



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale  
**OCCITANIE**

**Conseil général de l'Environnement  
et du Développement durable**

**Avis délibéré  
sur le projet de mise à 2x2 voies de la route départementale  
RD 600 entre l'autoroute A9 et Frontignan-La-Peyrade**

**Dossier d'enquête publique préalable à l'autorisation  
environnementale présentant le projet et comprenant l'étude  
d'impact  
(article L122-1 du code de l'environnement)**

N°Saisine : 2020-8759

N°MRAe : 2021APO40

Avis émis le 12 mai 2021

# PRÉAMBULE

***Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnelle et du public.***

***Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans le projet.***

***Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.***

En date du 22 juillet 2020, le conseil départemental de l'Hérault a déposé auprès du guichet unique de l'eau de l'Hérault, un dossier de demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement relatif au projet de mise à 2 x 2 voies de la route départementale RD 600 entre l'autoroute A9 et Frontignan-la-Peyrade.

Le dossier a fait l'objet d'une demande de complément en date du 23 octobre 2020 et a été complétée le 16 avril 2021.

Par courrier daté du 19 avril 2021, l'autorité environnementale a été saisie pour avis par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Occitanie (Direction écologie – division milieux marins et côtiers) dans le cadre du dossier complété de demande d'autorisation environnementale qui comprend une étude d'impact datée de Mars 2021.

Conformément aux articles R.122-7 et R.181-16 du code de l'environnement, l'avis de l'autorité environnementale doit être rendu au plus tard d'ici le 12 mai 2021.

En application du 3° de l'article R. 122-6 I relatif à l'autorité environnementale compétente et de l'article R. 122-7 I du code de l'environnement, le présent avis est adopté par la mission régionale d'autorité environnementale de la région Occitanie (MRAe).

Cet avis a été adopté en collégialité électronique conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 20 octobre 2020) par Yves Gouisset et Jean-Pierre Viguier le 12 mai 2021.

En application de l'article 8 du règlement intérieur de la MRAe du 8 septembre 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

L'avis a été préparé par les agents de la DREAL Occitanie (Département Autorité Environnementale) apportant leur appui technique à la MRAe et placés sous l'autorité fonctionnelle de son président.

Conformément à l'article R. 122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et l'agence régionale de santé Occitanie (ARS).

Conformément à l'article R. 122-9 du même code, l'avis devra être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public.

Il est également publié sur le site internet de la MRAe<sup>1</sup> et sur le site internet de la Préfecture de l'Hérault, autorité compétente pour autoriser le projet.

1 [www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/occitanie-r21.html](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/occitanie-r21.html)

# SYNTHÈSE

La route départementale RD 600 est une voie à grande circulation, de transit et structurante qui permet de relier l'Autoroute A9 (sortie n°33) au littoral méditerranéen (port de Sète), sur un linéaire d'environ 7,3 km.

Cette infrastructure s'inscrit sur le territoire des communes de Poussan, Balaruc-le-Vieux, Balaruc-les-Bains et Frontignan et permet la desserte de plusieurs zones d'activités économiques (ex : zone commerciale de Balaruc-le-Vieux, port de Sète...).

Elle supporte actuellement un trafic important de véhicules légers mais est également concernée par un trafic de poids-lourds, des convois exceptionnels ainsi que des transports de matières dangereuses.

Dans la configuration actuelle de l'infrastructure (voie bidirectionnelle) et compte tenu de l'augmentation conséquente attendue de la circulation sur ce territoire (+ 30 % d'ici 2045), la RD 600 « *sera totalement saturée n'assurant de fait plus son rôle de liaison entre l'A9 et le littoral, induisant également un report de trafic sur la RD 2 non dimensionnée pour cela* ».

Le département de l'Hérault porte ainsi le projet de mise à 2 x 2 voies de la RD 600 sur un linéaire d'environ 7 km. Ce projet s'accompagne de plusieurs aménagements (ouvrages d'art, gestion hydraulique, mobilités douces, traitement paysager...) et s'inscrit dans un contexte global de développement du territoire du bassin de Thau.

La MRAe constate que cet aménagement contribuera au développement, en les facilitant temporairement, des mouvements pendulaires en voiture entre des lieux de vie et des lieux de travail, alors qu'une unicité de ces lieux serait plutôt à rechercher dans une logique de développement durable. La MRAe invite les collectivités concernées à approfondir leur réflexion sur la place des trajets quotidiens, et leur impact, dans leurs projets d'infrastructures et de développement à venir.

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité, claire et illustrée. Elle permet d'avoir une présentation et une compréhension globale de l'ensemble du projet et de ses composantes. Elle présente en outre une identification et une hiérarchisation pertinentes des enjeux environnementaux. Les incidences (y compris cumulées) sont analysées avec un niveau de précision suffisant.

Concernant la prise en compte de l'environnement le projet démontre une volonté d'intégrer les enjeux environnementaux par la mise en œuvre de la séquence éviter, réduire, compenser (ERC) notamment dans les thématiques biodiversité, paysage et ressource en eau. Sur le plan naturaliste, le projet comporte une demande de dérogation à la réglementation relative aux espèces protégées. Sur le plan paysager, il doit faire l'objet d'une autorisation spéciale de travaux en site classé.

Des compléments sont néanmoins attendus sur l'articulation avec les autres modes de circulation (parking covoiturage, parking relais avec les transports en commun et les pistes cyclables), la qualité de l'air et les nuisances sonores afin de garantir une analyse exhaustive et des mesures opérationnelles.

L'ensemble des recommandations est détaillé dans les pages suivantes.

# 1 Présentation du projet

## 1.1 Contexte et présentation du projet

La route départementale RD 600 est une voie à grande circulation, de transit et structurante qui permet de relier l'Autoroute A9 (sortie n°33) au littoral méditerranéen (port de Sète), sur un linéaire d'environ 7,3 km.

Cette infrastructure s'inscrit sur le territoire des communes de Poussan (6 000 habitants en 2017 – source INSEE), Balaruc-le-Vieux (2 600 habitants), Balaruc-les-Bains (6 800 habitants) et Frontignan (22 700 habitants) et permet la desserte de plusieurs zones d'activités économiques comme la zone commerciale de Balaruc-le-Vieux, la zone d'activités de Frontignan-la-Peyrade, la zone industrielle des Eaux Blanches de Sète ainsi que le Port de Sète (1<sup>er</sup> port de la région Occitanie).

En 2017, elle supporte un trafic moyen annuel en sections courantes allant de 18 840 à 29 390 véhicules/jour selon les sections, ce trafic s'étant accru en moyenne de 2,6 % par an depuis 1997. Ce trafic comprend en outre des poids-lourds, des convois exceptionnels ainsi que des transports de matières dangereuses.

Dans la configuration actuelle de l'infrastructure (voie bidirectionnelle) et compte tenu de l'augmentation conséquente attendue de la circulation sur ce territoire (+ 30 % d'ici 2045), la RD 600 « sera totalement saturée n'assurant de fait plus son rôle de liaison entre l'A9 et le littoral, induisant également un report de trafic sur la RD 2 non dimensionnée pour cela ».

Le département de l'Hérault porte ainsi le projet de mise à 2 x 2 voies de la RD 600 sur un linéaire d'environ 7 km (voir figure 1). Ce projet s'accompagne de plusieurs aménagements (ouvrages d'art, gestion hydraulique, mobilités douces, traitement paysager...) et s'inscrit dans un contexte global de développement du territoire du bassin de Thau avec notamment l'accueil de nouveaux habitants, l'extension de la zone d'aménagement concerté (ZAC) de Balaruc-le-vieux Loisirs, l'accroissement de l'activité du port de Sète-Frontignan, ou encore le projet de transport en commun en site propre et la réalisation d'une piste cyclable au droit de la RD 2.

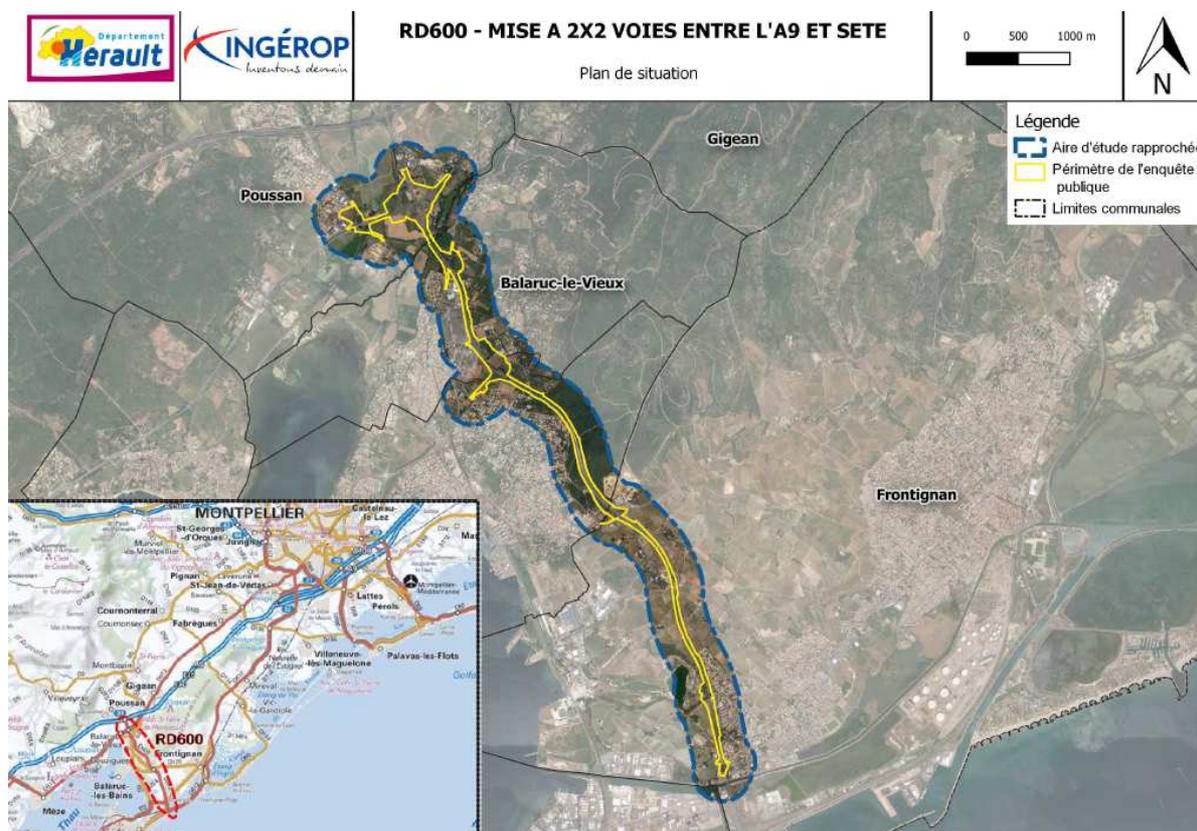


Figure 1 : plan de situation du projet et localisation des aires d'étude (extrait du volume A – pièce 3 du dossier)

NB : l'aire d'étude directe correspond aux zones d'emprise du projet, c'est-à-dire celles directement concernées par l'emprise des aménagements Cette aire d'étude correspond au périmètre de la déclaration d'utilité publique (DUP). L'aire d'étude rapprochée correspond à une zone tampon de 250 m de part et d'autre de l'aire d'étude directe.

## 1.2 Objectifs du projet

L'aménagement en 2 × 2 voies de la RD 600 vise à répondre à plusieurs enjeux d'aménagements du territoire du bassin de Thau, à savoir :

- améliorer l'écoulement du trafic sur toute l'année répondant aux enjeux économiques (desserte du port de Sète-Frontignan) et touristiques (accès aux plages du littoral) du territoire ;
- améliorer la sécurité routière de l'itinéraire, notamment au niveau des carrefours et des échangeurs ;
- réduire les nuisances sonores générées par le réseau routier au droit des zones urbanisées ;
- préserver l'environnement et plus particulièrement l'eau et les milieux aquatiques sensibles de ce secteur (étang de Thau, captages...) ;
- améliorer l'intégration paysagère de l'équipement routier, en particulier dans la traversée du site classé du massif de la Gardiole ;
- permettre un report de circulation de la RD 2 vers la RD 600 afin de redonner à la RD 2 un caractère de voirie interurbaine et de permettre la mise en œuvre de déplacements alternatifs (transport en commun, piste cyclable...) ;

En outre la réalisation du projet s'accompagne d'aménagements permettant de compléter l'offre en matière de déplacements doux et intermodaux.

## 1.3 Consistance du projet

Le projet objet du présent avis comprend plusieurs opérations, à savoir :

- la mise à 2 × 2 voies de la RD 600 sur un linéaire d'environ 7 km, compris entre la barrière de péage de l'A9 (sortie n°33) à Poussan et le giratoire de Frontignan-la-Peyrade, par l'élargissement de la plateforme routière principalement sur le côté Est de la chaussée ;
- la réalisation et/ou le réaménagement de 9 ouvrages d'arts permettant le passage de voiries et de cours d'eau ;
- la réalisation de 12 bassins de récupération et de traitement des eaux pluviales issues de la plateforme routière permettant ainsi d'assurer l'assainissement de l'infrastructure, étant précisé qu'aucun dispositif n'assure cette fonction actuellement ;
- la création de 2 tronçons d'itinéraires cyclables, le premier entre le giratoire de la Peyrade et l'ouvrage de Méréville et le second entre la piste cyclable de l'étang de Thau existante et l'entrée sud de la commune de Poussan (voir figure 2) ;
- l'aménagement d'un parking de covoiturage de 130 places situé à l'Ouest de l'échangeur RD 600 / RD 613 (voir figure 2) ;
- l'ensemble des mesures d'accompagnements paysagères et environnementales ;
- le réaménagement des échangeurs routiers actuels et la création d'un nouvel échangeur avec un barreau de liaison au droit de la zone commerciale de Balaruc-le-Vieux (voir figure 3) ;

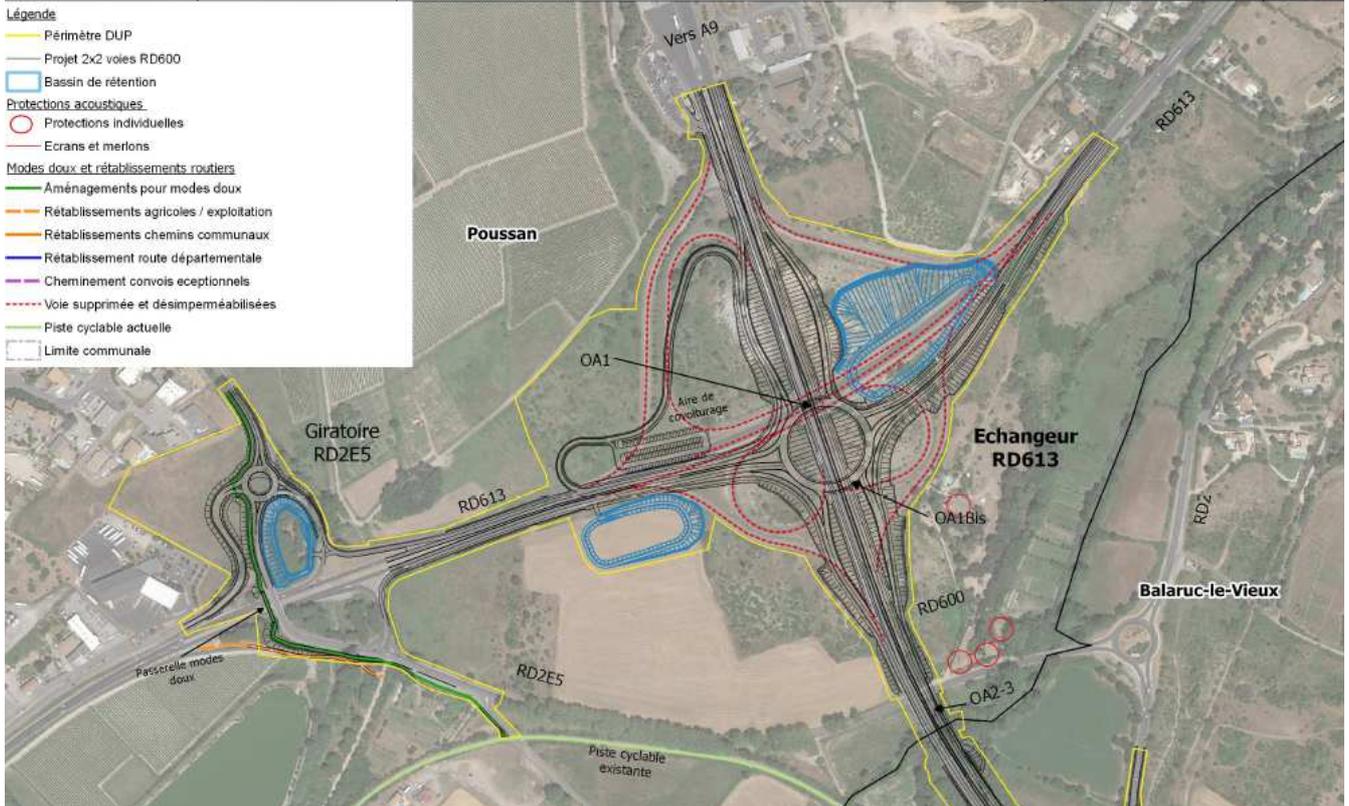


Figure 2 : travaux prévus sur la partie nord du projet (extrait du plan général des travaux : volume A – pièce 4)

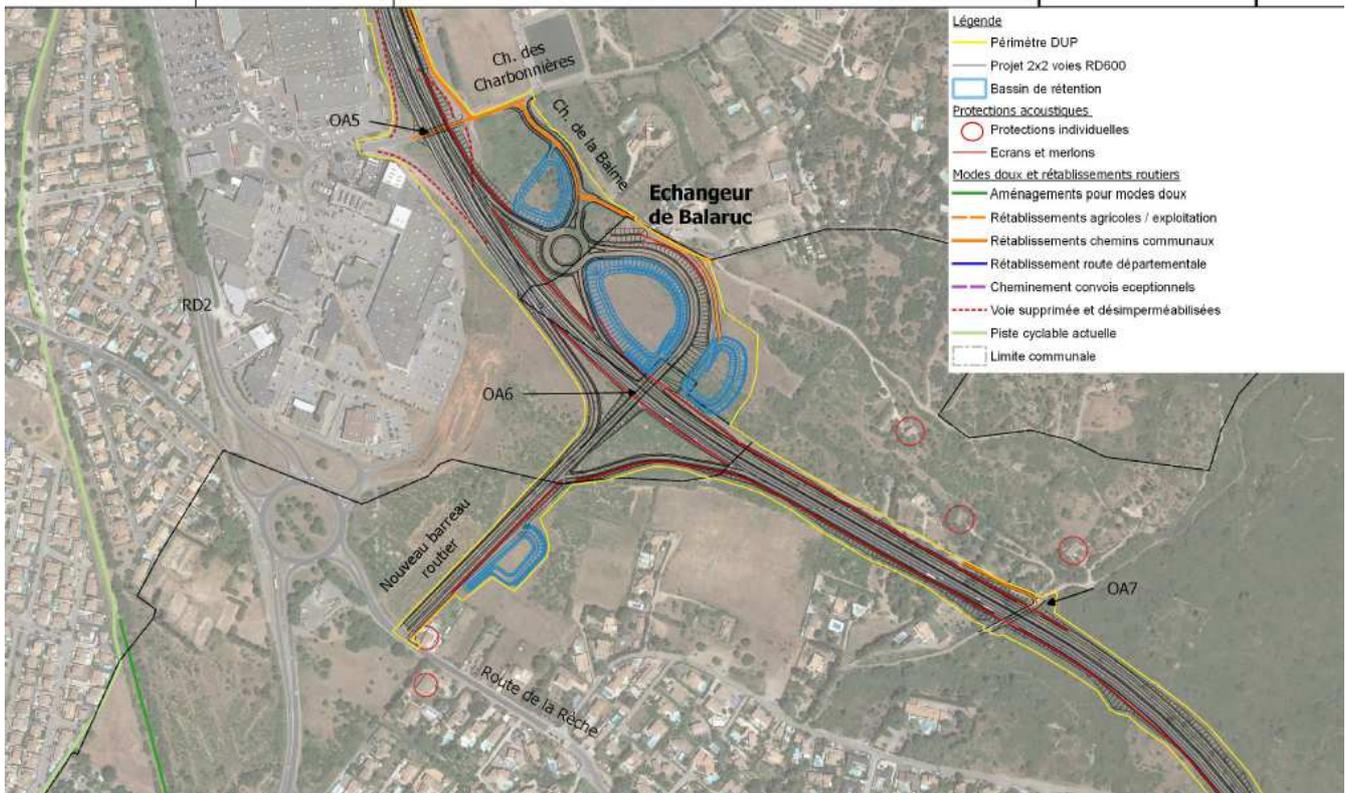


Figure 3 : travaux prévus au droit de la zone commerciale de Balaruc-le-Vieux (extrait du plan général des travaux : volume A – pièce 4)

## 1.4 Procédures relatives au projet

Le projet de mise à 2 × 2 voies de la RD 600, au regard de ces caractéristiques et de ses composantes, est concerné par les procédures suivantes :

- une demande d'autorisation environnementale<sup>2</sup> ;
- une déclaration d'utilité publique (DUP) rendue nécessaire pour permettre au maître d'ouvrage la maîtrise foncière de l'ensemble des parcelles concernées par le projet ;
- une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces animales et végétales protégées<sup>3</sup> ;
- une demande d'autorisation spéciale de travaux en sites classés<sup>4</sup> ;
- le classement – déclassement des voies ;

Le projet implique par ailleurs la mise en compatibilité des documents d'urbanisme<sup>5</sup> des communes traversées par l'infrastructure à savoir : Poussan, Balaruc-le-Vieux, Balaruc-les-Bains et Frontignan.

L'ensemble de ces demandes est incluse dans un dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

En ce qui concerne l'évaluation environnementale du projet, celui-ci a relevé initialement d'un examen au cas par cas en vertu de l'article R.122-2 du code de l'environnement. Une demande d'examen au cas par cas a ainsi été déposée le 20 septembre 2019 par le département de l'Hérault auprès du Préfet de région Occitanie, en tant qu'autorité environnementale.

Par décision du 18 octobre 2019, l'autorité environnementale a soumis le projet à étude d'impact.

De fait, les dossiers relatifs aux demandes d'autorisation du projet comprenant l'étude d'impact actualisée doivent faire l'objet d'un avis de la MRAe. Le présent avis de la MRAe Occitanie porte ainsi sur l'étude d'impact datée de mars 2021 et comprise dans la demande d'autorisation environnementale elle-même comprise dans le présent dossier d'enquête publique préalable<sup>6</sup>.

## 1.5 Articulation du projet avec les documents de rang supérieur

Le projet s'inscrit dans un territoire concerné par plusieurs documents de planification et d'orientation en matière d'aménagement du territoire, de transport, de climat ou encore de gestion et de protection de la ressource en eau. Il s'agit notamment :

- du schéma de cohérence territoriale (SCoT) du bassin de Thau approuvé le 4 février 2014 et modifié le 13 février 2017 (présenté page 128 de l'étude d'impact). Ce document est en cours de révision et portera sur un territoire plus large<sup>7</sup> ;
- des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Poussan (approuvé le 11 décembre 2017), Balaruc-le-Vieux (approuvé le 16 janvier 2018), Balaruc-les-Bains (approuvé le 14 juin 2017) et Frontignan (approuvé le 7 juillet 2011) ;
- du plan de déplacement urbain (PDU) de Sète Agglopol Méditerranée 2012 – 2020 adopté en 2012 et « en cours de révision » ;
- du schéma régional climat air énergie (SRCAE) de l'ex-région Languedoc-Roussillon approuvé par la Région et l'État, respectivement en session plénière du conseil régional le 19 avril 2013, et par arrêté préfectoral du 24 avril 2013 ;
- du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée 2016-2021 et de sa déclinaison locale, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Bassin versant de la Lagune de Thau et d'Ingril approuvé en septembre 2018 ;

2 au titre de l'article R.181-13 du code de l'environnement

3 au titre de l'article L.411-1 et 2 du code de l'environnement

4 au titre de l'article L.341.10 du code de l'environnement.

5 au titre de l'article L.153-54 du code de l'urbanisme

6 l'étude d'impact constitue le « volume A – pièce 8 » et le « volume B – pièce 4 » du dossier d'enquête publique.

7 le SCoT du Bassin de Thau est applicable jusqu'à la mise en place du SCoT de Sète Agglopol Méditerranée, nouvelle collectivité du territoire née le 1<sup>er</sup> 2017 et issue de la fusion entre Thau agglo et la communauté de communes du Nord bassin de Thau

La MRAe relève que le projet est explicitement prévu par les objectifs de mobilité du SCoT ainsi que par le PDU 2012 – 2022 (pages 128 et 129 de l'étude d'impact).

Sur ce dernier point, la MRAe informe que, contrairement à ce qui est indiqué dans l'étude d'impact, le PDU 2022 – 2030 n'est plus en cours de révision et a été adopté le 14 novembre 2019. Il convient ainsi de mettre à jour la présentation et l'analyse réalisées dans l'étude d'impact.

Elle note également que le document doit introduire les documents suivants et analyser la cohérence du projet avec les orientations de ces derniers :

- le projet de schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la Région Occitanie arrêté en assemblée plénière du 19 décembre 2019 qui doit à terme remplacer le schéma régional climat air énergie (SRCAE) de l'ex-région Languedoc-Roussillon (évoqué page 187) ;
- le projet de plan climat air énergie territorial (PCAET) de Sète Agglopôle Méditerranée en cours d'élaboration, qui doit à terme remplacer le plan climat énergie territorial (PCET) Thau Agglo.

**La MRAe recommande de mettre à jour l'étude d'impact en présentant les documents de planification en vigueur (ex : PDU).**

**Elle recommande également d'introduire et d'analyser la bonne articulation du projet avec les orientations du SRADDET Occitanie et du PCAET de Sète Agglopôle Méditerranée en cours d'approbation**

L'analyse de la compatibilité du projet avec les PLU des communes concernées est présentée dès la page 303 de l'étude d'impact. Il en ressort que le projet n'est pas compatible en l'état avec ces documents. Une procédure de mise en compatibilité de ces PLU est nécessaire et est intégrée dans le présent dossier de DUP (volume C).

Enfin, la démonstration de l'articulation du projet avec le SDAGE Rhône-Méditerranée et le SAGE Thau-Ingril est développée dans le volume B – pièce 2 du dossier.

## 2 Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae

Ce projet de mise à 2 × 2 voies s'inscrit dans un cadre périurbain comportant des enjeux notables vis-à-vis de la préservation de la ressource en eau et des milieux aquatiques (nappe phréatique, cours d'eau, lagune de Thau), du paysage (site classé du massif de la Gardiole), de la biodiversité (présence d'espèces remarquables et protégées) et du cadre de vie (proximité de secteurs d'habitats, préservation de la qualité de l'air, réduction des nuisances sonores).

## 3 Qualité de l'étude d'impact

Formellement, l'étude d'impact aborde les éléments prévus dans l'article R. 122-5 du code de l'environnement. L'étude d'impact est claire, suffisamment illustrée et identifie de manière satisfaisante l'ensemble des champs environnementaux concernés par le secteur de projet. Le résumé non-technique de l'étude d'impact présente les mêmes qualités et constitue un document facilement appropriable par le public.

La présentation du projet (page 20 à 76) est satisfaisante car elle permet d'avoir une compréhension globale de l'ensemble des opérations prévues sur le linéaire et de fait de l'ensemble des composantes du projet.

Elle s'accompagne en outre d'une description de la phase chantier et de ses effets sur l'environnement et la santé humaine.

La MRAe relève que cette présentation pourrait néanmoins être approfondie en proposant un planning prévisionnel des travaux, en apportant des précisions sur le traitement paysager des ouvrages hydrauliques à l'aide de photomontages et en s'assurant de la bonne qualité graphique des illustrations fournies (ex : légende floue des plans d'intentions paysagères – page 57 et suivantes).

**La MRAe recommande de compléter la présentation du projet avec un planning prévisionnel de la phase chantier et des illustrations permettant de rendre compte du traitement paysager des ouvrages hydrauliques.**

**Elle recommande également de s'assurer de la bonne lisibilité des figures présentées dans l'étude d'impact.**

Les enjeux environnementaux sont identifiés et hiérarchisés (voir synthèse page 227). La préservation des eaux souterraines et superficielles (nappe phréatique, cours d'eau franchis par le projet, milieux aquatiques du territoire), la non-aggravation du risque inondation, la réduction des nuisances sonores et de la dégradation de la qualité de l'air constituent les enjeux majeurs.

L'identification des enjeux fait également apparaître la question de la protection et de la prise en compte des milieux naturels présents au droit du secteur ainsi que de l'amélioration de la qualité paysagère du linéaire, notamment au droit du site classé du massif de la Gardiole.

Les incidences environnementales du projet sont analysées avec un bon degré de précision proportionnellement aux sensibilités environnementales (page 239).

En ce qui concerne la présentation des variantes du projet et la justification du choix final (page 236), l'étude d'impact précise que la nature même du projet (élargissement) ne permet pas de proposer de variante à part la variante dite 0 consistant à ne pas réaliser les travaux de doublement de la RD 600.

La solution proposée est ainsi un « *aménagement sur place, permettant une faible emprise foncière et répondant donc au mieux aux problématiques de limitation d'incidences sur les différents milieux (humain et le cadre de vie, naturel et agricole)* ».

Sur cette base, l'étude d'impact produit une analyse comparative entre la variante 0 (absence de réalisation du projet) et la mise en place du projet, selon divers critères principalement environnementaux (page 236).

À l'issue de ce processus, il apparaît que la réalisation du projet s'avère plus favorable vis-à-vis de plusieurs enjeux étudiés (ex : eaux souterraines et superficielles, ambiance sonore...) mais induit toutefois des impacts négatifs en particulier sur la biodiversité.

Enfin, l'étude d'impact présente une analyse des effets cumulés (page 416) qui se base sur le recensement des projets connus conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement. Ces projets sont correctement décrits, et l'analyse des effets cumulés est suffisamment argumentée. Elle conclut à des impacts cumulés sur des espèces comme la Bugrane sans épines ou encore sur l'émission de polluants atmosphériques suite à l'augmentation du trafic induit.

## 4 Prise en compte de l'environnement

### 4.1 Habitats naturels, faune et flore

Le volet naturel de l'étude d'impact constitue la première annexe du document et est résumé dès la page 100 de l'étude d'impact.

Ce volet recense, au moyen de prospections bibliographiques et d'inventaires naturalistes réalisés entre mars 2016 et janvier 2017 (une campagne d'actualisation a été réalisée en 2018 sur certaines espèces), des enjeux naturalistes « faibles » à « très forts » au sein du secteur du projet (voir synthèse des enjeux page 117).

Parmi ces enjeux, la MRAe relève la présence d'espèces protégées comme la bugrane sans épines (flore), le lézard ocellé ou encore la pie-grièche à tête rousse (oiseau).

L'étude atteste ainsi que le projet est susceptible d'entraîner des impacts sur ces enjeux naturalistes et propose en conséquence des mesures afin d'éviter ou de réduire ces impacts. Ces mesures restent néanmoins insuffisantes au regard des impacts résiduels qui demeurent significatifs notamment pour plusieurs espèces protégées comme la bugrane sans épines.

De fait, l'étude conclut à juste titre qu'il est nécessaire de déroger à la stricte protection des espèces<sup>8</sup> au titre de l'article L.411-1 et 2 du code de l'environnement avec la mise en œuvre de mesures compensatoires pour les espèces impactées (page 301).

L'étude d'impact comporte en conséquence un dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées (volume B – pièce 6).

<sup>8</sup> Pour obtenir une dérogation à cette stricte interdiction, le porteur de projet doit notamment être en capacité de démontrer les raisons impératives d'intérêt public majeur de réaliser son projet à cet endroit du territoire en l'absence de solution alternative satisfaisante.

La MRAe prend acte de la démarche et informe que cette instruction s'est faite en concertation régulière avec les services de la DREAL. Il convient que le porteur du projet respecte ses engagements vis-à-vis des mesures d'évitement, de réduction et de compensation mises en place suite à cette instruction.

## 4.2 Paysage

Le réaménagement de la RD 600 est l'occasion d'améliorer son traitement et son intégration paysagère au droit d'un secteur péri-urbain et qui traverse le site classé du massif de la Gardiole.

Le projet prévoit ainsi plusieurs mesures architecturales et paysagères visant à améliorer ce traitement et cette intégration le long du linéaire de la RD 600. Il s'agit notamment d'un traitement architectural des ouvrages d'art et des dispositifs acoustiques et d'un traitement paysager au droit des échangeurs, le long du linéaire et plus particulièrement au droit de la section de la RD 600 recoupant le site classé du massif de la Gardiole.

L'insertion paysagère de la nouvelle voie s'opère principalement par une végétalisation sur la majeure partie du trajet (hormis en traversé de la plaine agricole pour maintenir des vues sur des éléments remarquables).

La MRAe relève favorablement les intentions proposées et rappelle que le projet devra se conformer aux prescriptions émises dans l'autorisation spéciale de travaux en site classé<sup>9</sup>.

## 4.3 Ressource en eau

L'étude d'impact rappelle à plusieurs reprises que l'infrastructure actuelle ne comporte pas de dispositifs permettant la récupération et le traitement des eaux pluviales de la plate-forme routière.

Le projet de mise à 2 x 2 voies s'accompagne ainsi de la mise en place d'un dispositif d'assainissement sur l'ensemble du linéaire traité à travers l'aménagement de 12 bassins permettant de récupérer et de traiter les eaux pluviales issues de la plateforme routière avant leur rejet dans le milieu naturel. Ce dispositif permet ainsi d'éviter la dégradation des milieux naturels environnants, en particulier le sol et les eaux souterraines ou la lagune de Thau.

Concernant la phase chantier du projet, l'étude d'impact prévoit diverses mesures d'évitement et de réduction (page 246) qui permettront de limiter l'impact de l'aménagement de cette voie de liaison sur la qualité des eaux superficielles et souterraines, en minimisant les risques de pollution accidentelle et chronique.

La MRAe relève favorablement la démarche.

## 4.4 Déplacements, nuisance sonore et qualité de l'air

### 4.4.1 Déplacements et promotion des modes actifs

Une étude de trafic a été réalisée au droit de la RD 600 et de ses voiries connexes (RD 613, RD 2...). Elle constitue l'annexe 4 de la présente étude d'impact et est résumée à la page 164 de l'étude d'impact.

La lecture des résultats démontre que :

- En 2017, la RD 600 supporte un trafic moyen annuel en sections courantes allant de 18 840 à 29 390 véhicules/jour selon les sections, ce trafic s'étant accru en moyenne de 2,6 % par an depuis 1997 ;
- le trafic poids-lourds est significatif sur la RD 600 et représente entre 10,2 et 11,2 % du trafic ;
- l'évolution prévisionnelle de ce trafic (sans la réalisation du projet) amènerait à la saturation de la RD 600 à l'horizon 2045 (33 000 veh/jour) et à une augmentation importante du trafic sur la RD 2 qui serait inadaptée à ses caractéristiques de voie urbaine et rendrait impossible la mise en place d'un transport en commun en site propre sur cet axe. De manière générale, les conditions de circulation seront fortement perturbées du fait du développement du territoire (économique et démographique).

L'étude précise ainsi que la mise en place du projet doit permettre d'améliorer les conditions de circulation au sein du territoire, notamment parce que l'augmentation de capacité de la RD 600 va permettre de capter les flux actuels et futur et de diminuer le trafic sur la RD 2, ce qui permettra sa requalification en boulevard urbain.

Plus généralement, la MRAe constate que cet aménagement contribuera au développement, en les facilitant temporairement, des mouvements pendulaires en voiture entre des lieux de vie et des lieux de travail, alors

<sup>9</sup> Cette autorisation est émise au titre de l'article L.341.10 du code de l'environnement

qu'une unicité de ces lieux est à encourager dans une logique de développement durable. L'élargissement de cette voie induira sans doute, comme, cela a souvent été observé dans ce genre de situation, une augmentation du trafic sur le tronçon concerné. La MRAe invite les collectivités concernées à approfondir leur réflexion sur la place des trajets quotidiens, et leur impact, dans leurs projets d'infrastructures et de développement à venir.

Le projet permet en outre d'améliorer les conditions de circulation des modes doux / actifs avec plusieurs aménagements réalisés en compléments des dispositifs existants (ex : piste cyclable).

Sur ce dernier point, la MRAe note que les aménagements prévus pour favoriser les modes doux restent assez ponctuels et pourrait utilement être plus ambitieux afin de proposer un maillage complet et cohérent au droit de la RD 600 et répondre ainsi aux orientations du PDU 2022 – 2030 adopté le 14 novembre 2019<sup>10</sup>.

À titre d'exemple, il pourrait être proposé de profiter du réaménagement de chaque échangeur et ouvrages d'art de la RD 600 pour créer de véritables accès dédiés aux modes doux / actifs (pistes cyclables et accès piétons) permettant de faciliter la traversée de l'infrastructure. En outre, la piste cyclable projetée au sud pourrait idéalement être prolongée plus au nord et être raccordée à une autre piste existante.

Par ailleurs, la MRAe regrette qu'un seul parking pour le covoiturage, dont la dimension modeste n'est pas argumentée, soit implanté à l'extrémité Nord du tronçon (en lien avec le programme de création de parkings de covoiturage de l'A9). Une approche plus locale pourrait également être conduite avec la réalisation d'autres parkings dédiés au covoiturage en divers points du linéaire, y compris son extrémité Sud.

Pour ce qui concerne les parkings relais et covoiturage, le projet pourrait identifier les zones réservées pour la création ou l'extension de ces parkings à moyen terme.

**La MRAe recommande de proposer des mesures supplémentaires visant à promouvoir les modes actifs au droit de la RD 600 (traitement des traversées de la RD 600, prolongement et connexion des pistes cyclables).**

**Elle recommande également d'analyser l'opportunité de réaliser un réseau local de parkings de covoiturage et de parkings relais le long du linéaire de la RD 600.**

#### 4.4.2 La pollution de l'air

Une étude sur la qualité de l'air a été réalisée au droit de la RD 600 et de ses voiries connexes (RD 613, RD 2...). Elle constitue l'annexe 5 de la présente étude d'impact et est résumée à la page 187 de l'étude d'impact.

L'étude rappelle les principaux polluants atmosphériques et leurs effets sur la santé (ex : dioxyde de soufre, particules fines, monoxyde de carbone...), les différents seuils utilisés (objectif de qualité, valeur limite, valeur cible) ou encore les documents cadres (PCET, SRCAE...).

Sur ce point, la MRAe rappelle que l'étude doit utilement introduire et analyser la bonne articulation du projet avec les orientations du SRADDET Occitanie et du PCAET de Sète Agglopolé Méditerranée en cours d'approbation

L'analyse comprend une présentation du bilan effectué sur l'année 2016 de la qualité de l'air au Nord-Ouest du Bassin de Thau et se poursuit par les résultats de la campagne d'analyse de la qualité de l'air (mesures « *in situ* ») qui a été réalisée par le bureau d'études entre le 7 et le 22 août 2018 puis entre le 13 et le 27 février 2019.

Il en ressort d'une part que la qualité de l'air s'améliore depuis quelques années dans le territoire du bassin de Thau et, d'autre part, que les mesures *in situ* réalisées dans le cadre de l'étude d'impact indiquent une qualité de l'air relativement bonne même à proximité de la RD 600.

Toutefois, la MRAe relève que deux points de mesures dépassent la valeur limite pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) lors de la campagne hivernale, avant même que la mise en œuvre du projet ne soit effective.

Le département prévoit à ce titre une mesure d'accompagnement qui consiste en une évaluation des impacts à la mise en service du projet avec notamment un suivi de la qualité de l'air sur 5 ans. Ce suivi consistera à installer quelques stations de mesures fixes en complément du réseau de surveillance sur le territoire de Sète Agglopolé à proximité de la RD 600 et des établissements sensibles (ex : école). L'étude précise en outre que « *si certaines concentrations de polluants venaient à être dépassées, les services de la Préfecture pourront prendre des mesures de police comme la réduction temporaire de la vitesse* » (page 378 de l'étude d'impact).

10 Voir par exemple le schéma de desserte des modes actifs page 81 du PDU

La MRAe prend acte de cette démarche mais souhaite néanmoins que des mesures permettant d'éviter ou de réduire ces nuisances « en amont » soient proposées en conséquence des impacts prévisibles identifiés dans l'analyse, d'autant plus avec l'augmentation du trafic attendue sur ce secteur (ex : favoriser le covoiturage le long du linéaire, favoriser l'utilisation de véhicules électriques avec la mise en place de bornes de rechargement...).

**La MRAe recommande de renforcer les mesures de réduction des impacts du projet sur la qualité de l'air, avec des mesures opérationnelles à mettre en place dès la conception du projet.**

#### 4.4.3 Nuisances sonores

Une étude acoustique a été réalisée dans le cadre du projet. Elle constitue l'annexe 3 de la présente étude d'impact et est résumée à la page 201 de l'étude d'impact.

L'étude rappelle en premier lieu que la RD 600 constitue une infrastructure classée en catégorie 3 au sens de la réglementation<sup>11</sup>, ce qui implique qu'elle affecte un secteur d'une largeur de 100 m de part et d'autre du bord extérieure de la chaussée.

Une campagne de mesures acoustiques avec six points de mesure de longues durées (24 h) a été réalisée du 3 au 7 octobre 2016. Par ailleurs, le modèle de propagation acoustique est exploité notamment avec les données de trafics moyens journaliers annuels de 2017 issues de l'étude de trafic réalisée dans le cadre du projet (voir chapitre 4.4.1 du présent avis de la MRAe).

Elle met en évidence que la moitié des points de mesures (PF1 : 24 chemin du Colombet à Balaruc-le-Vieux – PF3 : chemin de la croix de fer à Frontignan – PF4 : 119, route de Balaruc à Frontignan) se situe dans une zone d'ambiance sonore dite « non modérée » tandis que l'autre moitié se situe dans une zone d'ambiance sonore « modérée »<sup>12</sup>.

La MRAe s'interroge sur l'absence de mesures réalisées en période estivale alors que le trafic et les nuisances sonores associées sont susceptibles d'être plus importants en cette période.

**La MRAe recommande d'apporter des justifications sur l'absence de mesures acoustiques réalisées en période estivale ou de produire de telles mesures.**

La réalisation du projet va entraîner une augmentation des nuisances sonores en phase chantier et en phase exploitation. Le projet va ainsi avoir un impact sonore négatif sur plusieurs bâtiments situés à proximité de la RD 600. Toutefois, des mesures de réduction vont être mises en place par le porteur de projet qui consistent notamment à la mise en œuvre de protections acoustiques à la source (sur une grande partie du linéaire, le giratoire de la Peyrade et au droit du futur échangeur de Balaruc et du barreau routier) ainsi que des protections individuelles au droit de certaines habitations.

La MRAe prend note de l'effet positif des mesures de protection. Cependant, elle s'interroge sur la possibilité d'autres mesures de réduction à la source qui pourraient être mobilisées afin d'optimiser le confort acoustique des riverains notamment au niveau du futur barreau de liaison de Balaruc-les-Bains qui jouxtera des habitations et qui se positionnera au sein d'un secteur voué à être urbanisé.

Des mesures portant par exemple sur la limitation de vitesse ou sur la qualité du revêtement routier (enrobé acoustique) peuvent être analysées.

**La MRAe recommande de renforcer les mesures de réduction des impacts sonores du projet notamment dans les secteurs situés à proximité d'habitations et qui sont voués à être urbanisés.**

11 Arrêté préfectoral DDTM34-2014-05-04012 du 21 mai 2014

12 Selon l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, « une zone est d'ambiance sonore modérée si le niveau de bruit ambiant existant avant la construction de la voie nouvelle, à deux mètres en avant des façades des bâtiments est tel que LAeq (6 h-22 h) est inférieur à 65 dB(A) et LAeq (22 h-6 h) est inférieur à 60 dB(A) ».

« LAeq » est un indicateur de gêne due au bruit d'une infrastructure routière. Il correspond au niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A pendant la période diurne (6 h – 22 h) ou la période nocturne (22 h – 6 h).