargeurs sont maintenues au droit de la parcelle de la société de transport riveraine du RD172e1 (a) et du chemin de St Louis (b).

Au droit de la parcelle de la société de transport (a) l'emprise sera décaissée pour compenser un volume de remblai réalisé en zone inondable.



**Observation du commissaire enquêteur :** le périmètre de DUP est correctement défini (sous réserve de validation des BR1a et 1b) ; les 2 surlargeurs correspondent à des délaissés non exploitables et l'une d'elle permet de réaliser une compensation hydraulique.  
Il n'est pas prévu d'emprise complémentaire pour les installations temporaires de chantier.

#### 1.5.2.5. Emprises foncières

L'emprise nécessaire sur 14 parcelles privées, appartenant à 13 propriétaires regroupés en 8 comptes de propriété, est d'environ 6,13 ha essentiellement en terrain agricole. Les acquisitions ne portent que sur une partie des parcelles, sauf pour l'une d'elle.

La nouvelle route scinde 2 parcelles agricoles en 2 morceaux :

- DM n°42 : un délaissé rendu difficilement exploitable sera rattaché à une parcelle du même propriétaire après dévoiement du ruisseau de Vauguières ;
- DM n°76 : les 2 morceaux restent séparés.

**Observation du commissaire enquêteur :** les emprises foncières sont justifiées par les aménagements à réaliser (sous réserve de validation des BR1a et 1b) ; leurs limites coïncident avec le périmètre de DUP.

#### 1.5.2.6. Cout du projet

L'appréciation sommaire des dépenses est de 6,454 M€ TTC (conditions économiques de 03/2023). Elle comprend 0,355 M€ TTC d'acquisitions foncières et 0,529 M€ TTC de mesures compensatoires.

**Observation du commissaire enquêteur :** l'évolution d'environ +9%, entre le montant du projet approuvé par délibération du CD34 du 11/04/2022 (4,94 M€ HT soit 5,93 M€ TTC) et le montant du projet mis à l'enquête (6,45 M€ TTC), reste maîtrisée compte tenu de l'inflation de +5,2% en 2022 et +4,9% en 2023 (selon l'INSEE).

Le plan de financement n'est pas précisé au stade de la mise à l'enquête publique.

### 1.5.2.7. L'étude d'impact

Au titre de l'annexe à l'art. R122-2-6b° du C.Env le projet de nouvel accès routier est soumis à examen « au cas par cas » (construction d'une route sur un linéaire inférieur à 10km). Mais une étude d'impact (EI) globale a été réalisée pour l'ensemble des projets (3 périmètres d'aménagement de la zone de fret et barreau routier), sur demande de l'Autorité Environnementale et au titre de l'art. L122-1 du C.Env. AMM a fait réaliser cette EI globale, conforme à l'art. R122-5 du C.Env, par le bureau d'études ARTELIA (Marseille), conduisant à une évaluation des impacts et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) prises pour les limiter définies à cette même échelle.

Les routes d'accès à la zone de fret (RD172, RD172E1 et chemin de Saint Louis) ne sont pas dimensionnées pour recevoir le trafic actuel. L'EI indique (§5.4.6.2.2-p311) : « Une évolution de trafic de 27% est constatée entre la situation actuelle et la situation de référence 2043. Pour rappel, le projet contribue à l'accroissement du trafic global à hauteur de 2%. La mise en place du barreau de liaison 20 ans après la mise en service indique une diminution des kilomètres parcourus de 3% ».

#### Etat actuel de l'environnement :

L'aire d'étude est concernée au titre :

- du milieu physique : par des masses d'eau souterraines et des captages d'eau potable., ainsi que ponctuellement par un risque de débordement de cours d'eau. Certains secteurs du projet sont en zone inondable ;
- du milieu naturel : de manière très réduite par les zonages environnementaux ZNIEFF de type 1 « Aéroport de Montpellier – Fréjorgues » / sites Natura 2000 de l'Etang de Mauguio / PNA « Léopard Ocellé », et située à proximité directe des PNA « Outarde Canepetière » (domaine vital et hivernage) et du PNA « Butor étoilé ».

Quelques habitats naturels présentent un enjeu modéré et constituent des corridors de déplacement. Il n'y a pas de zone humide dans l'emprise du projet.

Les enjeux faunistiques concernent principalement les chiroptères et l'avifaune (dont 67 espèces protégées à l'échelle nationale et 31 espèces avec un degré de patrimonialité reconnu). La zone d'étude concentre des habitats favorables à leur nidification, alimentation et reproduction. L'Outarde canepetière présente un enjeu local fort et 8 espèces présentent un enjeu local modéré. Les habitats sont favorables aux reptiles et aux amphibiens.

La flore est constituée d'espèces banales ;

- du paysage et du patrimoine : par un paysage de plaine agricole avec une artificialisation forte du fait de l'aéroport et par une zone de présomption de prescription archéologique (ZPPA) ;
- du milieu humain : par la présence de l'aéroport, l'activité économique et l'activité agricole. L'habitat est clairsemé. Il n'y a pas de périmètre de prévention des risques technologiques.

Les sources de bruit sont liées aux avions, aux activités industrielles et à la circulation routière en particulier pour les bâtiments aux abords immédiats de la RD172E1 et de la RD172.

La qualité de l'air est bonne, le risque de dépassement des valeurs réglementaires est faible.

#### Effets résiduels du projet global :

La synthèse des effets résiduels du projet global après mise en œuvre des mesures Eviter-Réduire-Compenser préconisées (§4.1-tableau 3 du RNT de l'EI) est la suivante en phases travaux et aménagée :

- impact négligeable à faible sur les thèmes : climat et énergie / sols et sous-sol / eaux superficielles / eaux souterraines et usages de l'eau / risques naturels / milieu naturel (pour les habitats naturels et la faune sauf pour ceux mentionnés ci-après) / paysage / patrimoine archéologique / sites inscrits / activités et emplois / agriculture / déplacements / équipements et aménagements publics /

servitudes / risques technologiques / ambiance sonore / qualité de l'air / ambiance lumineuse / déchets / santé.

L'étude sur les incidences acoustiques du projet routier sur les habitations riveraines a mis en évidence que les niveaux admissibles réglementaires sont respectés avec le projet, ne nécessitant donc aucune protection sonore.

L'étude des incidences sur l'air et la santé du projet routier met en évidence que le projet a une incidence légèrement positive sur la qualité de l'air ;

- impact modéré sur le thème : milieu naturel (uniquement en phase travaux pour les terrains en friches et pelouses méditerranéennes) ;
- impact fort sur le thème : milieu naturel (uniquement en phase travaux pour l'outarde canepetière : 4 à 5 couples affectés).

#### Mesures de réduction et de compensation :

Ces effets résiduels résultent des 67 mesures de réduction et 3 mesures de compensation des effets du projet sur l'environnement définies par l'EI. Les 3 mesures (§4.2 du RNT de l'EI) compensent la perte d'habitats :

- MC1 : de reproduction des espèces du cortège des milieux ouverts à semi-ouverts, et sera portée par l'Outarde canepetière qui requière un total de 94,41 Unités de Compensation, soit une surface comprise entre 38 et 188,82 hectares suivant l'état initial des parcelles et les pratiques agricoles mises en œuvre sur ces parcelles visées par la compensation ;
- MC2 : de reproduction pour l'Effraie des clochers, par une action de réhabilitation d'un bâti en faveur de l'espèce. Cette mesure sera également potentiellement bénéfique aux espèces de chiroptères anthropiques (Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl et Pipistrelle pygmée) ;
- MC3 : de reproduction et/ou de gîte de transit, pour les trois espèces de pipistrelles présentes sur le site, par la création d'un abri-gîte sur pilotis.

AMM qui a mené la procédure de demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées, a obtenu 2 arrêtés de dérogation : préfectoral n°195 du 27/12/2021 et ministériel n°06 du 17/01/2022, après un avis favorable du Conseil National à la Protection de la Nature (CNPN) en date du 08/10/2021 qui ne met pas en cause l'intérêt public majeur de l'opération.

AMM réalise l'ensemble des mesures compensatoires associées aux 2 arrêtés de dérogation. Pour MC1 un total de 41,25ha de foncier sont maîtrisés en 04/2023, pour un équivalent de 35,74ha éligibles et de 61,26 UC (§4.2 du RNT de l'EI).

Le coût des mesures de réduction étant inclus dans le coût des chantiers n'est pas individualisé.

Le coût de la mesure compensatoire MC1 est évalué à 4,65 M€ HT sur 50 ans, dont 0,44 M€ HT pour le projet routier (§5.8.1&2 de l'EI et §4.3.2 du RNT de l'EI).

#### Risques accidentels et catastrophiques majeurs :

Les risques naturels identifiés sont, d'une part le risque inondation et d'autre part les aléas retrait-gonflement des argiles (fort) et risque sismique (faible) pris en compte dans la conception des projets. Le risque technologique lié au transport de marchandises dangereuses n'est pas identifié sur les axes routiers de l'aire d'étude.

#### Vulnérabilité du projet face au changement climatique :

Le projet est peu ou pas vulnérable aux effets du changement climatique sur les différents risques.

Cumul des incidences avec d'autres projets existants approuvés :

Il n'y a pas d'effet cumulé avec les 2 projets concernés « Modernisation de la station de traitement des eaux usées MAERA », (avis Ae du 23/01/2019) et « Révision d'autorisation de prélèvement d'eau potable sur 4 forages de la commune de Mauguio » (avis Ae du 27/06/2016).

***Observation du commissaire enquêteur :*** du fait de l'EI globale réalisée pour l'ensemble des projets les mesures ERC et les incidences résiduelles spécifiques à l'aménagement de la nouvelle desserte routière de la zone de fret ne sont pas identifiées distinctement.

### 1.5.2.8. Compatibilité du projet et intérêt général

Intérêt général :

Le développement d'AMM a fait l'objet en 2019 d'un cadrage du ministre chargé de l'aviation civile, pour l'élaboration de ses « grandes orientations stratégiques » et leur déclinaison en « schéma de composition générale », décrivant à différents horizons temporels la localisation et le dimensionnement des infrastructures et installations.

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.

L'aménagement d'une zone de fret figurait déjà depuis les années 1990 dans les plans de développement d'AMM. L'absence de développement serait susceptible d'engendrer un risque pour l'attractivité de l'aéroport et de sa zone de fret pouvant nuire au maintien des emplois et des activités existantes, mais aussi d'entraîner une absence de recettes pour les collectivités territoriales et une diminution de l'attractivité du territoire.

Dans son avis favorable du 08/10/2021 le Conseil National à la Protection de la Nature (CNPN) en date ne met pas en cause l'intérêt public majeur de l'opération en indiquant « *La finalité du projet est évidemment économique [...]. La condition est correctement motivée. La logique retenue d'intégration dans l'aménagement du territoire et de cohérence vis-à-vis des SCoT et du SRCE répond convenablement à l'absence de solution alternative satisfaisante* ».

Les objectifs du nouvel accès routier (§1.5.1 ci-dessus) sont d'assurer une desserte sécurisée et lisible de la zone de fret de l'aéroport et améliorer la fluidité de la circulation, en cohérence avec le trafic attendu notamment de poids lourds et avec le contexte actuel du site, insérer un itinéraire sécurisé pour la circulation des modes doux, réduire les nuisances aux riverains et inscrire le projet dans le paysage et l'environnement. En l'absence d'aménagement des axes routiers, la croissance attendue du trafic conduirait à un renforcement des situations d'insécurité existantes et à une saturation du réseau.

Compatibilité avec les documents de planification du territoire :

La compatibilité du projet est assurée avec :

- la Directive cadre sur l'eau (DCE) : mesures de collecte et traitement des eaux pluviales, des pollutions accidentelles, et de préservation de la qualité des sols, des eaux superficielles et souterraines ;
- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) : mesures de prévention du risque inondation, de préservation de la qualité des eaux superficielles et souterraines (prise en compte des périmètres de captage) ;

- le Contrat du bassin versant de l'Étang de l'Or : récupération et le prétraitement des eaux pluviales avant rejet, prise en compte des captages, gestion du risque inondation ;
- le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) : compatibilité avec les enjeux n°2 « Ménager le territoire par l'intégration de la trame verte et bleue dans les décisions d'aménagement » et n°3 « Transparence des infrastructures pour maintien et restauration des continuités écologiques » ;
- la Loi Littoral : compatibilité selon la cartographie du SCoT de 2019 ;
- le Schéma de Cohérence Territoriale du pays de l'Or (SCoT) : compatibilité avec les objectifs « Renforcer la capacité d'accueil de l'économie de rayonnement sur des zones d'activité de grande dimension », « Anticiper les pratiques liées à chaque infrastructure de transport » et « Positionner les modes doux comme un atout pour la qualité du territoire » ;
- le Plan Local d'Urbanisme de Mauguio (PLU) : compatibilité de l'extension de la zone de fret avec le zonage UF et compatibilité des aménagements routiers en zones A1 et N ;
- le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) : Les emprises du projet ne sont pas concernées par le zonage réglementaire du PPRI de 2001 en vigueur. Mais certaines emprises sont concernées par la cartographie de l'aléa inondation du porter à connaissance du PPRI en 2017.
- le Plan de gestion du Risque Inondation (PGRi) : compatibilité avec les objectifs GO1 « Mieux prendre en compte le risque dans l'aménagement et maîtriser le coût des dommages liés à l'inondation » et GO2 « Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques » ;
- le Schéma Régional Climat Air Energie Occitanie (SRCAE) : prise en compte des enjeux environnementaux et leur évolution face aux effets du changement climatique (intégrant les enjeux Air, Climat et Energie) ;
- le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) : mise en œuvre d'actions au titre des émissions de poussière et de CO2, et des actions de mobilité ;
- le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets Occitanie (PRPGD) : compatibilité avec les orientations « Éviter la production hors chantiers de matériaux inertes excavés » et « Améliorer la séparation et la collecte des déchets dangereux ».

**Observation du CE :** *l'intérêt général du développement de la zone de fret de l'aéroport de Montpellier-Méditerranée est avéré selon le cadrage du ministère chargé de l'aviation civile et son intérêt public majeur a été reconnu par le CNPN. Le projet est compatible avec les objectifs des documents de planification du territoire, notamment avec le SCOT du Pays de l'Or et le PLU de Mauguio. L'intérêt général du projet de nouvel accès routier nécessaire à l'évolution du trafic qui est incompatible avec les caractéristiques des accès actuels, en découle.*

### **1.6. Concertation préalable à l'enquête**

Le projet a fait l'objet d'une concertation préalable selon l'art. L103-2 du C.Urba (version 2017), engagée par délibération du 18/12/2017 et dont le CD34 a approuvé le bilan par délibération du 24/04/2020 (annexe 3 du dossier de DUP). 29 expressions du public ont été recensées et la réunion publique du 14/10/2019 a réuni 60 personnes.

Le CD34 constate qu'il n'y a pas eu de réelle remise en cause du projet et le juge globalement accepté.

A la demande des habitants de Vauguières qui souhaitent une amélioration immédiate le CD34 annonce avoir engagé une étude spécifique sur la sécurité sur la RD172 dans la traversée du hameau.

La demande d'une étude d'un autre tracé par la RD172 qui longe l'aéroport au nord est restée sans suite, le CD34 indiquant qu'elle « *n'a pas été étudiée, car la RD172 se situe dans l'emprise de servitudes de dégagement des pistes de l'aéroport* » (Dossier DUP–Notice explicative §2.2.2c).

Le CD34 indique que « *le tracé proposé a déjà été largement adapté après la discussion avec les propriétaires des terrains d'assiette afin de minimiser les impacts sur leur vie quotidienne et leurs activités, notamment agricole* » (Dossier DUP–Notice explicative §2.2.2c). Des demandes ont concerné :

- les nuisances sonores : le projet a prévu des enrobés phoniques ;
- les itinéraires cyclables : le projet complète le réseau cyclable ;
- le maintien de l'accès au rond-point de la Banquière depuis la RD172E1 : le projet supprime cet accès pour éviter un itinéraire de substitution et les études de trafic montrent que « *La desserte du hameau ne sera donc pas pénalisée* ».

**Observation du CE :** avec seulement 29 dépositions, le projet n'a pas fait l'objet d'une forte mobilisation du public.

*Le choix de la variante 1a et les caractéristiques du projet routier étaient définis lors de l'engagement de la concertation en 2017. Le montant annoncé de 2,35 M€ HT au stade études préliminaires en 2017 a été réévalué à 3,43 M€ HT au stade avant-projet lors du bilan de concertation en 2020.*

### **1.7. Avis de l'Autorité Environnementale et Mémoire en réponse du Département**

L'autorité environnementale (Ae) compétente pour ce dossier qui est l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), a rendu son avis n°2023-64 le 25/05/2023.

Concernant les champs couverts par la demande d'autorisation environnementale, l'autorité environnementale recommande de :

- présenter la dernière version du plan stratégique de l'aéroport de Montpellier et ses évolutions par rapport aux versions antérieures ;
- justifier le développement de la zone de fret, notamment par une comparaison des incidences de ce choix sur l'environnement et la santé humaine ;
- revoir l'analyse multicritères utilisée pour le choix entre les variantes proposées afin que chaque critère soit évalué au regard de la possibilité d'une prolongation de la déviation est de Montpellier ;
- mettre à jour le dossier s'agissant de la compatibilité avec les documents de planification, et les conditions d'application de la loi littoral ;
- compléter l'analyse des déplacements et corriger le scénario de référence de l'étude de trafic ;
- revoir le calage du modèle acoustique et les scénarios de référence des études sur la qualité de l'air et de compenser les impacts ;
- mettre à jour le dossier en prenant en compte la révision en cours du PPRI de Mauguio, de justifier la conformité du projet au règlement et de bien dissocier la compensation à l'imperméabilisation de celle liée aux remblais en lit majeur ;
- mieux prendre en compte les enjeux sur les habitats naturels (notamment le Lézard ocellé), mieux justifier l'intérêt public majeur et l'absence d'une solution d'évitement pour les espèces protégées, de reprendre l'analyse des incidences Natura 2000, et de procéder à la détermination des zones humides et de les compenser, le cas échéant ;
- analyser les incidences quantitatives du projet sur les captages présents dans la zone.

Le mémoire en réponse du CD34 du 25/04/2024, précise que de nombreuses observations émises par l'Ae concernent le projet global, alors que la saisine n'est relative qu'au seul projet d'accès routier. Néanmoins, le CD34 répond point par point aux 77 observations et 29 recommandations soulevées par l'Ae. Il produit une contribution du prestataire de l'EI au mémoire en réponse (Artelia-04/2024) et conclut notamment à une absence d'impact résiduel concernant la biodiversité et les zones humides. Il a réalisé les études complémentaires demandées qui confirment l'absence d'impact du projet d'accès routier :

- Etude de trafic actualisée Barreau RD189 RD172 (Horizon Conseil-03/2024),
- Impact acoustique - Barreau RD189-RD172 (Conseil Ingénierie Acoustique-03/2024),
- Bilan Gaz à Effet de Serre (Conseil Ingénierie Air-03/2024),
- Volet Air et Santé (Conseil Ingénierie Air-03/2024).

Concernant le seul projet d'accès routier, le CD34 répond notamment :

- la solution de réaménagement de la RD172 jouxtant l'aéroport au nord est incompatible avec les saturations de l'accès à l'aéroport aux heures de pointe et avec l'induction d'un important trafic PL dans un trafic de desserte d'activités tertiaires (VL ou les modes actifs) (§2.1-p14) ;
- la mise en compatibilité du PLU de Mauguio n'est pas nécessaire (§2.2.2-p16) ;
- la nouvelle étude de trafic valide les caractéristiques des aménagements projetés (2.2.3-p23) ;
- les nouvelles études acoustique et de qualité de l'air montrent une absence d'impact sonore sur tous les bâtiments selon la réglementation française applicable et une incidence légèrement négative sur la qualité de l'air (§2.2.4 et 2.2.5-p27 et 29) ;
- l'effet résiduel sur les périmètres de protection éloignée des 2 puits de Vauguières-le-Bas après mise en œuvre des mesures est qualifié de nul (§2.2.6-p29) ;
- les mesures de réduction de l'impact associé au déplacement du ruisseau de Vauguières, permettent de restaurer une fonction de corridor de déplacement, actuellement fortement altérée (§2.2.7-p34) ;
- l'itinéraire cyclable est réalisé en cohérence avec les itinéraires existants et projetés (§2.3.1-p36) ;
- une limitation des incidences sur l'activité agricole est recherchée et les zonages du PLU ne permettent pas de développer l'urbanisation le long du projet routier qui en conséquence n'est pas incompatible avec l'objectif « Zéro artificialisation nette » (ZAN) (§2.3.2-p338-39) ;
- l'avis d'un hydrogéologue agréé sera produit et permettra de vérifier la suffisance des mesures édictées et leur respect lors des travaux (§2.37-p45).

Le CD34 ne répond pas à la demande de l'Ae de prendre en compte les recommandations de son avis dans le résumé non technique (RNT) de l'EI. Il considère que c'est le mémoire en réponse et ses annexes qui est porté à la connaissance du public « pour une meilleure compréhension du projet et de ses effets, et pour assurer le respect de la chronologie de l'instruction », (§2.6-p59).

**Observation du commissaire enquêteur :** le mémoire en réponse très argumenté répond à toutes les observations et recommandations de l'Ae.

Une réponse positive à la demande de l'Ae concernant le RNT de l'EI aurait permis de faciliter la compréhension du projet et de ses incidences par le public. L'inscription dans le RNT de renvois au mémoire en réponse et d'annotations indiquant les modifications liées aux études complémentaires, aurait pu être fait a minima.

### **1.8. Avis recueillis lors de la phase d'examen de la demande d'Autorisation environnementale**

Ont été saisis pour avis :

- l'Agence Régionale de Santé (ARS),
- l'Office Français pour la Biodiversité (OFB),
- l'Etablissement Public Territorial de Bassin de l'Or (SYMBO),
- le Service Départemental Incendie et Sécurité (SDIS)
- la DREAL Occitanie (police des eaux littorales et département biodiversité).

2 avis ont été recueillis :

- l'ARS Occitanie en date du 18/07/2022 rappelle les contraintes des périmètres de protection des captages concernés et demande de compléter le dossier par une démonstration du respect des prescriptions du PPR Garrigues Basses ;
- le SDIS en date du 20/07/2022 délivre un avis favorable sous réserve du maintien d'une voie d'accès au hameau de Vauguières. Cet accès routier est maintenu.

***Observation du commissaire enquêteur : la démonstration du respect des prescriptions du PPR Garrigues Basses doit être effectuée.***

### **1.9. Composition des dossiers soumis à l'enquête publique unique**

Les dossiers d'enquête sont constitués conformément aux art. R.123-8 du C.Env, ainsi que de l'art.R181-13 du C.Env pour la demande d'autorisation environnementale, de l'art.R112-4 du C.Expro pour la déclaration d'utilité publique et de l'art.R131-3 du C.Expro pour l'enquête parcellaire. En application de l'art. R181-37 du C.Env, il comprennent les avis recueillis lors de la phase d'examen de la demande d'autorisation environnementale.

#### **0. Sommaire général**

- Préambule
- Guide de lecture

#### **I Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique**

- I Informations administratives et juridiques
- II Notice explicative
- III Plan de situation
- IV Plan général des travaux (voir IX. Pièces graphiques)
- V Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
- VI Appréciation sommaire des dépenses
- VII Etude d'impact (voir **Dossier IV. Pièces Communes**)
- VIII Annexes, dont :
  - Décision préfectorale relative à l'archéologie préventive
  - Bilan de la concertation publique - délibération du CD34 du 24/04/2020
  - Approbation du projet et demande d'ouverture d'enquête publique unique - délibération du CD34 du 11/04/2022
- IX Pièces graphiques

#### **II Dossier d'enquête préalable à l'Autorisation Environnementale**

- 1. Demande d'autorisation environnementale (Cerfa 15964-01 et annexe 1)
- 2. Pièce jointe 1 : Plan de situation
- 3. Pièce jointe 2 : Pièces graphiques
- 4. Pièce jointe 7 : Note non technique de présentation du projet

5. Pièce jointe 9 : Demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 à 214-11 du code de l'environnement

### III Dossier d'enquête Parcellaire

1. Notice explicative
2. Etat parcellaire
3. Plans parcellaires

### IV Pièces communes

1. Pièce jointe 4a : Résumé non technique de l'étude d'impact
2. Pièce jointe 4b : étude d'impact
3. Pièce jointe 4c : étude d'impact – annexes
4. Avis de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact et Mémoire en réponse et annexes
5. Avis des services et des établissements publics.

**Observation du commissaire enquêteur :** *Les dossiers d'enquête publique sont complets et conformes aux dispositions des codes de l'environnement de l'expropriation pour la demande d'autorisation environnementale, la déclaration d'utilité publique et l'enquête parcellaire.*

*A ma demande : le maître d'ouvrage a produit d'un « Guide de lecture », mais particulièrement succinct, qui met en évidence le RNT de l'étude d'impact, l'avis de l'Ae et le mémoire en réponse du CD34. Préalablement plusieurs mises en cohérence des pièces des différents dossiers ont dû être effectuées, notamment de leur notice explicative. De même il a été nécessaire de numéroter ces nombreuses pièces et annexes, de les regrouper en évitant les doublons et de produire des sommaires détaillés.*

*Le dossier global reste volumineux avec un grand nombre de pièces, notamment les annexes. Il présente une accessibilité et une lisibilité moyennes pour un public non averti.*

*Le résumé non technique de l'étude d'impact est correctement illustré. Mais il aurait mérité d'être repris en tenant compte des remarques de l'Ae, comme elle l'avait proposé, et des réponses du CD34 pour le rendre plus compréhensible par un public non averti.*

#### 1.10. Visite des lieux

- **14/06/2024** : visite du site avec le CD34, avec une attention portée aux emprises sur les propriétés agricoles et à la restitution des accès, aux mises en impasse du RD172E1 et aux accès riverains, à la végétalisation du projet. Visite de l'option d'accès à la zone de fret non étudiée par la RD172 et l'avenue J.Auriol ;
- **26/06/2024** : visite sans le MO des environs du projet avec la zone de fret aéroportuaire et l'accès envisagé à l'est par la variante 3 non retenue, les 2 hameaux de Vaugières-le-Haut et Vaugières-le-Bas ;
- **03/08/2024** : visite sans le MO à l'occasion du constat d'affichage des 8 panneaux implantés à proximité et sur le site.

**Observation du CE :** *les visites du site et les explications détaillées du CD34 m'ont permis de constater la nature et l'ampleur des travaux d'élargissement de la RD189 et de création de la voie de liaison RD189-RD172 au sein de la plaine agricole de Mauguio-Carnon, son insertion paysagère ainsi que son éloignement des habitations existantes de Vaugières-le-Haut.*

## 2. Chapitre 2 : Organisation préparation et déroulement de l'enquête

### 2.1. Désignation du commissaire enquêteur

Par **décision n°E24000054/34 du 28/05/2024**, la magistrate déléguée du tribunal a désigné M. Georges LESCUYER en qualité de commissaire-enquêteur (CE) pour l'enquête publique.

Le CE a adressé au Tribunal Administratif de Montpellier une déclaration sur l'honneur confirmant qu'il n'est pas intéressé à l'opération à titre personnel ou en raison de ses fonctions.

### 2.2. Arrêté d'ouverture de l'enquête publique

#### 2.2.1. Concertation avec le CE

- **06/06/2024** : récupération du dossier provisoire d'enquête au Bureau de l'Environnement Préfecture de l'Hérault et évocation des conditions de mise à l'enquête publique ;
- **14/06/2024** : réunion de cadrage pour la constitution des dossiers et pour les modalités générales de l'enquête publique unique avec : Mme Ouahab Cheffe du Bureau de l'Environnement Préfecture de l'Hérault et Mme Printemps / Mr Brémond-Louis Chef de service Département de l'Hérault (CD34), Mme Granjean Chargée d'opération et Mme Digard Juriste / Mr Zuccaro Directeur général adjoint Aéroport Montpellier Méditerranée ;
- **18 & 20/06/2024** : communication pour avis des projets d'arrêté préfectoral et d'avis d'ouverture d'enquête publique unique, et observations du CE pour arrêter l'organisation de l'enquête publique.

#### 2.2.2. Arrêté d'ouverture et calendrier de l'enquête

Par **arrêté n°2024.06.DRCL.0291 du 24/06/2024 (annexe 1)** le Préfet de l'Hérault a fixé les conditions de l'enquête, du **lundi 19/08 à 8h00 au vendredi 20/09/2024 à 17h00** pour une **durée de 33 jours**.

#### 2.2.3. Mise à disposition du dossier et dépôt des observations du public

L'arrêté préfectoral a fixé :

- la mise à disposition du dossier et du registre d'enquête, aux jours et heures habituels d'ouverture :

<b>Mauguio-Carnon</b> (34), siège de l'enquête	○ lundi au jeudi : 8h00-12h00 et 13h30-17h30
	○ vendredi : 8h00-12h00 et 13h30-17h00
- la consultation du dossier sur un poste informatique au bureau de l'Environnement de la Préfecture de l'Hérault et sur le site internet des services de l'Etat : <http://www.herault.gouv.fr/Publications> ;
- la consultation du dossier sur le site du registre dématérialisé <https://www.registre-numerique.fr/barreau-de-liaison-mauguio-rd189-rd172>, qui permet au public de déposer ses observations ;
- la mise à disposition de l'adresse électronique permettant au public de communiquer ses observations : [barreau-de-liaison-mauguio-rd189-rd172@mail.registre-numerique.fr](mailto:barreau-de-liaison-mauguio-rd189-rd172@mail.registre-numerique.fr) ;
- l'adresse de dépôt des observations par courrier en mairie de Mauguio-Carnon, siège de l'enquête.

**Observation du CE** : le public a eu la possibilité de consulter et télécharger les éléments du dossier sur le site du registre dématérialisé dès publication de l'avis d'enquête.

#### 2.2.4. Permanences du Commissaire enquêteur

L'arrêté préfectoral a fixé de **4 dates de permanence** en mairie de Mauguio-Carnon :

<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>jeudi 22/08/2024</b> de 9h00 à 12h00</li><li>• <b>mardi 03/09/2024</b> de 9h00 à 12h00</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>mercredi 11/09/2024</b> de 14h00 à 17h30</li><li>• <b>vendredi 20/09/2024</b> de 14h00 à 17h00 (clôture enquête)</li></ul>
---	---

Le CE s'est assuré des bonnes conditions d'accessibilité du public, de mise à disposition et consultation du dossier, ainsi que de réception du public lors des permanences.

**Observation du CE :** *les services municipaux ont mis tout en œuvre pour, d'une part organiser l'accueil du public en facilitant la consultation dossier et la possibilité de formuler les observations sur le registre papier, avec le rappel du respect des règles sanitaires, et d'autre part, faciliter la tâche du CE.*

### **2.3. Modalités préalables à l'enquête et contacts nécessités par son déroulement**

#### **2.3.1. Préparation et organisation de l'enquête**

- **26/06, 5/07 et 29/07/2024** : contacts avec Mr Gaillard Directeur du service urbanisme – mairie de Mauguio-Carnon pour l'organisation de l'enquête et des permanences, l'information complémentaire du public, et l'avis à prendre par délibération ;
- **23/07/2024** : visa de l'ensemble du dossier d'enquête unique et du registre d'observations au CD34, avec demande par le CE d'ajout des plans du périmètre de DUP et des avis ARS et SDIS ;
- **24/07/2024** : visio-conférence avec CD34 et PubliLégal pour mise au point du registre dématérialisé. Le public pourra consulter le dossier d'enquête dès parution du 1<sup>er</sup> avis dans la presse.
- **13/08/2024** : visa au CD34 des plans et état parcellaire rectifiés pour désignation d'un propriétaire.

#### **2.3.2. Rencontres avec le maître d'ouvrage – Demandes d'informations**

- **10/06/2024** : rencontre avec le CD34 exposé de l'historique, des objectifs du projet, des procédures environnementales, des conditions de sa réalisation et des emprises foncières nécessaires, composition du dossier d'enquête unique ;
- **13/06/2024** : communication au CD34 d'une liste d'observations (5 pages) portant principalement sur la cohérence des pièces des 3 dossiers d'enquête, notamment de leur notice explicative, sur la nécessité de numéroter ces nombreuses pièces et annexes, de les regrouper en évitant les doublons et de produire des sommaires détaillés ;
- **16 et 22/07/2024** : communication au CD34 d'observations sur le nouveau dossier d'enquête unique concernant la mention du périmètre de DUP sur les plans, ainsi que sur la présence des avis SDIS et ARS, et de la note de recevabilité DDTM ;
- **06/08/2024** : contact avec CD34 pour informations sur discussions avec propriétaires foncier et précisions sur une propriété agricole scindée en deux (emprises restantes, restitution d'accès) ;

**Observation du CE :** *la mise au point du dossier a été nécessaire avant d'envisager l'ouverture de l'enquête, à la fois sur son contenu et vis-à-vis de sa bonne compréhension par le public.*

#### **2.3.3. Complément apporté au dossier d'enquête**

Pour améliorer la compréhension du dossier le CE a demandé la production d'un « Guide de lecture » pour présenter les 3 procédures d'Autorisation environnementale, de DUP et de Cessibilité, objet de l'enquête unique, énoncer succinctement le contenu des différents sous-dossiers et mettre notamment en évidence le RNT de l'étude d'impact.

#### **2.3.4. Entretiens et réunions**

- **26/06/2024** : rencontre avec Mr le Maire de Mauguio-Carnon concernant le projet, les attentes de la commune et les réactions de la population ;
- **07/08/2024** : contact avec Mme C. Marty Directrice générale adjointe de Pays de l'Or Agglomération concernant le projet, les attentes de l'agglomération dans le cadre de ses compétences aménagement du territoire et développement économique ;

- **07/10/2024** : contact avec Mme B.Jouandeau Chargée de mission DDTM 34 instructrice de la demande d'autorisation environnementale, concernant l'évolution du nombre de bassins de rétention sur la section ouest de la RD189 côté sud.

**Observation du CE** : ces entretiens ont permis de bien appréhender le contexte général et de préciser les enjeux du projet.

## **2.4. Publicité de l'enquête**

### **2.4.1.Publicité légale**

- L'arrêté préfectoral a fixé les conditions de publicité de l'avis d'enquête (*annexe 2.1*) :
  - sur le site du projet et en mairie de Mauguio-Carnon (siège de l'enquête) ;
  - dans 2 journaux locaux ou régionaux 15 j avant l'ouverture de l'enquête et rappelé dans les 8 premiers jours : **Midi Libre** et **Métropolitain** des **30/07** et **20/08/2024** ;
  - sur le site internet de la Préfecture.
- La mairie de Mauguio a procédé à l'affichage de l'avis sur les panneaux d'informations municipales en façade et à l'intérieur de la mairie et a produit un **certificat d'affichage** du 25/07 au 23/09/2024 (*annexe 2.2*).
- L'affichage réglementaire à proximité du site (en format A2, fond jaune) a été implanté par le CD34, en concertation avec le CE, avec **8 affiches** visibles de la voie publique. Cet affichage a fait l'objet de constats d'affichage par huissier les 23/07, 26/08 et 20/09/2024.
- Le CE a vérifié la présence de l'affichage de l'avis en mairie de Mauguio-Carnon et sur le site :
  - le 03/08/2024 : 15j avant le début de l'enquête (*annexe 2.3*),
  - les 11/09 et 19/09/2024. Le CD34 est informé ce 19/09 de la disparition de 4 panneaux. Ils sont remplacés le 20/09.

### **2.4.2.Information complémentaire du public**

Une information complémentaire a été diffusée par :

- le CD34 : affichage sur le panneau de l'Hôtel du Département et sur son site internet (certificat d'affichage du 04/07 au 23/09/2024) ;
- la mairie de Mauguio : sur son site internet, sur les panneaux d'affichage des quartiers et sur les panneaux d'information lumineux.

**Observation du CE** : la publicité légale de l'enquête a été effectuée conformément à la réglementation. L'affichage de l'avis d'enquête a été maintenu et vérifié depuis 15 jours avant le début et jusqu'à la fin de l'enquête.  
Les modalités complémentaires de publication de l'avis d'enquête ont amélioré l'information du public.

## **2.5. Organisation de réunion publique**

Le CE a considéré qu'une réunion d'information et d'échange avec le public n'était pas nécessaire après examen du bilan de concertation, prise de connaissance du projet et de son contexte, échange avec le CD34, puis avec le Maire de Mauguio-Carnon.

## **2.6. Notifications individuelles aux propriétaires**

Conformément à l'art. R131-6 du C.Expro la notification individuelle du dépôt du dossier d'enquête parcellaire à la mairie de Mauguio-Carnon a été faite par le CD34, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception aux 13 propriétaires inscrits à l'état parcellaire.

La non réception des courriers recommandés a nécessité l'affichage de 2 lettres de notification en mairie de Mauguio-Carnon, attesté par certificat d'affichage :

parcelles	propriétaire	affichage	observation
DK 334 / DM 6 / DM 42 / DM 107	• <b>GFA des 2 Canaux</b>	<b>25/07/2024</b>	GFA a ultérieurement accusé réception le 30/07/2024
DK 183 / DK 185	• <b>Mr Claude BACARESSE</b>	<b>25/07/2024</b>	

**Observation du CE :** les notifications aux 13 propriétaires inscrits à l'état parcellaire du dossier d'enquête ont été régulièrement effectuées, conformément à l'art. R131-6 du C.Expro.

## 2.7. Décision de prolongation de l'enquête

Le déroulement de l'enquête n'a pas nécessité de demande de prolongation de sa durée.

## 2.8. Climat de l'enquête

### 2.8.1. Tenue des permanences

- **22/08/2024** de 9h00 à 12h 00 - permanence 1 : pas de visiteur et d'inscription sur le registre papier ;
- **03/09/2024** de 9h00 à 12h00 – permanence 2 : pas de visiteur et d'inscription sur le registre papier ;
- **11/09/2024** de 14h00 à 17h30 – permanence n°3 : **2** visiteurs pour demande de renseignements (**Mr J.Bilella**, habitant Vauguières-le-Haut et **Mme S.Imus**) et aucune inscription sur le registre papier ;
- **20/09/2024** de 14h00 à 17h00 – permanence 4 (clôture de l'enquête) : pas de visiteur et d'inscription sur le registre papier.

### 2.8.2. Rendez-vous avec le public

- **16/09/2024** : **MMrs B.Coisne** et **D.Bourguet** représentants du groupe Alternative Citoyenne du conseil municipal de Mauguio-Carnon, concernant principalement la justification du projet ;
- **19/09/2024** : **Mme&Mr Masia** concernant l'emprise et la configuration du projet sur leurs parcelles DM36 et DM76.

### 2.8.3. Dépôts du public

Au total **29 dépôts**, nominativement recensés (§2.10 ci-après), ont été effectués :

- **0 sur le registre papier**, au siège de l'enquête en mairie de Mauguio-Carnon,
- **0 oralement**, lors des **4 permanences**,
- **26 sur le registre dématérialisé** (RD1 à RD26),
- **0 par courrier électronique** (*5 mails n'ont pas été pris en compte : 1 publicité, 2 demandes de rdv, 2 doublons des RD20 et RD26*),
- **3 par courrier postal** (C1 à C3), ou note déposée.

**Observation du CE :** l'enquête publique s'est déroulée dans de très bonnes conditions.

Le public a été largement informé de la tenue de l'enquête publique, des conditions de dépôt de ses observations et d'accès aux 4 permanences du CE. Les éléments du dossier d'enquête lui ont permis de s'informer et d'exprimer son avis.

La modeste participation du public semble compréhensible. Peu d'habitants sont directement concernés par le projet et lors de la concertation le projet n'avait pas fait l'objet d'une forte mobilisation.

Un seul propriétaire concerné par l'enquête parcellaire a contacté le CE et s'est exprimé par 2 courriers, sans mettre en cause l'emprise foncière sur ses parcelles.

Aucune association environnementale ne s'est manifestée.

## 2.9. Clôture de l'enquête

- Le 20/09/2024 à 17h00, dernier jour de l'enquête, le CE a clos et signé le registre d'enquête publique à la mairie de Mauguio-Carnon (siège de l'enquête) à l'issue de sa permanence.
- Par la suite le CE n'a pas réceptionné de courrier expédié en mairie.

## 2.10. Bilan comptable des dépositions – Avis du public

Les dépositions sont notées : (C) pour les notes et courriers et (RD) pour le registre dématérialisé. Parmi les 29 dépositions effectuées, les avis sont :

- **6 avis non exprimé :**
  1. Mme&Mr Masia (C2)
  2. Mme&Mr Masia (C3)
  3. Mr JLRagot (RD5)
  4. N.Derrien (RD6)
  5. Anonyme (RD7)
  6. Anonyme (RD26)
- **5 avis défavorables** au projet :
  1. Mr C.Marcadier (RD4)
  2. Mr J.Bilella (RD9)
  3. Mr JM.Preget (RD10)
  4. Mr B.Coisne – groupe Alternative Citoyenne (RD20)
  5. Anonyme (RD21)
- **18 avis favorables** au projet :
  1. Mr le Maire de Mauguio-Carnon (C1)
  2. M. Grossin (RD1)
  3. Anonyme (RD2)
  4. Anonyme (RD3)
  5. Anonyme (RD8)
  6. Mr J.Eybalin (RD11)
  7. Mr A.Vetter (RD12)
  8. Mr G.Delor (RD13)
  9. Anonyme (RD14)
  10. Anonyme (RD15)
  11. Anonyme (RD16)
  12. Anonyme (RD17)
  13. Anonyme (RD18)
  14. Anonyme (RD19)
  15. Anonyme (RD22)
  16. Anonyme (RD23)
  17. Mr A.Gaillard (RD24)
  18. Anonyme (RD25)

**Observation du CE :** le projet n'a pas fait l'objet d'une forte mobilisation, ni d'une forte opposition.

## 2.11. Avis des collectivités :

### 2.11.1. Commune de Mauguio-Carnon

Dans son courrier enregistré le 04/09/2024 (C1), Mr le Maire de Mauguio-Carnon indique que la date retenue du conseil municipal est trop tardive pour formuler un avis tel que demandé par la Préfecture. Il précise que « *La Commune partage pleinement les objectifs de ce projet d'aménagement routier [...] Le projet d'aménagement du barreau de liaison RD 189-RD172 pour la desserte de la zone de fret de l'aéroport recueille sur cette base un avis favorable de principe de la Commune de Mauguio* ».

Mr le Maire formule les observations suivantes :

- pallier à l'absence d'itinéraire « déplacements doux » le long de la RD189 depuis le rond-point « Cabesto » jusqu'au giratoire de la Banquière,
- restituer les liaisons douces existantes dans le secteur du hameau de Vauguières-le-Haut,
- optimiser le traitement paysager des linéaires de voiries et bassins de rétention.

### 2.11.2. Communauté d'agglomération du Pays de l'Or

Par délibération du 24/09/2024, POA a émis un **avis favorable** au projet de desserte de la zone de fret en considérant notamment « *La Communauté d'agglomération participe activement au projet de création du barreau routier, sans quoi le développement de la zone économique, orientée activités de fret, ne pourrait être envisagé* » (annexe 3).

POA formule les observations suivantes :

- prendre en compte des transports en commun le long de la RD189 avec des quais abris-voyageurs, ou un accès en site propre, et prendre en compte le covoiturage.
- anticiper la mise à 2 fois 2 voies de la RD189, en cas de retard de réalisation de la liaison RD172-RD189.

#### **2.12. Notification du procès-verbal des observations au responsable du projet et mémoire en réponse**

- Le **23/09/2024**, dans le délai de 8 j après la clôture de l'enquête, le CE a remis et commenté à Mr S.Bremond-Louis, représentant le CD34, le procès-verbal de synthèse des observations du public et du CE.
- Le **04/10/2024**, dans le délai de 15 j de la notification du procès-verbal, le mémoire en réponse établi sur la base du PV de synthèse a été transmis au CE (*annexe 4*).

**Observation du commissaire enquêteur :** *les délais réglementaires ont été respectés.*

### **3. Chapitre 3 : Présentation et analyse des observations formulées pendant l'enquête**

#### **3.1. Thèmes des observations du public, des collectivités et du commissaire enquêteur**

##### **3.1.1. Thèmes des observations du public**

Les thèmes des observations du public concernent :

- Thème 1 - Amélioration desserte zone de fret :
- Thème 2 - Variante RD172
- Thème 3 – Urbanisme-Foncier
- Thème 4 - Caractéristiques du projet :
  - 4.1- Aménagements
  - 4.2- Ressource en eau
  - 4.3- Milieu naturel
  - 4.4- Phasage des travaux
  - 4.5 - Financement de l'opération
- Thème 5 - Incidences cadre de vie-sécurité, fluidité trafic, bruit-pollution :
  - 5.1-Cadre de vie-Sécurité
  - 5.2- Fluidité trafic
  - 5.3- Bruit-Pollution
- Thème 6 -Modes alternatifs de déplacements :

##### **3.1.2. Thèmes des observations des collectivités**

Les thèmes des observations du maire de Mauguio-Carnon et de POA concernent :

- Thème 1 - Amélioration desserte zone de fret :
- Thème 4 - Caractéristiques du projet :
  - 4.1- Aménagements
  - 4.4- Phasage des travaux
- Thème 5 - Incidences cadre de vie-sécurité, fluidité trafic, bruit-pollution :
  - 5.1-Cadre de vie-Sécurité
- Thème 6 -Modes alternatifs de déplacements :

##### **3.1.3. Thèmes des observations du commissaire enquêteur**

Les thèmes des observations du CE, suscitées par l'examen du dossier et des avis des administrations et établissements consultés, concernent :

- Thème 2 - Variante RD172
- Thème 4 - Caractéristiques du projet :
  - 4.2- Ressource en eau
  - 4.4- Phasage des travaux
  - 4.5 - Financement de l'opération
- Thème 5 - Incidences cadre de vie-sécurité, fluidité trafic, bruit-pollution :
  - 5.1-Cadre de vie-Sécurité

#### **3.2. Tableau de synthèse des observations du public**

Les 29 dépositions (notées : C courriers / RD registre dématérialisé) sont nominativement recensées, décomposées en observation et classées par thème ci-après.

Toutes les observations sont détaillées dans les 6 tableaux annexés au procès-verbal de synthèse.

Dépositions	Avis	Thèmes des observations					
	NE : Non exprimé AD : Défavorable F : Favorable	Amélioration desserte zone de fret Th 1	Variante RD172 Th 2	Urbanisme- Foncier Th 3	Caractéristiques du projet Th 4	Incid cadre de vie- sécurité, fluidité, bruit-pollution Th 5	Thème 6-Modes alternatifs de déplacements Th 6
C1 – Mr le Maire de Manguio-Carnon	F	X			X	X	X
C2 et C3 – Mme&Mr Masia	NE			X	X	X	
RD1 – M. Grossin	F	X					
RD2 – Anonyme	F	X					
RD3 – Anonyme	F	X					
RD4 – Mr C.Marcadier	AD					X	X
RD5 – Mr JLRagot	NE					X	
RD6 – Mr N.Derrien	NE					X	
RD7– Anonyme	NE						X
RD8 – Anonyme	F	X					
RD9 – Mr J.Bilella	AD		X		X	X	X
RD10 – Mr JM.Preget	AD			X		X	X
RD11 – Mr J.Eybalin	F	X					
RD12 – Mr A.Vetter	F	X					
RD13- Mr G.Delor	F	X					
RD14- Anonyme	F	X					
RD15- Anonyme	F	X					
RD16- Anonyme	F	X					
RD17- Anonyme	F	X					
RD18- Anonyme	F	X					
RD19- Anonyme	F	X					
RD20 – Mr B.Coisne – groupe Alternative Citoyenne	AD		X	X	X	X	
R21– Anonyme	AD						X
R22– Anonyme	F	X					
R23– Anonyme	F						X
RD24 – Mr A.Gaillard	F	X					
RD25- Anonyme	F	X					
RD26- Anonyme	NE						X

### 3.3. Réponses du Maitre d'Ouvrage aux observations

Le PV de synthèse comporte 6 tableaux répartissant les observations par thème et permettant au CD34 de répondre en regard des observations.

Ce paragraphe présente :

- les observations du public ou leur synthèse transcrites en caractères italiques avec une bordure à gauche du texte. Celles du CE sont notées avec la mention (CE).
- les réponses du MO ou leur synthèse mentionnées en caractères normaux,
- les appréciations du CE en caractères italiques et encadrées.

L'intégralité des réponses du MO et des observations du public sont dans le Mémoire en réponse du MO établi sur la base du PV de Synthèse des observations (annexe 4).

### **Thème 1 - Amélioration desserte zone de fret**

- « [...] La commune partage donc pleinement les objectifs de ce projet d'aménagement routier ».
- « [...] cette nouvelle voie et les aménagements prévus sur la RD189 constituent un projet majeur pour l'avenir du secteur de l'aéroport [...] ».
- « Ce projet semble essentiel pour améliorer les infrastructures locales, faciliter le développement économique de la région et optimiser la logistique du transport de marchandises ».

#### **Réponses du maître d'ouvrage**

- Le CD34 prend note des avis favorables et partage les arguments. Il confirme la cohérence de l'aménagement cyclable projeté avec les schémas cyclables de POA et métropole Montpellieraine.

**Appréciation du CE :** Le CD34 prend acte des arguments en faveur du projet qui concordent avec ses objectifs d'amélioration de la desserte de la zone de fret (PL, VP et 2R) et de fluidification du trafic sur les axes routiers du secteur.

### **Thème 2 - Variante RD172**

- « Pourquoi enfin la variante utilisant l'emprise de la RD 172 actuelle jusqu'au carrefour de l'aéroport existant avec la RD 66 n'a-t-elle pas été étudiée ? ».
- « La réponse apportée par le maître d'ouvrage à cet égard (page 14/59) à l'Autorité Environnementale est loin d'être convaincante [...] ».  
« [...] évidemment d'autres ouvrages auraient été mis en jeu (notamment recalibrage de la RD 172 et de son carrefour avec l'avenue Jacqueline Auriol) mais sans doute moins onéreux et moins nuisibles pour l'environnement et les riverains, le Département travaillant ainsi « dans son domaine » à savoir : - Pas de Barreau / - Pas ou peu d'acquisitions foncières / - Pas de carrefour giratoire supplémentaire sur la RD 189 qui ne peut qu'en ralentir le trafic / - Révision du projet de recalibrage à deux fois deux voies de la RD 189 [...] ».  
« Par ailleurs, comme l'indique le PLU de la Commune de Mauguio, aucune servitude de dégagement des pistes de l'aéroport n'affecte la circulation sur la RD 172 [...] contrairement à ce qu'affirme le maître d'ouvrage (page 12 du dossier d'enquête) ».
- « Sauf erreur de ma part, il n'y a ni réglementation européenne ni réglementation sur l'aviation civile, selon mes recherches, qui interdirait le passage des camions de ce côté. Ça reviendrait sûrement moins cher ».
- (CE) : « Le CD34 n'a pas réalisé d'analyse comparative multicritère de cette variante dans le cadre de l'étude d'impact ».

#### **Réponses du maître d'ouvrage**

- Le CD34 produit en annexe 1 du mémoire une analyse comparative multicritères d'une variante n°4 (RD172) avec les variantes exposées à l'étude d'impact.  
Il cite les conclusions de l'étude d'impact circulatoire réalisée en 2015 validant le projet de barreau de liaison RD189-RD172 et mentionnant l'hypothèse d'un prolongement de la piste principale de l'aéroport qui obérait la possibilité d'envisager l'utilisation de la RD172. L'hypothèse de prolongement de piste de l'aéroport a été abandonnée en 2023.  
Il présente la variante n°4 (RD172) consistant en une mise à 2x2 voies de l'av. J.Auriol sur 200m et à recalibrer la RD172 jusqu'au giratoire de la zone de fret sur 1,3km, avec réaménagement des carrefours et aménagement d'une piste cyclable séparée de la voie. L'amélioration des conditions de trafic sur la RD189 (mise à 2x2 voies des entrées du giratoire de la Banquière et de la RD189 dans le sens giratoire vers RD66), ainsi que la transformation de la RD172E1 (réservée riverains et cycles) sont prises en compte.

Le tableau d'analyse comparative des variantes, établi selon les 21 critères du dossier d'étude d'impact et complété de 2 critères : Fluidité échangeur RD66/RD172 et Contrainte de réalisation, met en évidence :

- a) **une majorité d'incidences en défaveur de la nouvelle variante 4 (V4-RD172)** par rapport à la variante 1A retenue (V1A-Liaison RD189-RD172) :
- Incidence modérée de la V4 sur les critères :
    - Lisibilité de l'accès à la zone de Fret : **V4** moyenne (itinéraire plus long) / **V1A** satisfaisante,
    - Sécurité de l'accès à la zone de Fret : **V4** médiocre (traversée zone urbanisée av. J.Auriol) / **V1A** satisfaisante,
    - Sécurité et fluidité du carrefour de raccordement sur la RD172e1 : **V4** médiocre (afflux de circulation sur RD172) / **V1A** convenable,
    - Contraintes acoustiques : **V4** impact sur les habitations / **V1A** écartement du trafic de la RD172E1,
    - Géométrie du barreau : **V4** médiocre (tracé constitué d'alignements et de courbes) / **V1A** tracé linéaire et confortable,
    - Rétablissement des accès aux terrains, habitations, activités : **V4** médiocre du fait de l'augmentation de trafic sur la RD172 (accès au lotissement route de Mauguio, au hameau de Vauguières le bas et aux chemins agricoles) / **V1A** une seule incidence (accès sur RD189),
    - Zones inondables : **V4** médiocre (ponctuellement à proximité zone rouge PPRI) / **V1A** non concernée,
  - Incidence forte de la V4 sur les critères :
    - Fluidité échangeur RD66/RD172 : **V4** saturation échangeur / **V1A** convenable,
    - Cadre de vie des résidents du hameau de Vauguières le Haut : **V4** peu satisfaisant (afflux de circulation sur RD172 dans les 2 sens) / **V1A** médiocre,
    - Impact par rapport au document d'urbanisme : **V4** secteur A1 et secteur UF avec le risque inondation et en particulier les servitudes aéroportuaire aéronautique de dégagement / **V1A** secteur A1 sans autre contrainte particulière,
    - Contrainte de réalisation : **V4** circulation perturbée (impact sur desserte aéroport et fermeture RD172 avec report circulation sur RD189) / **V1A** convenable,
- b) **des incidences équivalentes de V4** par rapport à V1A pour les critères :
- Incidence par rapport au bâti existant : **V4** proximité lotissement en impasse route de Mauguio et hameau de Vauguières le bas / **V1A** barreau à environ 100m de quelques habitations,
  - Emprises foncières : **V4** 21.000m<sup>2</sup> / **V1A** 16.000m<sup>2</sup>,
  - Contrainte hydraulique : **V4** compensation 1500m<sup>3</sup> / **V1A** compensation 1320m<sup>3</sup>,
  - Coût des travaux (travaux seuls) **V4** 2,6 M€ HT / **V1A** 2,01 M€ HT ;
- c) **une seule incidence en faveur de V4** par rapport à V1A pour le critère Impacts paysagers : **V4** faible (tracé existant) / **V1A** modéré (nouveaux aménagements).
- Au titre des « servitudes de dégagement de la trouée 12L de l'aéroport de Montpellier » le CD34 indique que « *L'aéroport de Montpellier dispose d'un certificat de sécurité européen. Il est soumis à ce titre, à la réglementation européenne, EASA / CS ADR-DSN [imposant] de disposer d'un espace libre de tout obstacle pouvant présenter un danger pour les opérations aériennes dans le périmètre de l'aéroport et de ses abords* » et que « *les nouveaux obstacles ou des extensions d'obstacles existants ne sont pas autorisés, et l'augmentation importante du trafic PL sur cette section, multiplié par 4 en cas d'utilisation de la RD172 comme itinéraire principal avec fermeture de la RD172e1 et absence du nouveau barreau, ne peut donc être envisagé [...]. En conséquence, une augmentation importante du trafic PL sur cette section ne peut être étudié comme une solution envisageable au titre au Plan de Servitude Aéronautique rendu exécutoire par décret en Conseil d'Etat ou par l'arrêté ministériel qui l'approuve* ».

**Appréciation du CE :** Le CD34, d'une part justifie la non prise en compte dans l'étude d'impact de la variante n°4 (RD172) inenvisageable au titre au Plan de Servitude Aéronautique de l'aéroport et d'autre

*part, démontre par une analyse comparative multicritères que, si elle était réalisable, elle serait moins favorable que la variante n°1a retenue (Liaison RD189-RD172).*

### **Thème 3 – Urbanisme-Foncier**

- *« Sur l'impact du projet sur le confortement du hameau de Vauguières Le Haut dans sa fonction de petit centre urbain au sens du PLU de Mauguio-Carnon. Il est d'abord étonnant que le projet de barreau n'ait pas fait l'objet en son temps d'un emplacement réservé spécifique dans le PLU [...] [en produisant une] « saignée » fatale du hameau de Vauguières le Haut, qui conduira à l'émigration définitive de ses habitants (nuisances sonores, pollution) [...] Ainsi la réalisation du projet de barreau obérisera définitivement la possibilité d'unification de ces deux secteurs 1AUH qui serait offerte à bon escient par la révision du PLU en cours ».*
- *« Un projet contraire aux enjeux écologiques : 3ha de terres agricoles sacrifiées. [...] Si l'on considère le premier objectif du SCOT du Pays de l'Or : « Préserver les terres agricoles nécessaire à la dynamique des productions et adapter les infrastructures associées », il est d'utilité publique de maintenir les terres agricoles qui existent encore sur cette zone ».*

#### **Réponses du maitre d'ouvrage**

- Le CD34 rappelle qu'il n'est pas compétent en matière d'urbanisme.
- Il précise que *« La saignée évoquée est à relativiser puisque les habitations situées le long de la RD172E1 ont toujours accès au centre du hameau de Vauguières le Haut moyennant un allongement de parcours de 200 m. A noter que la mise en impasse de la RD172E1 est source de diminution des nuisances pour les riverains de cette voie »* et que les études concluent *« au respect des niveaux sonores admissibles au regard de la réglementation relative au bruit du trafic routier »* et *« à une incidence légèrement négative sur la qualité de l'air ».*
- *« Suite à la concertation de 2019, la géométrie du barreau a été adaptée pour limiter l'impact sur les parcelles agricoles. Le barreau est ainsi déplacé côté Ouest pour éviter le scindement en petites parcelles moins favorable à leur exploitation ».*

**Appréciation du CE :** *Le maire de Mauguio-Carnon a fait part de l'avis favorable de la commune, compétente pour l'élaboration de son PLU, sur le projet d'aménagement routier. Le CD34 a adapté son projet de voie de liaison RD189-RD172 dans une recherche de moindre impact sur les parcelles agricoles.*

- *« [Parcelles DM36 et DM76] : Chaque parcelle va être coupée en 2 (une grande et une petite parcelle). Notre souci est que d'un côté du barreau il va rester une superficie non cultivable parce que peut-être inaccessible ou trop petite. Notre demande est que ces « petites surfaces » soient prises en compte dans l'achat du terrain nécessaire au barreau que nous espérons situé le plus loin possible de la villa pour que la superficie restante reste cultivable et rentable ».*

#### **Réponses du maitre d'ouvrage**

- *« Le barreau est ainsi déplacé côté Ouest en limite avec la parcelle DM38 pour éviter le scindement de la parcelle DM36. Concernant la parcelle DM76 qui est actuellement prévue d'être scindée en deux parties, une négociation foncière à l'amiable sera engagée notamment sur la base d'un protocole agricole validé par la Chambre d'Agriculture »*

**Appréciation du CE :** *Le projet répond favorablement à la demande des propriétaires. Le CD34 annonce son intention de négocier les emprises foncières à l'amiable.*

#### **Thème 4 - Caractéristiques du projet – 4.1- Aménagements**

- « La commune de Mauguio souhaite que le projet développe de façon significative son volet paysager, sur les linéaires de voirie comme autour des équipements de rétention induits.  
Le parti paysager développé devra notamment être mis en cohérence avec le parti paysager mis en œuvre par la Communauté d'agglomération du Pays de l'Or sur les secteurs de la ZAC « Portes de l'aéroport » et dans le Plan guide de requalification des ZAE de Fréjorgues.  
La plantation d'arbres de haute tige en alignement et pourtours d'ouvrages est notamment préconisée ».

#### **Réponses du maitre d'ouvrage**

- Le projet tient compte de l'objectif du SCOT de POA « Meilleure intégration des grands axes de liaison (RD66 et RD189) dans les paysages agri naturels et urbains qu'ils traversent », et « des préconisations du Volet Naturel de l'étude d'Impact ».
- Le CD34 précise que « Les plans paysagers seront travaillés avec la Mairie de Mauguio-Carnon dans le respect des prescriptions des documents cadres ».

**Appréciation du CE :** Le CD34 s'engage à étudier les aménagements paysagers en concertation avec la mairie.

- « Par ailleurs quel est l'avantage de la création d'un nouveau carrefour sur la RD 189 [...] un carrefour «à trois branches» effectivement inutile pour l'amélioration de la desserte de la zone fret ni pour la fluidification de la RD 189 mais qui s'avèrera bien utile pour justifier le prolongement de la DEM depuis l'autoroute jusqu'à la RD 189 ».

#### **Réponses du maitre d'ouvrage**

- « Le raccordement de la DEM sur le giratoire du barreau a été abandonné suite aux études préliminaires ».

**Appréciation du CE :** Le CD34 confirme, comme il l'a fait en réponse à l'Ae, que la DEM ne sera pas raccordée sur la liaison RD189-RD172.

- « Quelle sera la hauteur exacte de l'édifice [du nouveau barreau au droit des habitations], en incluant la taille des poids lourds de 46 tonnes ? »

#### **Réponses du maitre d'ouvrage**

- « Au point le plus haut, le barreau routier atteindra une hauteur de 1,50 m par rapport au terrain naturel » et le dessus d'un poids-lourd atteindrait 5,30m.

**Appréciation du CE :** La visibilité des véhicules en circulation dépendra aussi des masques végétaux.

#### **Thème 4 - Caractéristiques du projet – 4.2- Ressource en eau**

- « la variante retenue traverse deux de ces périmètres [de captage] («Vauguières Le Haut» et «Garrigues Basses») : comment la nappe phréatique abreuvent tout le Pays de l'Or pourrait-elle être protégée contre les risques de pollution causés par un trafic de poids-lourds transportant des matières dangereuses ? ».

### Réponses du maitre d'ouvrage

- « Le plan de servitude d'utilité publique du PLU de Mauguio, comme l'extrait de cartographie du site de la mairie de Mauguio-Carnon, présente les périmètres de servitude de protection similaires dans l'emprise du projet »
- Le CD34 indique en annexe 2 du mémoire « la démonstration du respect des prescriptions des PPR Garrigues Basses et Vauguières le haut (Forage des écoles) présentée en annexe 6 de la pièce jointe 9 de demande d'autorisation au titre des articles L214-1 à 214-11 du code de l'environnement. Elle a été produite à la demande de l'Agence Régionale de Santé lors de l'instruction du projet ».

**Appréciation du CE :** Le CD34 confirme le respect des prescriptions des PPR Garrigues Basses et Vauguières le haut (Forage des écoles).

- « Le PPRI de la Commune de Mauguio est obsolète vu son ancienneté (2001) [...] sans nul doute le nouveau PPRI approuvé qui s'en suivra sera plus contraignant pour tenir compte des méfaits à cet égard du réchauffement climatique ».

### Réponses du maitre d'ouvrage

- « Cette contribution n'appelle pas de réponse du maitre d'ouvrage »

**Appréciation du CE :** Le CD34 aurait pu rappeler que le projet a pris en compte la cartographie de l'aléa inondation du porter à connaissance du PPRI en 2017 (§8.3.4 de l'EI).

- Positionnement des bassins de rétention le long du nouveau barreau par rapport aux habitations.
- Quelle est l'incidence du nouveau barreau sur le risque inondation ?
- Le ruisseau de Vauguières sera-t-il recalibré sur le tronçon conservé jusqu'à la RD172 ?

### Réponses du maitre d'ouvrage

- « Les bassins de compensation hydraulique sont bien prévus côté Ouest du barreau routier [...] Les questions hydrauliques et les risques inondation ont été visés par les services instructeurs de l'Etat qui n'ont pas fait d'observation sur ces aspects » ;
- « Le projet prévoit le déplacement d'un tronçon du ruisseau de Vauguières [...] qui] s'accompagnera d'une requalification ».

**Appréciation du CE :** Le CD34 indique que seul le tronçon dévié du ruisseau de Vauguières sera recalibré.

- (CE) : « Pouvez-vous indiquer la solution de bassin de rétention retenue sur la section ouest de la RD189 côté sud, en justifiant la capacité et l'emplacement, ainsi que l'emprise parcellaire nécessaire et la limite du périmètre de DUP ? ».

### Réponses du maitre d'ouvrage

- Le CD34 indique en annexe 3 du mémoire « Dans le chapitre V - Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants - du dossier DUP, il est précisé en page 52 que le chapitre assainissement et ouvrages hydrauliques est complété dans la demande d'autorisation en Pièce II - Dossier d'autorisation environnementale - Pièce jointe 9 ».
- L'annexe 3 précise que le bassin BR1 de 1000m<sup>3</sup> initialement envisagé et partiellement implanté en zone inondable a été remplacé sur demande de la DDTM34 par 2 bassins BR1a de 900m<sup>3</sup> et BR1b de 680m<sup>3</sup> implantés hors zone inondable. Leurs dimensionnement et implantation validés par la note annexée à la PJ9 justifient le tracé du périmètre de DUP et les emprises du plan parcellaire.

**Appréciation du CE :** Je constate que le dossier d'enquête mis à disposition du public au siège de l'enquête en mairie de Mauguio-Carnon que j'ai visé, ainsi que le dossier d'enquête numérique mis à disposition du public sur le site internet, comportent une PJ9 constituée d'un document élaboré en 03/2021 faisant mention d'un seul bassin BR1 et d'une annexe 9 intitulée « Attestation des ouvrages pluviaux » qui comporte une « Note complémentaire au DAE » de 02/2023 justifiant le remplacement du BR1 par 2 ouvrages BR1a et BR1b hors zone inondable.

Ainsi la solution à 2 bassins de rétention BR1a et BR1b, la limite du périmètre de DUP et l'emprise parcellaire nécessaire sur la section ouest de la RD189 côté sud sont parfaitement justifiées par les documents du dossier d'enquête publique.

Nota : Cette forme de constitution de dossier est inadaptée à une bonne information du public. Dans le fichier de la PJ9 du dossier d'enquête numérique la Note complémentaire au DAE est située en page 201 sur un total de 253 ! et la PJ9 comporte plusieurs sommaires non paginés.

- (CE) : « Pouvez-vous démontrer le respect des prescriptions du PPR Garrigues Basses ? ».

#### Réponses du maitre d'ouvrage

- Le CD34 indique en annexe 2 du mémoire « la démonstration du respect des prescriptions des PPR Garrigues Basses et Vauguières le haut (Forage des écoles) présentée en annexe 6 de la pièce jointe 9 de demande d'autorisation au titre des articles L214-1 à 214-11 du code de l'environnement. Elle a été produite à la demande de l'Agence Régionale de Santé lors de l'instruction du projet ».

**Appréciation du CE :** La démonstration du respect des prescriptions du PPR Garrigues Basses existe « en annexe 6 de la pièce jointe 9 » du dossier de demande d'autorisation environnementale.

#### Thème 4 - Caractéristiques du projet – 4.3- Milieu naturel

- « Le dossier ne tient pas compte des trames vertes et bleues imposées par le SCOT du Pays de l'Or »

#### Réponses du maitre d'ouvrage

- « L'étude d'impact traite dans le chapitre 8.2 « Schéma régional de Cohérence écologique » (SRCE) de la compatibilité du projet avec les objectifs et les enjeux de celui-ci. (Tableau 71 - page 379) », tableau joint en annexe 4 du mémoire.

**Appréciation du CE :** Le tableau en annexe 4 du mémoire précise la prise en compte des continuités écologiques par le projet en référence au SRCE.

#### Thème 4 - Caractéristiques du projet – 4.4- Phasage des travaux

- POA demande en cas de retard de réalisation de la liaison RD189-RD172 « de gérer indépendamment les aménagements connexes (notamment le doublement des voies d'accès au giratoire de la RD189), pour fluidifier la circulation déjà saturée sur cet axe ».

#### Réponses du maitre d'ouvrage

- « d'un point de vue réglementaire, l'opération ne peut être scindée en deux opérations distinctes. Pour autant, en phase travaux, le projet pourrait être en effet réalisé de façon scindée [...]. La mise à 2x2 voies de la RD189 serait alors réalisée préalablement au barreau. »

- (CE) : « Pouvez-vous préciser comment le phasage des travaux tient compte des périodes de sensibilité dans les cycles biologiques des espèces ? »

### Réponses du maître d'ouvrage

- Le CD34 indique en annexe 5 du mémoire que « un écologue a été missionné pour le suivi des mesures d'évitement et de réduction telles que définies dans les arrêtés [préfectoral et ministériel de dérogation espèces protégées] sur l'ensemble de la zone aménagée, zone de fret et barreau routier » et que « Les plannings des travaux seront contrôlés par l'écologue en période de préparation du chantier et intégreront les obligations définies par les arrêtés [pour le respect des périodes d'interdiction ou d'autorisation par type de travaux] ».

**Appréciation du CE :** Le phasage des travaux tiendra compte des périodes de sensibilité dans les cycles biologiques des espèces et le cas échéant, il permettra une mise à 2x2 voies anticipée de la RD189.

### Thème 4 - Caractéristiques du projet – 4.5- Financement de l'opération

- « par délibération n°2023-51 du conseil communautaire du Pays de l'Or [...] a approuvé l'avenant n°1 à la convention financière [...] L'annexe 2 de cette convention indique que le coût de l'opération s'élève à 4 656 882,60€ TTC à comparer avec le montant hors mesures compensatoires affiché dans le dossier d'enquête qui s'élève alors à 5 925 420€ TTC soit un différentiel de 1 268 537€ TTC. Le Maître d'ouvrage doit donc s'exprimer sur le financement de ce différentiel [...] A notre connaissance, aucun avenant n°2 à cet égard n'a en effet été conclu entre les 5 partenaires du projet de barreau ce qui obère gravement la faisabilité du projet envisagé ».
- « La société Aéroport de Montpellier Méditerranée [...] se désengage et laisse le département, la mairie et l'agglomération financer le projet.
- (CE) : « Pouvez-vous indiquer les participations au montant de l'opération au stade de la mise à l'enquête publique ? »

### Réponses du maître d'ouvrage

- Le CD34 précise que le montant total « de 5 925 420 € TTC (Travaux + acquisitions foncières) précisé dans l'estimation sommaire des dépenses du dossier DUP » correspond à la somme du montant à la seule charge du CD34 pour « la mise à 2X2 voies dans le sens Lattes vers Mauguio afin d'améliorer la circulation sur la RD189 » et du montant partenarial pour les autres parties du projet décrites dans la convention de financement. Il précise aussi que « la TVA ne s'applique pas sur l'ensemble des prestations ».  
Le montant des mesures compensatoires relatives à la desserte routière de la zone de fret est de « 528 765€ TTC mentionné dans le dossier DUP ».  
Ces montants sont inscrits dans « [deux] avenants financiers qui restent toutefois en attente de validation par la Région d'une prise en charge de ses parts [48 617,36 € HT et 10 282,55 € HT] ».
- Le financement du montant partenarial de l'opération est assuré par :
  - « Région Occitanie : 31,9%
  - Département de l'Hérault : 31,9%
  - Agglomération du Pays de l'Or : 36,2%
  - Commune de Mauguio-Carnon : Part forfaitaire 175 752,28€ HT
  - Aéroport Montpellier Méditerranées : Part forfaitaire 17 575,23€ TTC ».
- Le financement du montant des mesures compensatoires relatives à la desserte routière est assuré par la région Occitanie, le CD34 et POA selon les pourcentages ci-dessus.

**Appréciation du CE :** La répartition du montant total d'opération et les participations financières sont précisément explicités. Le financement est assuré à plus de 98%.

### Thème 5 - Incidences – 5.1- Cadre de vie-Sécurité

- La mise en œuvre du barreau de liaison génère une rupture des continuités et cheminements piétonniers pratiqués depuis les constructions situées aujourd'hui à l'Ouest de la RD172E1/Chemin

*de St Louis et le hameau de Vauguières le Haut et notamment son école. [...] Le Département avait pris un engagement quant à l'élaboration d'une étude de sécurité attachée aux conditions de circulation dans Vauguières le Haut au regard de la RD 172. Cette étude et ses préconisations éventuelles ne semble pas appréhendée dans le cadre du projet. La commune de Mauguio souhaite que le projet inclue pleinement la prise en compte de la sécurité des riverains de Vauguières le Haut et prenne à sa charge les aménagements utiles ».*

- *« La partie de la D172 qui se situe entre le centre du hameau et le rond-point de la zone de fret va recevoir 2 fois plus de circulation quand la D172E1 sera fermée. [...] Que des aménagements de sécurité soient installés sur la D172 dans toute la traversée de Vauguières, pour sécuriser l'accès à nos habitations et permettre aux piétons de se déplacer en sécurité : Création de trottoirs / Implantation de feux asservis à la vitesse pour la réduire ».*
- *« mise en place de "véritables" ralentisseurs très rapidement en préalable au démarrage des travaux ».*
- *« Que prévoyez-vous pour lutter contre les rodéos nocturnes sur le nouveau barreau de 700 mètres de long ? ».*

### Réponses du maître d'ouvrage

- En traversée de Vauguières-le-Haut *« la réalisation du barreau de liaison RD189-RD172 permettra de réduire le trafic moyen journalier annuel de l'ordre de 7% en moyenne par rapport à une situation sans barreau routier à l'horizon 2047 »,* mais sur la section *« entre la RD172E1 et le chemin de Saint Louis, le trafic de la RD172 devrait être multiplié par 2,5 tout en restant cohérent avec le gabarit de la voie ».*
- Sur 5 options de sécurisation de la traversée de Vauguières-le-Haut présentées à la commune la proposition *« chicane à chaque entrée de traverse, reprise du carrefour RD172/RD172E1 avec ventre côté sud, mise en place d'un plateau entre ce carrefour et l'arrêt de bus, a retenu l'attention de la municipalité ».*  
*« Le Département prend acte que la commune souhaite relancer cette opération qui pourra être réalisée soit concomitamment soit préalablement aux travaux du barreau ».*  
*« Ce projet intègre les aménagements de modération de la vitesse, des cheminements doux sécurisés et une continuité piétonne du centre du hameau jusqu'au giratoire d'accès à la zone de fret. ».*
- La liaison RD189-RD172 sera une route départementale hors agglomération sur laquelle *« seules les forces de l'ordre peuvent effectuer des contrôles routiers pour faire respecter la réglementation ».*

**Appréciation du CE :** *La solution de sécurisation de la traversée de Vauguières-le-Haut, avec poursuite de cheminements sécurisés jusqu'au giratoire d'accès à la zone de fret est étudiée et peut être réalisée avant ou en même temps que le projet. Mais elle n'est pas prise en charge dans le cadre du projet et doit faire l'objet d'un partenariat distinct entre le CD34 et la commune.*

- *« Sur l'impact du projet de barreau sur la sécurité du fonctionnement de l'échangeur entre la RD 189 et la RD 66. L'accès rd66 rd 189 dans le sens nord-sud est extrêmement dangereux [...] En outre, la jonction sous le pont entre la bretelle et la rd 189 est très dangereuse [...] Cet échangeur devrait être entièrement refait avant de pouvoir y ajouter un trafic de poids lourds supplémentaires*

### Réponses du maître d'ouvrage

- *« L'échangeur RD189/RD66 est en dehors du projet objet de l'enquête ».*

**Appréciation du CE :** *Le CD34 ne donne pas d'indication sur l'incidence de l'accroissement de trafic généré par le projet sur les conditions de fonctionnement de l'échangeur RD66-RD189.*

### **Thème 5 - Incidences – 5.2- Fluidité trafic**

- « Améliorer la fluidité du trafic sur l'axe RD 189 depuis la RD 66 ; En quoi le projet de liaison de la RD 172 avec la RD 189 va-t-elle répondre à cet enjeu ? Bien au contraire nous pensons que cette liaison ne conduira qu'à la surcharge de cette dernière entraînant la sursaturation du carrefour giratoire actuel [...] ». « Ralentissement du trafic sur la RD 189 / Conflit d'usage entre les automobiles et les poids-lourds sur la RD 189 ».
- « Je ne suis pas non plus convaincu que la création d'un deuxième rond-point, avec la mise à deux fois deux voies de la D189, à partir de ce nouveau rond-point jusqu'à la D66, résoudra les 2 kilomètres d'embouteillages que l'on constate actuellement chaque matin en semaine, dans le sens Mauguio - Lattes. Dans le rapport, il est mentionné 1 000 camions de fret par jour, mais comment vont-ils s'insérer sur la RD66 ? La zone va devenir très accidentogène, surchargée de camions, ce qui dissuadera les automobilistes. [...] beaucoup trop d'automobilistes continueront d'emprunter la D172 et de traverser le hameau de Vauguières-le-Haut ».
- « Quand la RD189 deviendra-t-elle enfin une véritable deux fois deux voies jusqu'au rond-point Pierre Bérégovoy, pour limiter le flux dans les routes secondaires D172 et D24 (les garrigues) ? ».

#### **Réponses du maître d'ouvrage**

- Le trafic de la RD189 augmenterait même sans projet avec la poursuite du développement du territoire projetée au travers des documents d'orientation et de planification (SCOT 3M et SCOT du Pays de l'Or), « le projet entraîne une faible hausse de trafic de 2% sur la section projetée par rapport à la situation sans projet [...] un dimensionnement à 2x2 voies permet d'obtenir des réserves de capacité sur cette section, pour répondre à la demande de trafic supplémentaire ». La part du trafic poids-lourds évoluera de 4,2% à 6,2% avec le projet entre la RM66 et le giratoire de la Banquière. « L'agrandissement du giratoire permettra de garantir un écoulement fluide des trafics en heures de pointes, y compris des flux Poids-lourds ».
- Selon le diagnostic circulatoire réalisé en 2023 « La charge de trafic du giratoire de raccordement du barreau de liaison RD189-RD172 devrait [atteindre] des volumes élevés. [...] Le fonctionnement général de ce giratoire devrait donc être satisfaisant grâce à des caractéristiques géométriques adaptées aux flux évalués à l'horizon 2047 ».
- « Néanmoins, sur la section « Est » de la RD189, le trafic maintenu à une voie par sens reste très élevé. La gestion du flux automobile passe par une réflexion plus large sur les mobilités entre le territoire melgorien, le Pays de l'Or et la métropole Montpellieraine ». « [Il est nécessaire] de fluidifier l'axe RD189 par le traitement des principaux carrefours giratoires et de traiter certains points d'échange en termes de sécurité. Ainsi, en 2023, une voie spécifique de tourne-à gauche a été aménagée au carrefour entre le RD189 et la RD189E1. Un réaménagement des giratoires Bérégovoy et Willy Brandt sont également en études ».

**Appréciation du CE :** Le CD34 confirme la validité des caractéristiques du projet de mise à 2x2 voies de la RD189 entre le giratoire de raccordement de la liaison RD189-RD172 et la RD66, pour assurer un écoulement correct du trafic tenant compte de l'évolution des flux VP et PL jusqu'en 2047.

- « L'étude d'impact renseigne enfin sur le trafic pris en compte pour l'ensemble de la zone de fret [...]. Ces estimations sont largement inférieures à celles annoncées en 2020, ce qui amoindrit considérablement la nature et l'étendue des besoins à satisfaire [...] fondées sur des estimations de flux trafic surévaluées. Il est donc très étonnant que le programme du projet initial, notamment la réalisation d'un « barreau », n'ait pas été amendé en conséquence dans le présent dossier soumis à l'enquête ». « nous réitérons la demande d'accès à l'étude préliminaire relatée dans les réponses du maître d'ouvrage à l'Autorité Environnementale, cette étude étant censée justifier la création soi-disant incontournable d'un barreau entre la RD 172 et la RD 189 ».

- « Sur l'impact négligeable du projet sur les trafics moyen journalier annuel (TMJA) sur les infrastructures voisines du projet de barreau. Le tableau 46 de l'étude d'impact [...] est incomplet puisqu'il ne renseigne pas l'impact attendu du projet de barreau, avec les projets connexes y compris l'extension de la zone de fret, sur le trafic actuel réputé être celui envisagé en 2023 [...].  
Seul cet impact est estimé pour 2043 [...] Cela étant, si on compare ces estimations [SANS BARREAU / AVEC BARREAU] pour trois tronçons d'infrastructures a priori les plus impactées par le projet [...] les pourcentages ainsi calculés ne dépassent pas 10%, c'est-à-dire qu'ils sont inférieurs à toute imprécision à admettre au minimum. Force est donc de constater que l'impact affiché par l'étude d'impact sur le trafic routier du projet de barreau de liaison envisagé doit être relativisé sinon nul.

#### Réponses du maitre d'ouvrage

- Le CD34 joint en annexe 8 du mémoire les résultats de « l'étude de trafic de 2023 menée par Horizon Conseil et annexée au mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale » qui actualise les données de l'étude d'impact.  
Il précise que l'étude prend en compte « la nouvelle définition des scénarios de référence et de projet [selon les demandes de l'Ae], les flux prévisionnels propres à chaque lot du projet de zone d'activités logistiques, les trafics prévisionnels actualisés des projets connexes, en entrée du site aéroportuaire, les projets de mobilités actualisés : voie verte, desserte T.C » et que « Cette étude met en avant une augmentation des flux de circulation à l'horizon 2047 sur les axes structurants. Elle démontre la diminution conséquente du trafic sur les voies annexes, dont le gabarit n'est adapté à recevoir de tels flux ».

**Appréciation du CE :** Le CD34, sans répondre à la demande de communication de l'étude préliminaire, confirme la validité des trafics pris en compte et l'incidence positive du projet sur les voies annexes.

- « Le maintien de la circulation sur la D172e1 par l'aménagement d'un passage sous-terrain réservé aux véhicules légers pour franchir le barreau de liaison ».
- « La limitation de la vitesse à 70 kms/h sur le barreau ».
- « Que se passe-t-il si le nombre de véhicules dépasse les prévisions, entraînant ainsi des aménagements obligatoires ? Qui réalisera les travaux et dans quels délais ? ».

#### Réponses du maitre d'ouvrage

- « Un ouvrage de franchissement [du barreau par la RD172e1] aurait des conséquences sur les conditions hydrauliques de cette zone ce qui n'est pas conforme aux prescriptions du PPRI applicable ».
- La liaison RD189-RD172 sera une route départementale hors agglomération pour laquelle « le code de la route prévoit une limitation de vitesse à 80 km/h. Rien ne justifie un abaissement à 70 km/h ».
- « Le CD34 effectue régulièrement des comptages de trafic sur ses routes. Dans l'hypothèse d'un trafic finalement plus important, le CD34 mènera les études nécessaires et prendra les dispositions pour garantir la viabilité de son réseau ».

**Appréciation du CE :** Le CD34 confirme l'impossibilité de créer un passage souterrain pour la RD172e1.

- Le projet naît du fait que la RD172E1 et le chemin de Saint-Louis ont un gabarit limité. Or, d'après l'étude de trafic, cet axe n'est utilisé que par moins de 5000 véhicules par jour (dont 5.9% de poids lourds). Dans la projection à horizon 2041 ce nombre évolue peu : 6000 véhicules dont 7.4% de poids lourds. Dès lors, est-il opportun d'investir 6.5M€ pour accélérer le transit de ces quelques véhicules ? ».

### Réponses du maitre d'ouvrage

- La mise à jour de l'étude de trafic en 2023 sur demande de l'Ae permet d'estimer « *Le trafic à l'horizon 2047 sur le futur barreau de liaison à 850 Poids Lourds/jours. La desserte Poids Lourd de la zone de fret s'effectue actuellement par la RD172E1 et le chemin de Saint Louis, dont le gabarit n'est pas adapté à de tels trafics* ».

**Appréciation du CE :** *Le CD34 confirme que l'évolution du trafic PL ne permet de les laisser circuler sur la RD172e1.*

### Thème 5 - Incidences – 5.3- Bruit-Pollution

- « *Le tracé du barreau va rapprocher les nuisances sonores et la pollution dues au trafic routier du hameau. C'est une zone A1, grand espace protégé ; à quoi sert le PLU dans ce cas ?* ».
- « *La mise en place de protections efficaces contre le bruit et la pollution entre le barreau et les habitations de Vauguières le Haut, bien plus que la haie végétale prévue (enrobé silencieux, merlons de terre assez haut)* ».
- « *Un enrobé phonique limiterait les nuisances sonores dues au passage des véhicules* ».
- « *Concernant le bruit, diurne et nocturne, que se passera-t-il en cas de dépassement des prévisions ? Qui réalisera les travaux et dans quels délais ?* ».

### Réponses du maitre d'ouvrage

- La modélisation acoustique, actualisée en 2024, sur tous les bâtiments dans le périmètre du projet « *conclut au respect des niveaux sonores admissibles au regard de la réglementation relative au bruit du trafic routier. A ce titre aucune protection phonique ne s'impose au maitre d'ouvrage* ». L'étude « Air et Santé, actualisée en 2024, montre une hausse modérée de l'ensemble des polluants. « *Le projet n'a donc qu'une incidence légèrement négative sur la qualité de l'air* ».
- « *Le CD34 prévoit la mise en œuvre d'enrobés phoniques sur le barreau routier, comme il s'y était engagé lors de la concertation de 2019* ».
- Des mesures acoustiques seront réalisées à la mise en service de la voie, selon les résultats « *le CD34 prendra les dispositions nécessaires pour se conformer à la réglementation* ».

**Appréciation du CE :** *Le CD34 confirme la mise en œuvre d'un enrobé phonique. Les études actualisées confirment l'inutilité de mesures compensatoires au titre du bruit et de la qualité de l'air.*

### Thème 6 - Modes alternatifs de déplacements

- « *La commune de Mauguio souhaite qu'un itinéraire « déplacements doux » soit prévu le long de la RD 189 depuis le rond-point « Cabesto » jusqu'au giratoire de la Banquière pour résorber le maillon manquant des itinéraires intercommunaux sur cet axe Est-Ouest majeur et le sécuriser* ».
- « *La FUB, dans sa dernière enquête auprès des usagers, a mis en évidence que la zone entre la Banquière et le passage sous la RD66 (vers le lycée Champollion, la gare Sud de France ...) constitue un point noir cyclable. Or, le projet d'aménagement propose de passer cette route en 2\*2 voies ce qui va accroître encore la dangerosité de cette zone pour les deux-roues non motorisés* ».
- « *Le projet de liaison en voulant améliorer la fluidité du trafic sur l'axe RD189 depuis la RD66 oublie totalement les usagers des mobilités douces vulnérables dans cette circulation [...] Dans le projet actuel où est l'aménagement réellement sécurisé pour les mobilités douces sur la portion de route entre le rond-point situé au bout du chemin de la Banquière et le pont de la RD66 qui enjambe la RD189 ?* ».
- « *A quand la liaison entre le chemin le long du domaine de la Banquière situé en bout de la voie verte et l'avenue Bachaga Boualem visible sur des projets de Pays de l'Or Agglomération ?* »

### Réponses du maitre d'ouvrage

- « La RD189 supporte un trafic important de l'ordre de 20 000 véh/j [...] Les guides techniques d'aménagement cyclable recommandent pour des trafics supérieurs à 10 000 véh/j, la création d'un itinéraire alternatif ou la création d'une piste cyclable éloignée d'au moins 10 m du bord de chaussée. Outre la sécurité, le confort et la santé des cyclistes sont impactés par la présence d'un trafic élevé bruyant et polluant comprenant de nombreux poids-lourds. Considérant cette disposition et le gabarit de l'ouvrage sous la RD66, une piste cyclable le long de la route départementale n'est pas envisageable ».

Montpellier Méditerranée Métropole en partenariat avec POA et le Département envisagent pour 2026 un raccordement de la voie verte longeant le canal Philippe Lamour à la gare TGV. « Cet aménagement est la solution à privilégier pour assurer un franchissement de la RD66 en toute sécurité. Corrélativement, POA envisage aussi une traversée piétonne de la RD66 via une passerelle au niveau du projet de bretelle de sortie de la zone de PIOM.

« Autant de projet qui remplissent de façon bien plus sécurisées les mouvements en faveur des piétons et des vélos ».

- Pour les nombreux cyclistes qui relient chaque jour le canal Philippe Lamour et la zone de l'aéroport (puis rejoignent les voies cyclables en direction de Carnon) le projet va rendre le trajet très dangereux au passage du giratoire de la Banquière. Le passage à quatre voies va rendre ce passage très périlleux ; à moins qu'un feu soit installé ».
- « La vraie priorité est de favoriser les déplacements doux autour de la zone aéroportuaire avec la création de pistes cyclables sécurisées de façon à permettre et à inciter un maximum de salariés de cette zone d'abandonner leur voiture ».
- « une voie partagée sur la RD172E1 et chemin de Saint-Louis. Cependant, la RD172 ne disposant pas d'accotements, il paraît difficile de demander aux cyclistes d'emprunter ce cheminement ».
- « La faisabilité de pistes cyclables pour relier les deux hameaux de Vauguières (le Haut et le Bas) et rejoindre le tramway ».

### Réponses du maitre d'ouvrage

- « Les feux tricolores sont des équipements essentiellement urbains. La gestion par feux des passages piétons hors agglomération doit être évitée. Ainsi, le CEREMA en proscriit l'utilisation sur les voies à 70 km/h ».
- La RD172 ne dispose pas de liaison cyclable, mais l'aménagement cyclable de la RD172E1 qui « sera connecté à la voie verte reliant Mauguio à l'aéroport via la zone d'activité de Fréjorgues Est et le hameau de Vauguières le bas », et sa connexion avec la voie verte du canal Philippe Lamour et son raccordement futur à la gare TGV, permettra à terme l'accès aux lignes de tramway.

**Appréciation du CE :** Le CD34 confirme la cohérence de l'aménagement cyclable projeté avec les schémas cyclables de la métropole Montpellieraine et de POA, assurant à terme des liaisons sécurisées entre les pôles d'habitat et économique des territoires, ainsi qu'avec les grands équipements aéroport, gare TGV et au réseau tramway. Il confirme l'impossibilité de créer une piste cyclable le long de la RD189.

- POA demande d'intégrer au projet des aménagements en faveur des transports en commun et du covoiturage.

### Réponses du maitre d'ouvrage

- Le CD34 s'engage à étudier en partenariat avec POA « les infrastructures nécessaires pour le développement des transports en commun dans le périmètre du projet » et il « envisage la création

*d'une aire de covoiturage sur une emprise disponible sur le domaine public départemental au droit du giratoire de la Banquière ».*

**Appréciation du CE :** *Le CD34 répond favorablement à la demande d'étude d'aménagement de POA sans s'engager sur une prise en charge par le projet.*

\*\*\*

**Appréciation du commissaire enquêteur :** *concernant l'appréciation globale du mémoire en réponse aux observations du public et du commissaire enquêteur, je considère que le CD34 :*

- *apporte des réponses appropriées, détaillées et argumentées à l'ensemble des observations concernant le projet, en rappelant les éléments du dossier d'enquête dont il mentionne les références. La qualité du mémoire est très satisfaisante.*
- *démontre que l'hypothèse d'une variante de desserte V4 de la zone de fret par la RD172 n'est pas envisageable du fait des servitudes aéroportuaires de dégagement et, au cas où elle aurait été envisageable, démontre par une analyse comparative multicritères que cette variante V4 serait moins favorable que la solution retenue.*
- *précise sans les modifier quelques éléments du dossier d'enquête :*
  - *en validant la nécessité de 2 bassins de rétention sur la section ouest de la RD189 côté sud, justifiant ainsi le périmètre de DUP et l'emprise parcellaire nécessaire,*
  - *en validant l'évaluation financière et précisant le plan de financement des travaux et des mesures compensatoires,*
  - *en validant la cohérence de l'aménagement cyclable projeté avec les schémas cyclables de la métropole Montpellieraine et de POA,*

Montpellier, le 16/10/2024

Le Commissaire enquêteur  
Georges LESCUYER



## Partie 2 – CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS

### 1. Chapitre 1 : Conclusions générales

#### 1.1. Objet de l'enquête

Le projet d'aménagement du barreau de liaison RD189-RD172 pour la desserte de la zone de fret de l'aéroport sur la commune de Mauguio-Carnon, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental de l'Hérault (CD34), doit être autorisé dans le cadre de 3 procédures soumises à enquête publique au titre du code de l'environnement (C.Env) et du code de l'expropriation ( C.Expro) :

- **l'Autorisation Environnementale** au titre des art. L181-1 et suivants du C.Env, portant sur l'autorisation au titre des art. et L214-1 à L214-11 du C.Env,
- **la Déclaration d'Utilité Publique** au titre du C.Expro,
- et **la Cessibilité** des biens nécessaires à la réalisation des travaux, au titre du C.Expro.

Par délibération du 11/04/2022 le CD34 a approuvé la mise en œuvre des procédures administratives.

Par courrier du 16/05/2024 la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Hérault (DDTM 34) a déclaré recevable le dossier de demande d'autorisation environnementale au titre des art. L181-1 et suivants du C.Env.

En application de l'arrêté préfectoral n°2024.06.DRCL.0291 du 24/06/2024, l'enquête unique s'est déroulée du 19/08/2024 à 8h00 au 20/09/2024 à 17h00, pendant une durée de 33 jours. Un dossier et un registre d'enquête ont été mis à disposition du public en mairie de Mauguio-Carnon (34) siège de l'enquête. En outre, le public a pu consulter le dossier sur le site internet abritant le registre dématérialisé et y déposer ses observations.

Le dossiers soumis à enquête publique unique comprenaient notamment :

#### I. **Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique**

- Notice explicative
- Plan de situation
- Plan général des travaux
- Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
- Appréciation sommaire des dépenses
- Annexes, dont Bilan de la concertation publique - délibération du CD34 du 24/04/2020.

#### II. **Dossier d'enquête préalable à l'Autorisation Environnementale**

- Demande d'autorisation environnementale (Cerfa 15964-01 et annexe 1)
- Note non technique de présentation du projet
- Demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 à 214-11 du code de l'environnement

#### III. **Dossier d'enquête Parcellaire**

- Notice explicative
- Etat parcellaire
- Plans parcellaires

#### IV. **Pieces communes**

- Etude d'impact et Résumé non technique de l'étude d'impact
- Avis de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact et Mémoire en réponse et annexes
- Avis des services et des établissements publics.

## **1.2. Le projet**

Le projet routier permet d'assurer une desserte sécurisée et lisible de la zone de fret de l'aéroport Montpellier-Méditerranée, depuis les axes principaux A709 et RD66, en supprimant le trafic sur l'accès actuel (RD172e1) dont les caractéristiques et l'environnement sont totalement inadaptés à la circulation des poids-lourds et son évolution.

Le nouvel accès routier comprend la création d'un barreau de liaison entre les RD189 et RD172, parallèle à la RD172e1, et la mise à 2x2 voies de la RD189 entre ce barreau et l'échangeur « Cabesto » de la RD66.

## **1.3. Conclusion sur l'étude d'impact et avis de l'Autorité environnementale**

Une étude d'impact globale a été réalisée sur demande de l'Autorité Environnementale (Ae) pour un ensemble de projets relatifs à l'extension la zone de fret, non concernée par cette enquête, et son nouvel accès routier objet de la présente enquête.

Les effets résiduels du projet global qui résultent des 67 mesures de réduction et 3 mesures de compensation, ont des impacts considérés majoritairement négligeable à faible. Les impacts sur le thème milieu naturel et uniquement en phase travaux, sont considérés : modéré pour les terrains en friches et pelouses méditerranéennes et fort pour l'outarde canepetière (4 à 5 couples affectés).

La société Aéroport Montpellier Méditerranée (AMM) en charge de la procédure de demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées, a obtenu 2 arrêtés de dérogation : préfectoral n°195 du 27/12/2021 et ministériel n°06 du 17/01/2022, après un avis favorable du Conseil National à la Protection de la Nature (CNPN) en date du 08/10/2021 qui ne met pas en cause l'intérêt public majeur de l'opération. AMM réalise les mesures compensatoires associées aux 2 arrêtés de dérogation.

Je constate que :

- Le mémoire en réponse du CD34 du 25/04/2024 à l'avis de l'Ae 2023-64 le 25/05/2023, précise que de nombreuses observations émises par l'Ae concernent le projet global, alors que la saisine n'est relative qu'au seul projet d'accès routier ;
- Néanmoins, le CD34 répond point par point aux 77 observations et 29 recommandations soulevées par l'Ae. Il conclut notamment à une absence d'impact résiduel concernant la biodiversité et les zones humides ;
- Il a réalisé les études complémentaires demandées (Etude de trafic actualisée, Impact acoustique et Bilan GES) qui confirment l'absence d'impact du projet d'accès routier.

**En conclusion, je considère** que :

Le mémoire en réponse très argumenté répond à toutes les observations et recommandations de l'Ae.

**En conséquence, je considère** que la recherche d'une solution de moindre impact environnemental par mise en œuvre de la séquence Eviter, Réduire, Compenser est aboutie.

## **1.4. Conclusion sur l'aspect réglementaire**

Je constate que :

- Conformément à l'art. L.110-1 du C.Expro, lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'art. L.123-2 du C.Env, l'enquête qui lui est préalable est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre Ier de ce code.
- L'enquête publique unique, conformément à l'art. L123-6 du C.Env, est en conséquence réalisée selon les dispositions des art. L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du C.Env.
- Les dispositions des art. L131-1 à 132-4 et R131-1 à 132-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique s'appliquent à l'enquête parcellaire.

- Le projet rentre dans le champ de l'autorisation environnementale au titre de l'art. L181-1 du C.Env. Selon la réglementation au titre de la loi sur l'eau, en application de la nomenclature annexée à l'art. R.214-1 du C.Env, le projet est soumis à autorisation au titre des rubriques 2.1.5.0, 3.1.1.0, 3.1.2.0, 3.1.5.0 et à déclaration au titre de la rubrique 3.2.2.0.
- Les dossiers d'enquête sont constitués conformément aux art. R.123-8 du C.Env, ainsi que de l'art.R181-13 du C.Env pour la demande d'autorisation environnementale, de l'art.R112-4 du C.Expro pour la déclaration d'utilité publique et de l'art.R131-3 du C.Expro pour l'enquête parcellaire. En application de l'art. R181-37 du C.Env, il comprennent les avis recueillis lors de la phase d'examen de la demande d'autorisation environnementale
- L'enquête publique s'est déroulée conformément aux dispositions de l'arrêté du Préfet de l'Hérault n°2024.06.DRCL.0291 du 24/06/2024.

**En conclusion, je considère que :**

La procédure réglementaire concernant les demandes :

- d'Autorisation Environnementale au titre des art. L181-1 et suivants du C.Env (procédure), portant sur l'autorisation au titre des art. et L214-1 à L214-11 du C.Env (loi sur l'Eau),
- de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) au titre du C.Expro,
- et de Cessibilité des biens nécessaires à la réalisation des travaux, au titre du C.Expro,

pour le projet d'aménagement du barreau de liaison RD189-RD172 pour la desserte de la zone de fret de l'aéroport sur la commune de Mauguio-Carnon, a été régulièrement effectuée.

Les procédures d'élaboration et d'instruction du projet, et d'enquête publique, relatives au code de l'environnement et au code de l'expropriation, ont été respectées.

**En conséquence, je considère que la conformité réglementaire est avérée.**

### **1.5. Conclusion sur l'information du public**

Je constate que :

- La publicité légale de l'enquête a été effectuée conformément à la réglementation.
- L'affichage de l'avis d'enquête avec 8 panneaux a été maintenu et vérifié depuis 15 jours avant le début et jusqu'à la fin de l'enquête.
- Les modalités complémentaires de publication de l'avis d'enquête ont amélioré l'information du public.
- Les dossiers d'enquête publique sont complets et conformes. L'ensemble est volumineux avec un grand nombre de pièces, notamment les annexes. Il présente une accessibilité et une lisibilité moyennes pour un public non averti. Le résumé non technique de l'étude d'impact est correctement illustré ; mais il aurait mérité d'être repris en tenant compte des remarques de l'Ae, comme elle l'avait proposé, et des réponses du CD34 pour le rendre plus compréhensible par un public non averti.
- Le projet a fait l'objet d'une concertation préalable selon l'art. L103-2 du C.Urba (version 2017) qui a permis au public et aux associations locales d'être informés de l'élaboration du projet. Le projet présenté qui correspondait à celui mis à l'enquête, n'a pas fait l'objet d'une forte mobilisation pendant cette étape. Le bilan de concertation approuvé par délibération du 24/04/2020 de l'assemblée départementale est joint au dossier d'enquête.
- Les notifications individuelles aux propriétaires ont été faites réglementairement.

**En conclusion, je considère que :**

La concertation préalable a permis au public de prendre connaissance par anticipation du projet.

La publicité légale et les mesures complémentaires ont assuré une information satisfaisante du public.

Les propriétaires concernés par des emprises foncières ont été informés conformément à la réglementation.

Le choix du CD34 de présenter des éléments de dossier établis initialement en renvoyant à des modifications présentées en annexe est inadapté à une bonne information du public. Toutefois, la lourdeur de présentation

du dossier n'a pas empêché le public d'accéder aux informations nécessaires pour s'informer et exprimer un avis.

**En conséquence, je considère** que l'information du public est appropriée et satisfaisante.

### **1.6. Conclusion sur la participation du public**

Je constate que :

- La possibilité de consultation du dossier et les 4 permanences ont été réalisées dans de bonnes conditions d'organisation en mairie de Mauguio-Carnon (34), les services municipaux ont tout mis en œuvre pour faciliter l'accueil du public et la tâche du CE.
- La mise à disposition d'un registre dématérialisé et d'une adresse électronique ont permis au public de formuler ses observations en permanence pendant toute la durée de l'enquête. Le public a pu prendre connaissance du dossier d'enquête sur le registre dématérialisé 15 jours avant l'ouverture de l'enquête.
- L'enquête publique s'est déroulée selon les dispositions de l'arrêté préfectoral, dans de très bonnes conditions, dans un climat serein, sans incident, avec une modeste participation du public avec :
  - seulement 2 visiteurs lors des 4 permanences et 2 représentants du groupe Alternative Citoyenne du conseil municipal de Mauguio-Carnon lors d'un 1<sup>er</sup> rendez-vous,
  - un seul propriétaire foncier concerné par l'enquête parcellaire a contacté le CE lors d'un 2<sup>ème</sup> rendez-vous et s'est exprimé par 2 courriers,
  - un total de **29 dépositions**, dont 26 sur le registre dématérialisé et 3 par courrier postal (*absence de déposition sur le registre papier, hormis les 3 courriers annexés*).
- Par courrier Mr le Maire de Mauguio-Carnon indique que la date retenue du conseil municipal est trop tardive pour formuler un avis tel que demandé par la Préfecture. Il précise que « *La Commune partage pleinement les objectifs de ce projet d'aménagement routier [...] Le projet d'aménagement du barreau de liaison RD 189-RD172 pour la desserte de la zone de fret de l'aéroport recueille sur cette base un avis favorable de principe de la Commune de Mauguio* ». Cette déposition est comptabilisée en avis favorable.
- Ces **29 dépositions** dont **15 anonymes** (51%) expriment :
  - **5 avis défavorables**, dont **1** anonyme,
  - **18 avis favorables**, dont **12** anonymes,
  - et **6 avis non exprimés**, dont **2** anonymes.
- Les dépositions ont été décomposées en observations classées en **6 thèmes** principaux relatifs aux incidences du projet : Amélioration desserte zone de fret / Variante RD172 / Urbanisme-Foncier / Caractéristiques du projet / Incidences cadre de vie-sécurité, fluidité trafic, bruit-pollution / Modes alternatifs de déplacements.

**En conclusion, je considère** que :

Les moyens mis à disposition du public pour s'exprimer sont conformes et adéquats.

Le public a pu exprimer ses observations sur l'ensemble des incidences du projet.

La modeste participation du public semble compréhensible ; peu d'habitants sont directement concernés par le projet et lors de la concertation le projet n'avait pas fait l'objet d'une forte mobilisation ; un seul propriétaire foncier concerné par l'enquête parcellaire s'est manifesté ; aucune association environnementale ne s'est manifestée.

**En conséquence, je considère** que la participation du public, bien que modeste, est satisfaisante et que le projet n'a pas fait l'objet d'une forte opposition.

## **2. Chapitre 2 : Conclusions motivées et avis concernant la demande d'autorisation environnementale**

### **2.1. Conclusions motivées concernant la demande d'autorisation environnementale**

Les conclusions relatives à l'étude d'impact et à l'avis de l'Autorité environnementale, au respect de la réglementation, à la qualité de l'information du public et à la capacité et l'ampleur de la participation du public, concernant la demande d'autorisation environnementale, sont exposées au chapitre 1 ci-avant.

#### **a. Nature et caractéristiques des aménagements hydrauliques**

Je constate que :

- La gestion séparative des eaux pluviales du terrain naturel et des eaux de ruissellement des voiries jusqu'à l'occurrence centennale, par des ouvrages distincts permet notamment d'optimiser le traitement de la pollution chronique et d'isoler un risque de pollution accidentelle par rapport aux eaux extérieures.
- Les discordances concernant le nombre et le dimensionnement des bassins de rétention sur la section ouest de la RD189 côté sud, dans les documents des dossiers d'enquête I-DUP et II-DAE, ont été levées par le CD34 dans son mémoire en réponse qui expose que ces dossiers d'enquête comportent une annexe qui valide la nécessité des 2 bassins BR1a et 1b, dont les capacités et les emplacements sont justifiés.
- Les 5 bassins de rétention projetés situés hors zone inondable compensent les surfaces imperméabilisées en garantissant l'absence d'augmentation des débits en aval du projet.

**En conclusion, je considère** que la nature et les caractéristiques des ouvrages hydrauliques, ainsi que leur nombre, leur capacité et leur implantation, sont parfaitement adaptés à la gestion et au traitement des pollutions accidentelles et des écoulements extérieurs et routiers, sans provoquer d'augmentation des débits en aval. Ils justifient pleinement les limites du périmètre de DUP et les emprises parcellaires projetées.

#### **b. Incidences sur les eaux souterraines**

Je constate que :

- Le dispositif d'assainissement routier étanche et dimensionné pour une pluie de fréquence centennale améliore la situation actuelle vis-à-vis des périmètres de protection de captages.
- Pour le forage Garrigues Basses l'aménagement n'augmente pas les surfaces imperméables et réduit les flux de pollution dans son périmètre de protection rapproché en raison de la diminution du trafic routier.
- En réponse à l'avis de l'ARS, le CD34 confirme que la démonstration du respect des prescriptions des PPR Garrigues Basses et Vauguières le haut (Forage des écoles) est jointe au dossier de DAE.
- En réponse à l'avis de l'Ae, le CD34 confirme que l'avis d'un hydrogéologue agréé sera produit et permettra de vérifier la suffisance des mesures édictées et leur respect lors des travaux.

**En conclusion, je considère** que la démonstration du respect des prescriptions des périmètres de protection des captages a été effectuée et que les dispositions prises pour la protection des eaux souterraines et des captages sont parfaitement adaptées.

#### **c. Incidences sur les zones inondables et les écoulements interceptés**

Je constate que :

- La cartographie du porter à connaissance de la DDTM34 concernant la révision en cours du PPRi de Mauguio-Carnon a été prise en compte.
- Les simulations hydrauliques en crue centennale et exceptionnelle montrent une incidence des aménagements géographiquement très localisée et limitée, sur les 2 zones inondables concernées par le projet, sans aucune incidence en traversée des hameaux de Vauguières-le-Bas et Vauguières-le-Haut.
- Le volume de remblai sur 2 zones inondables sera compensé par un volume de déblai équivalent.

- Les fossés ont un calibrage adapté. Le fonctionnement hydraulique des 2 ruisseaux en traversée de la RD189 et leur condition de surverse ne sont pas modifiés par l'élargissement de la voie.
- Le déplacement du ruisseau de Vauguières pour minorer l'impact sur une exploitation agricole permet d'améliorer son fonctionnement hydraulique et sa qualité environnementale, sans incidence sur la partie aval. Le CD34 confirme que le recalibrage du ruisseau de Vauguières est limité au tronçon dévié.

**En conclusion, je considère** que la nature et les caractéristiques des ouvrages hydrauliques permettent d'assurer l'écoulement des crues sans provoquer d'incidence sur les terrains avoisinants et que les dispositions prises pour la protection des enjeux des hameaux de Vauguières-le-Bas et Vauguières-le-Haut contre les inondations sont parfaitement adaptées.

#### **d. Incidences des pluvio-lessivats routiers sur le milieu récepteur**

Je constate que :

- L'absence d'atteinte à la qualité des eaux souterraines est assurée par l'étanchéité des ouvrages d'assainissement de la plateforme routière.
- Les 5 bassins de rétention assurent une rétention en cas de pollution accidentelle et un traitement de la pollution des pluvio-lessivats routiers.
- Le projet améliore la situation existante dépourvue d'ouvrage de traitement, en réduisant les rejets de flux polluants vers le milieu récepteur et en garantissant l'absence d'augmentation des débits en aval.

**En conclusion, je considère** que la nature et les caractéristiques des ouvrages hydrauliques améliorent la situation existante en réduisant les rejets de flux polluants, préservant ainsi la qualité des milieux récepteurs et des eaux souterraines.

\*\*\*

**En conséquence, je considère** que les incidences hydrauliques du projet sont intégralement compensées et n'occasionnent aucune incidence en aval sur les zones de Vauguières-le-Bas et de Vauguières-le-Haut. La maîtrise des pollutions chronique et accidentelle est assurée. Le projet n'a pas d'incidence ou améliore la situation sur le milieu récepteur, les eaux souterraines et les captages. Le fonctionnement hydraulique et la qualité environnementale du ruisseau de Vauguières sont améliorés.

**Je considère** que l'efficacité du projet est avérée et qu'il aura les effets positifs attendus sur la qualité des eaux.

## **2.2. AVIS CONCERNANT LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE**

- **Après avoir rencontré** le Département de l'Hérault et consulté la DDTM34 instructrice de la demande d'autorisation environnementale ;
- **Après avoir étudié** le dossier et particulièrement l'étude d'impact ;
- **Après avoir visité** le site du projet et son environnement ;
- **Après avoir vérifié** le respect de la procédure de mise en œuvre de l'enquête unique conformément à la réglementation et aux dispositions de l'arrêté préfectoral n°2024.06.DRCL.0291 du 24/06/2024 ;
- **Après avoir constaté** que le projet est cohérent avec les dispositions notamment du PLU de Mauguio-Carnon et du porter à connaissance de la DDTM34 concernant la révision en cours du PPRi de Mauguio-Carnon ;

- **Considérant** que l'intérêt public majeur du projet est reconnu par le CNPN et qu'il répond parfaitement aux objectifs de compensation des incidences hydrauliques, maîtrise des pollutions, absence d'incidence sur les eaux souterraines et les captages ;
- **Considérant** que le projet est compatible avec les objectifs des documents de planification du territoire, notamment avec le SCOT du Pays de l'Or et le PLU de Mauguio ;
- **Considérant** le caractère d'intérêt général du développement de la zone de fret de l'aéroport de Montpellier-Méditerranée est avéré selon le cadrage du ministère chargé de l'aviation civile et que l'intérêt général du projet de nouvel accès routier, nécessaire à l'évolution du trafic qui est incompatible avec les caractéristiques des accès actuels, en découle ;
- **Vu** le dossier soumis à l'enquête publique unique ;
- **Considérant** que l'enquête publique unique concernant l'Autorisation Environnementale au titre des art. L181-1 et suivants du C.Env, portant sur l'autorisation au titre des art. L214-1 à L214-11 du C.Env (loi sur l'Eau), la Déclaration d'Utilité Publique et la Cessibilité des biens pour les travaux d'aménagement du barreau de liaison RD189-RD172 pour la desserte de la zone de fret de l'aéroport sur la commune de Mauguio-Carnon, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental de l'Hérault (CD34), s'est déroulée conformément à la réglementation, dans de bonnes conditions et sans incident ;
- **Considérant** que la participation du public, bien que modeste, est satisfaisante et que le projet n'a pas fait l'objet d'une forte opposition ;
- **Après avoir pris en compte** l'avis du maire de Mauguio-Carnon rappelant l'avis favorable de la commune et l'avis favorable de Pays de l'Or Agglomération ;
- **Après avoir examiné et analysé** les observations formulées par le public qui a été correctement informé et qui a pu s'exprimer lors des permanences et par l'ensemble des moyens mis à sa disposition ;
- **Après avoir examiné et analysé** le mémoire en réponse du maître d'ouvrage aux observations du public et du commissaire enquêteur ;
- **Après avoir formulé** mes conclusions motivées ;

J'émet

**UN AVIS FAVORABLE**

à l'Autorisation Environnementale au titre des art. L181-1 et suivants du C.Env, portant sur l'autorisation au titre des art. et L214-1 à L214-11 du C.Env pour le projet d'aménagement du barreau de liaison RD189-RD172 pour la desserte de la zone de fret de l'aéroport sur la commune de Mauguio-Carnon.

### **3. Chapitre 3 : Conclusions motivées et avis concernant la déclaration d'utilité publique**

#### **3.1. Conclusions motivées concernant la déclaration d'utilité publique**

Les conclusions relatives à l'étude d'impact et à l'avis de l'Autorité environnementale, au respect de la réglementation, à la qualité de l'information du public et à la capacité et l'ampleur de la participation du public, concernant la demande de déclaration d'utilité publique, sont exposées au chapitre 1 ci-avant.

##### **a. Nature et caractéristiques des aménagements routiers**

Je constate que :

- Le CD34 a complété l'analyse des variantes de tracé par l'étude d'une variante n°4 par la RD172 recalibrée sur 1,3km et l'av. J.Auriol mise à 2\*2 voies sur 200m depuis l'accès à l'aéroport par la RD66, demandée par l'Ae et le public. Il justifie la non prise en compte dans l'étude d'impact de la variante n°4 inenvisageable au titre du Plan de Servitude Aéronautique de l'aéroport. Il démontre par une analyse comparative multicritères que, si elle était réalisable, elle serait moins favorable que la variante n°1a (Liaison RD189-RD172) qui a été retenue en raison des effets positifs engendrés par rapport à la situation actuelle et des impacts négatifs engendrés limités par rapport aux autres variantes.
- L'aménagement d'une longueur totale d'environ 1,5 km, comprend la création d'une nouvelle route à 1x1 voie entre les RD189 et RD172 (environ 620 m) et la mise à 2x2 voies de la RD189 entre le nouveau giratoire du barreau de liaison et l'échangeur « Cabesto » de la RD66 (environ 690m) avec création et réaménagement de giratoires.
- Les caractéristiques des aménagements routiers sont justifiées par les trafics journaliers attendus en 2047, issus de la nouvelle étude de trafic produite par le CD34 dans son mémoire en réponse à la demande de l'Ae, qui atteindraient 8050 véhicules sur la nouvelle route (trafic modéré), dont 850 poids-lourds (trafic significatif de près de 12%) et 24 750 véhicules sur la RD189 mise à 2x2 voies.
- Le CD34 confirme la validité des caractéristiques du projet de mise à 2x2 voies de la RD189 entre le giratoire de raccordement de la liaison RD189-RD172 et la RD66, pour assurer un écoulement correct du trafic tenant compte de l'évolution. Il confirme, comme il l'a fait en réponse à l'Ae, que la DEM ne sera pas raccordée sur la liaison RD189-RD172. Il ne donne pas d'indication sur l'incidence de l'accroissement de trafic généré par le projet sur les conditions de fonctionnement de l'échangeur RD66-RD189.
- Les aménagements hydrauliques (chapitre 2 ci-avant) et les aménagements paysagers sont nécessaires et permettent d'intégrer le projet dans son environnement en maîtrisant ses incidences. Le CD34 s'engage à étudier les aménagements paysagers en concertation avec la mairie de Mauguio-Carnon.
- La RD172e1 est requalifiée en voie banalisée cycles/véhicules légers, préservant le cadre de vie des riverains et permettant un accès cyclable à la zone de fret avec des bandes cyclables en continuité sur le chemin de St Louis. Le CD34 confirme l'impossibilité de créer un passage souterrain pour la RD172e1.
- Le CD34 précise qu'une piste cyclable le long de la RD189 n'est pas envisageable du fait de la présence d'un trafic élevé bruyant et polluant comprenant de nombreux poids-lourds, impactant la sécurité, le confort et la santé des cyclistes, et à cause du gabarit de l'ouvrage sous la RD66.
- Le CD34 confirme la cohérence de l'aménagement cyclable de la RD172e1 avec les schémas cyclables de la métropole Montpellieraine et de POA, assurant à terme des liaisons sécurisées entre les pôles d'habitat et économique des territoires, ainsi qu'avec les grands équipements aéroport, gare TGV et au réseau tramway.
- Le CD34 répond favorablement à la demande d'étude d'aménagement de POA en faveur des transports en commun et du covoiturage, sans s'engager sur une prise en charge par le projet.

**En conclusion, je considère** que la variante de tracé n°1a retenue, la nature et les caractéristiques des ouvrages routiers, sont parfaitement adaptés aux évolutions de trafic attendu générés par la zone de fret et le développement urbain. L'aménagement cyclable est cohérent avec les schémas cyclables de la métropole Montpellieraine et de POA. L'ensemble des aménagements justifient pleinement les limites du périmètre de DUP et les emprises parcellaires projetées.

#### **b. Intérêt général du projet**

Je constate que :

- L'absence de développement de la zone de fret serait susceptible d'engendrer un risque pour l'attractivité de l'aéroport et de la zone, pouvant nuire au maintien des emplois et des activités existantes, mais aussi d'entraîner une absence de recettes pour les collectivités territoriales et une diminution de l'attractivité du territoire.
- L'évolution de l'urbanisation nécessite un accroissement des capacités du réseau routier et la réalisation d'aménagements cyclables est nécessaire.
- Un nouvel accès routier est nécessaire pour assurer une desserte sécurisée et lisible de la zone de fret, pour améliorer la fluidité de la circulation, en cohérence avec le trafic attendu notamment de poids lourds et avec le contexte actuel du site, pour insérer un itinéraire sécurisé pour la circulation des cycles et pour réduire les nuisances aux riverains de l'accès actuel. En l'absence d'aménagement des axes routiers, la croissance attendue du trafic conduirait à un renforcement des situations d'insécurité existantes et à une saturation du réseau.
- La compatibilité du projet avec l'ensemble des documents de planification du territoire est avérée.
- Les objectifs d'amélioration de la desserte de la zone de fret et de fluidification des axes routiers du secteur sont partagés par la commune de Mauguio-Carnon, Pays de l'Or Agglomération et de nombreuses dépositions du public.

**En conclusion, je considère** que l'intérêt général du développement de la zone de fret de l'aéroport de Montpellier-Méditerranée est avéré selon le cadrage du ministère chargé de l'aviation civile et son intérêt public majeur a été reconnu par le CNPN. Le projet est compatible avec les objectifs des documents de planification du territoire, notamment avec le SCOT du Pays de l'Or et le PLU de Mauguio. L'intérêt général du projet de nouvel accès routier nécessaire à l'évolution du trafic qui est incompatible avec les caractéristiques des accès actuels, en découle.

#### **c. Atteintes à la propriété privée**

Je constate :

- Les limites du périmètre de DUP et les emprises parcellaires projetées sont maîtrisées et cohérentes avec la variante de tracé n°1a retenue, la nature et les caractéristiques des ouvrages hydrauliques et routiers.
- Un délaissé rendu difficilement exploitable est rattaché à une parcelle du même propriétaire après dévoiement du ruisseau de Vauguières. Deux surlargeurs correspondent à des délaissés non exploitables et l'une d'elle permet de réaliser une compensation hydraulique.
- Le rétablissement de la desserte des habitations et parcelles agricoles est assuré.
- Un seul propriétaire s'est exprimé sans mettre en cause l'emprise foncière sur ses parcelles.
- Le CD34 annonce son intention d'engager les négociations amiables sur la base d'un protocole validé par la Chambre d'Agriculture.

**En conclusion, je considère** que les atteintes à la propriété privée nécessitées par le projet sont maîtrisées et cohérentes.

#### **d. Coût financier**

Je constate que :

- L'évolution d'environ entre le montant du projet approuvé par délibération du CD34 du 11/04/2022 (5,93 M€ TTC) et le montant du projet mis à l'enquête (6,45 M€ TTC), reste maîtrisée compte tenu de l'inflation. Le montant des mesures compensatoires est évalué à 0,529 M€ TTC.
- Le CD34 dans son mémoire en réponse explicite la répartition du montant total d'opération et les participations financières. Le financement est assuré à plus de 98%.

**En conclusion, je considère** que le coût financier du projet est cohérent et son financement quasiment est assuré.

#### **e. Inconvénients d'ordre social et environnemental**

Je constate que :

- L'implantation de la voie de liaison RD189-RD172 est réalisée dans une recherche de moindre impact sur les parcelles agricoles pour éviter leur scindement en petites entités.
- La mise en impasse de la RD172e1 est source de diminution des nuisances pour les riverains qui conservent un accès à Vauguières-le-Haut avec un modeste allongement de parcours. L'accès au hameau de Vauguières-le-Haut depuis la RD189 reste possible conformément à la demande du SDIS qui a émis un avis favorable.
- Le CD34 précise que la solution de sécurisation de la traversée de Vauguières-le-Haut, avec poursuite de cheminements sécurisés jusqu'au giratoire d'accès à la zone de fret est étudiée et peut être réalisée avant ou en même temps que le projet. Mais elle n'est pas prise en charge dans le cadre du projet et doit faire l'objet d'un partenariat distinct entre le CD34 et la commune de Mauguio-Carnon.
- La recherche d'une solution de moindre impact environnemental par mise en œuvre de la séquence Eviter, Réduire, Compenser est aboutie (chapitre 1 ci-avant). Les mesures compensatoires sont définies.
- L'ensemble des incidences du projet sur les eaux souterraines, sur les zones inondables et les écoulements interceptés, sur le milieu récepteur dû aux pluvio-lessiviats routiers, sont compensées (cf. chapitre 2 ci-avant).
- Le CD34 confirme la mise en œuvre d'un enrobé phonique sur les nouvelles voiries. Il produit, dans son mémoire en réponse à la demande de l'Ae, de nouvelles études acoustique et de qualité de l'air qui montrent une absence d'impact sonore sur tous les bâtiments selon la réglementation française applicable et une incidence légèrement négative sur la qualité de l'air.
- Le CD34 précise que les continuités écologiques sont prises en compte en référence au SRCE. La renaturation du tronçon déplacé du ruisseau de Vauguières, permet de restaurer un corridor de déplacement de la biodiversité, actuellement fortement altéré.
- Le CD34 précise que le phasage des travaux tient compte des périodes de sensibilité dans les cycles biologiques des espèces et qu'un écologue a été missionné. Par ailleurs, en cas de nécessité, la mise à 2x2 voies de la RD189 peut être anticipée.
- Les risques naturels sont pris en compte dans la conception du projet. Le risque technologique lié au transport des matières dangereuses n'est pas identifié.

**En conclusion, je considère** que la recherche d'une solution de moindre impact environnemental est aboutie et que l'amélioration du cadre de vie des riverains est avérée pour ceux de la RD172e1, mais reste à conforter pour ceux le long de la RD172 en traversée de Vauguières-le-Haut.

Je recommande au Département de rechercher un accord partenarial avec la mairie de Mauguio-Carnon pour finaliser la solution de sécurisation de la traversée de Vauguières-le-Haut, avec poursuite de cheminements sécurisés jusqu'au giratoire d'accès à la zone de fret et de prévoir sa mise en œuvre anticipée,

en considérant que le rétablissement d'un cheminement modes doux entre le giratoire de la zone de fret et l'école de Vauguières-le-Haut aurait pu être intégré au projet en compensation de la coupure de la RD172e1.

**f. Atteintes à d'autres intérêts publics**

**En conclusion, je considère** que le projet ne porte pas atteinte à d'autres intérêts publics.

\*\*\*

**En conséquence, je considère** que le bilan avantages / inconvénients du projet d'aménagement du barreau de liaison RD189-RD172 pour la desserte de la zone de fret de l'aéroport sur la commune de Mauguio-Carnon est favorable, en considérant :

- que l'ensemble des aménagements sont parfaitement adaptés et justifient pleinement les limites du périmètre de DUP et les emprises parcellaires projetées,
- que le caractère d'intérêt général de réalisation d'un nouvel accès routier est avéré,
- que le projet ne porte pas une atteinte excessive à la propriété privée,
- que les inconvénients d'ordre social et environnemental sont maîtrisés,
- que le projet ne porte pas atteinte à d'autres intérêts publics.

**Je considère** que le projet présente un caractère d'utilité publique.

**3.2. AVIS CONCERNANT LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

- **Après avoir rencontré** le Département de l'Hérault et consulté la DDTM34 instructrice de la demande d'autorisation environnementale ;
- **Après avoir étudié** le dossier et particulièrement l'étude d'impact ;
- **Après avoir visité** le site du projet et son environnement ;
- **Après avoir vérifié** le respect de la procédure de mise en œuvre de l'enquête unique conformément à la réglementation et aux dispositions de l'arrêté préfectoral n°2024.06.DRCL.0291 du 24/06/2024 ;
- **Après avoir constaté** que le projet est cohérent avec les dispositions notamment du PLU de Mauguio-Carnon et du porter à connaissance de la DDTM34 concernant la révision en cours du PPRi de Mauguio-Carnon ;
- **Considérant** que l'intérêt public majeur du projet est reconnu par le CNPN et qu'il répond parfaitement aux objectifs de compensation des incidences hydrauliques, maîtrise des pollutions, absence d'incidence sur les eaux souterraines et les captages ;
- **Considérant** que le projet est compatible avec les objectifs des documents de planification du territoire, notamment avec le SCOT du Pays de l'Or et le PLU de Mauguio ;
- **Considérant** le caractère d'intérêt général du développement de la zone de fret de l'aéroport de Montpellier-Méditerranée est avéré selon le cadrage du ministère chargé de l'aviation civile et que l'intérêt général du projet de nouvel accès routier, nécessaire à l'évolution du trafic qui est incompatible avec les caractéristiques des accès actuels, en découle ;
- **Vu** le dossier soumis à l'enquête publique unique ;
- **Considérant** que l'enquête publique unique concernant l'Autorisation Environnementale au titre des art. L181-1 et suivants du C.Env, portant sur l'autorisation au titre des art. L214-1 à L214-11 du C.Env (loi sur l'Eau), la Déclaration d'Utilité Publique et la Cessibilité des biens pour les travaux d'aménagement du barreau de liaison RD189-RD172 pour la desserte de la zone de fret de l'aéroport sur la commune de

Mauguio-Carnon, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental de l'Hérault (CD34), s'est déroulée conformément à la réglementation, dans de bonnes conditions et sans incident ;

- **Considérant** que la participation du public, bien que modeste, est satisfaisante et que le projet n'a pas fait l'objet d'une forte opposition ;
- **Après avoir pris en compte** l'avis du maire de Mauguio-Carnon rappelant l'avis favorable de la commune et l'avis favorable de Pays de l'Or Agglomération ;
- **Après avoir examiné et analysé** les observations formulées par le public qui a été correctement informé et qui a pu s'exprimer lors des permanences et par l'ensemble des moyens mis à sa disposition ;
- **Après avoir examiné et analysé** le mémoire en réponse du maître d'ouvrage aux observations du public et du commissaire enquêteur ;
- **Après avoir formulé** mes conclusions motivées ;

J'émet

**UN AVIS FAVORABLE**

à la Déclaration d'Utilité Publique pour le projet d'aménagement du barreau de liaison RD189-RD172 pour la desserte de la zone de fret de l'aéroport sur la commune de Mauguio-Carnon.

**Recommandation :**

Je recommande au Département de rechercher un accord partenarial avec la mairie de Mauguio-Carnon pour finaliser la solution de sécurisation de la traversée de Vauguières-le-Haut, avec poursuite de cheminements sécurisés jusqu'au giratoire d'accès à la zone de fret et de prévoir sa mise en œuvre anticipée, en considérant que le rétablissement d'un cheminement modes doux entre le giratoire de la zone de fret et l'école de Vauguières-le-Haut aurait pu être intégré au projet en compensation de la coupure de la RD172e1.

#### **4. Chapitre 4 : Conclusions motivées et avis concernant la cessibilité**

##### **4.1. Conclusions motivées concernant la cessibilité**

Les conclusions relatives à l'étude d'impact et à l'avis de l'Autorité environnementale, au respect de la réglementation, à la qualité de l'information du public et à la capacité et l'ampleur de la participation du public, concernant la demande de cessibilité, sont exposées au chapitre 1 ci-avant.

##### **a. Emprises foncières**

Je constate que :

- L'implantation de la voie de liaison RD189-RD172 est réalisée dans une recherche de moindre impact sur les parcelles agricoles pour éviter leur scindement en petites entités.
- L'emprise du périmètre de DUP et les emprises foncières sont maîtrisées et cohérentes avec les aménagements routiers et hydrauliques à réaliser (cf. chapitres 2 et 3 ci-avant). Un délaissé rendu difficilement exploitable est rattaché à une parcelle du même propriétaire après dévoiement du ruisseau de Vauguières. Deux surlargeurs correspondent à des délaissés non exploitables et l'une d'elle permet de réaliser une compensation hydraulique.
- L'emprise nécessaire sur 14 parcelles privées, appartenant à 13 propriétaires regroupés en 8 comptes de propriété, est d'environ 6,13 ha essentiellement en terrain agricole.
- Un seul propriétaire s'est exprimé sans mettre en cause l'emprise foncière sur ses parcelles.

**En conclusion, je considère** que les emprises foncières sont justifiées par les aménagements routiers et hydrauliques à réaliser.

##### **b. Notifications aux propriétaires**

Je constate que :

- Conformément à l'art. R131-6 du C.Expro la notification individuelle du dépôt du dossier d'enquête parcellaire à la mairie de Mauguio-Carnon a été faite par le CD34, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception aux 13 propriétaires inscrits à l'état parcellaire.
- La non réception des courriers recommandés a nécessité l'affichage de 2 lettres de notification en mairie de Mauguio-Carnon, attesté par certificat d'affichage

parcelles	propriétaire	affichage	observation
DK 334 / DM 6 / DM 42 / DM 107	• <b>GFA des 2 Canaux</b>	<b>25/07/2024</b>	GFA a ultérieurement accusé réception le 30/07/2024
DK 183 / DK 185	• <b>Mr Claude BACARESSE</b>	<b>25/07/2024</b>	

**En conclusion, je considère** que les notifications aux 13 propriétaires inscrits à l'état parcellaire du dossier d'enquête ont été régulièrement effectuées, conformément à l'art. R131-6 du C.Expro.

\*\*\*

**En conclusion, je considère** que les emprises foncières sont justifiées par les aménagements routiers et hydrauliques à réaliser, et que le projet ne porte pas une atteinte excessive à la propriété privée  
Je considère que la procédure de notification individuelle a été correctement réalisée.

**En conséquence, je considère** que la cessibilité des biens définis à l'état parcellaire est nécessaire.

#### 4.2. AVIS CONCERNANT LA CESSIBILITE

- **Après avoir rencontré** le Département de l'Hérault et consulté la DDTM34 instructrice de la demande d'autorisation environnementale ;
- **Après avoir étudié** le dossier et particulièrement l'étude d'impact ;
- **Après avoir visité** le site du projet et son environnement ;
- **Après avoir vérifié** le respect de la procédure de mise en œuvre de l'enquête unique conformément à la réglementation et aux dispositions de l'arrêté préfectoral n°2024.06.DRCL.0291 du 24/06/2024 ;
- **Après avoir constaté** que le projet est cohérent avec les dispositions notamment du PLU de Mauguio-Carnon et du porter à connaissance de la DDTM34 concernant la révision en cours du PPRI de Mauguio-Carnon ;
  
- **Considérant** que l'intérêt public majeur du projet est reconnu par le CNPN et qu'il répond parfaitement aux objectifs de compensation des incidences hydrauliques, maîtrise des pollutions, absence d'incidence sur les eaux souterraines et les captages ;
- **Considérant** que le projet est compatible avec les objectifs des documents de planification du territoire, notamment avec le SCOT du Pays de l'Or et le PLU de Mauguio ;
- **Considérant** le caractère d'intérêt général du développement de la zone de fret de l'aéroport de Montpellier-Méditerranée est avéré selon le cadrage du ministère chargé de l'aviation civile et que l'intérêt général du projet de nouvel accès routier, nécessaire à l'évolution du trafic qui est incompatible avec les caractéristiques des accès actuels, en découle ;
  
- **Vu** le dossier soumis à l'enquête publique unique ;
- **Considérant** que l'enquête publique unique concernant l'Autorisation Environnementale au titre des art. L181-1 et suivants du C.Env, portant sur l'autorisation au titre des art. L214-1 à L214-11 du C.Env, la Déclaration d'Utilité Publique et la Cessibilité des biens pour les travaux d'aménagement du barreau de liaison RD189-RD172 pour la desserte de la zone de fret de l'aéroport sur la commune de Mauguio-Carnon, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental de l'Hérault (CD34), s'est déroulée conformément à la réglementation, dans de bonnes conditions et sans incident ;
- **Considérant** que la participation du public, bien que modeste, est satisfaisante et que le projet n'a pas fait l'objet d'une forte opposition ;
- **Après avoir pris en compte** l'avis du maire de Mauguio-Carnon rappelant l'avis favorable de la commune et l'avis favorable de Pays de l'Or Agglomération ;
- **Après avoir examiné et analysé** les observations formulées par le public qui a été correctement informé et qui a pu s'exprimer lors des permanences et par l'ensemble des moyens mis à sa disposition ;
- **Après avoir examiné et analysé** le mémoire en réponse du maître d'ouvrage aux observations du public et du commissaire enquêteur ;
- **Après avoir formulé** mes conclusions motivées ;
  
- **Vu** l'avis favorable que j'ai émis sur l'Autorisation Environnementale au titre des art. L181-1 et suivants du C.Env ;
- **Vu** l'avis favorable que j'ai émis sur la Déclaration d'Utilité Publique ;

J'émet

**UN AVIS FAVORABLE**

à la Cessibilité des biens pour le projet d'aménagement du barreau de liaison RD189-RD172 pour la desserte de la zone de fret de l'aéroport sur la commune de Mauguio-Carnon.

Montpellier, le 16/10/2024

Le Commissaire enquêteur  
Georges LESCUYER



Département de l'Hérault  
Commune de MAUGUIO-CARNON

### ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Suivant arrêté préfectoral n°2024.06.DRCL.0291 du 24 juin 2024

Ouverte du lundi 19 août au vendredi 20 septembre 2024

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE PREALABLE A L'AUTORISATION  
ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DES ARTICLES L 181-1 ET SUIVANTS DU CODE DE  
L'ENVIRONNEMENT, A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE ET A LA CESSIBILITE  
DES IMMEUBLES BATIS OU NON BATIS, RELATIVES AU PROJET D'AMENAGEMENT  
DU BARREAU DE LIAISON RD189-RD172 POUR LA DESSERTE DE LA ZONE DE  
FRET DE L'AEROPORT SITUE SUR LA COMMUNE DE MAUGUIO-CARNON

LISTE DES ABREVIATIONS ET ANNEXES n° 1 à 4  
AU RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Montpellier, le 16/10/2024

Le Commissaire enquêteur  
Georges LESCUYER

## Liste des abréviations

<b>Ae</b>	Autorité Environnementale
<b>AEP</b>	Alimentation eau potable
<b>AMM</b>	Société Aéroport Montpellier Méditerranée
<b>ARS</b>	Agence Régionale de Santé
<b>CE</b>	Commissaire enquêteur
<b>CD34</b>	Conseil départemental (ou Département) de l'Hérault
<b>C.Env</b>	Code de l'environnement
<b>C.Expro</b>	Code de l'expropriation
<b>CNPN</b>	Conseil National de Protection de la Nature
<b>DAE</b>	Demande d'Autorisation Environnementale
<b>DCE</b>	Directive Cadre sur l'Eau
<b>DDTM</b>	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
<b>DEM</b>	Déviation Est de Montpellier
<b>DREAL</b>	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
<b>DUP</b>	Déclaration d'Utilité Publique
<b>EE</b>	Evaluation Environnementale
<b>EI</b>	Etude d'Impact
<b>ERC</b>	Eviter – Réduire - Compenser
<b>GES</b>	Gaz à Effet de Serre
<b>IGEDD</b>	Inspection générale de l'environnement et du développement durable
<b>MO</b>	Maitre d'Ouvrage
<b>PGRI</b>	Plan de gestion du risque inondation
<b>PLU</b>	Plan Local d'Urbanisme
<b>PNA</b>	Plan national d'action
<b>POA</b>	Pays de l'Or Agglomération
<b>PPA</b>	Plan de protection de l'atmosphère
<b>PPR</b>	Périmètre de protection rapproché
<b>PPRI</b>	Plan de protection des risques inondation
<b>PRPGD</b>	Plan régional de prévention et de gestion des déchets
<b>RNT</b>	Résumé non technique de l'EI
<b>SAGE</b>	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
<b>SCoT</b>	Schéma de Cohérence Territoriale
<b>SDAGE</b>	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
<b>SDIS</b>	Service Départemental d'Incendie et de Secours
<b>SRCAE</b>	Schéma régional climat, air, énergie
<b>SRCE</b>	Schéma régional de cohérence écologique
<b>ZAN</b>	Zéro artificialisation nette
<b>ZNIEFF</b>	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique
<b>ZPPA</b>	Zone de présomption et de prescription archéologique
<b>ZPS</b>	Zone de protection spéciale

## Annexes

1. Arrêté préfectoral n°2024.06.DRCL.0291 du 24/06/2024 d'ouverture d'enquête publique
2. Affichage avis d'enquête
  - .2.1 Avis d'enquête
  - .2.2 Certificat d'affichage du Maire de Muguio-Carnon
  - .2.3 Contrôle d'affichage du 03/08/2024 par le commissaire enquêteur
  - .2.4 Publication site Préfecture de l'Hérault
3. Avis de Pays de l'Or Agglomération
4. Mémoire en réponse du 04/10/2024 au procès-verbal de synthèse des observations

