



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
OCCITANIE

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

**Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale
sur la demande de déclaration d'utilité publique du projet de
Liaison intercantonale d'évitement nord (LIEN)
"RD68" - section entre la RD 986 à Saint-Gély-du-Fesc
et l'A750 au lieu-dit Bel-Air à Grabels (Hérault)**

N°Saisine : 2021-009656

N°MRAe : 2021APO84

Avis émis le 28 septembre 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.

Par courrier reçu le 28 juillet 2021, l'Autorité environnementale a été saisie par Monsieur le préfet de l'Hérault pour avis sur la demande de Déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de Liaison intercantonale d'évitement Nord (LIEN) "RD68", concernant la section entre la RD986 à Saint-Gély-du-Fesc et l'A750 au lieu-dit Bel-Air à Grabels, concernant le territoire des communes de Grabels, Combaillaux et Saint-Gély-du-Fesc, Les Matelles et Saint-Clément-de-Rivières (Hérault) et porté par le Conseil départemental de l'Hérault (CD34),.

L'avis sollicité auprès de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) vise à régulariser le vice substantiel inhérent à un premier avis de l'Autorité environnementale (alors représentée par le Préfet de Région) en date du 11 juin 2014 (cf. contexte juridique du projet rappelé au chapitre 1.3 du présent avis).

Le dossier transmis comprend une étude d'impact et ses annexes (volet naturel et volet air) de 2014, une étude d'impact du défrichement, une étude d'incidences au titre de la Loi sur l'eau, une étude d'incidence au titre de Natura 2000 ainsi qu'une étude intitulée « étude socio-économique - évaluation économique et sociale » réalisée dans le cadre réglementaire de l'évaluation des infrastructures de transports. Ces études sont datées de 2014. Ont également été joints, dans le cadre de la présente saisine de la MRAe par le préfet du département de l'Hérault, le dossier du CD34, daté de 2017, de demande de dérogation à l'interdiction de destructions d'espèces protégées au titre des articles L. 411-2 et R. 411-6 à 14 du code de l'environnement, ayant conduit à l'arrêté préfectoral de dérogation du 8 juillet 2019, ainsi que le dossier, daté de 2021, de demande de dérogation additionnelle par le CD34, en cours d'instruction par les services de l'État (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région (DREAL) Occitanie).

L'avis de la MRAe est rendu dans un délai de 2 mois à compter de la date de réception de la saisine et du dossier complet à la DREAL.

En application d 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 MRAe Occitanie.

Cet avis a été adopté lors de la réunion 28 septembre 2021 conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 20 octobre 2020) par Sandrine Arbizzi, Maya Leroy, Jean-Michel Salles et Yves Gouisset.

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 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 MRAe¹ et sur le site internet de la Préfecture de l'Hérault, autorité compétente pour délivrer la DUP.

1 <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/occitanie-r21.html>

SYNTHÈSE

Conçu dans les années 1980, le projet de liaison intercantonale d'évitement nord (LIEN) de Montpellier (Hérault) porte sur un itinéraire total de 32 km entre Baillargues (liaison avec autoroute A9) et Grabels (liaison avec l'autoroute A750) prévu en cinq sections, objets de procédures de Déclarations d'utilité publique distinctes. Trois sections ont déjà été réalisées entre 1992 (déviation de Saint-Gély-du-Fesc) et 2008 (sections comprises entre la RD109 et la RD986).

Le présent avis concerne le projet, porté par le Conseil départemental de l'Hérault, de DUP déposé par le préfet de l'Hérault pour la section « ouest » du LIEN comprise entre la RD986 à Saint-Gély-du-Fesc et l'A750 au lieu-dit Bel-Air à Grabels, projet dont l'emprise concerne le territoire des communes de Grabels, Combaillaux, Saint-Gély-du-Fesc, les Matelles et Saint-Clément-de-Rivière (Hérault) pour une surface totale d'environ 80 ha (24,5 ha pour la partie « élargissement » et 54,3 ha pour la partie « création »).

Le projet de DUP pour cette section ouest, d'une longueur de 7,8 km d'infrastructure nouvelle dans la continuité d'une section de 4 km de mise à deux fois deux voies, a déjà fait l'objet d'un avis émis en 2014 par le préfet de Région, alors Autorité environnementale. Le préfet de l'Hérault, également préfet de Région, étant également signataire de l'arrêté de DUP en 2018, le Conseil d'État a demandé en juillet 2021 au préfet de l'Hérault de régulariser ce vice substantiel en sollicitant un avis de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe), autorité indépendante. C'est dans ce contexte que la MRAe délibère le présent avis.

Les documents examinés présentent de manière imbriquée et générale les objectifs du projet de LIEN dans son intégralité, et les objectifs spécifiques et additionnels du tronçon « ouest » faisant l'objet de l'étude d'impact. Ces objectifs spécifiques mériteraient néanmoins d'être mieux mis en exergue.

Les justifications de la plus-value spécifique du tronçon ouest apparaissent peu précises, et le dossier ne présente pas de bilan complet des effets des sections du LIEN déjà en service entre 2008 et 2014, ce qui aurait permis d'éclaircir ces justifications et d'apporter des éléments de compréhension intéressants.

Les principaux enjeux du nouveau tronçon sur l'environnement concernent la biodiversité et les nuisances liées à l'infrastructure compte tenu de la modification des déplacements qu'il va générer (trafic sur la nouvelle section et trafic induit sur les infrastructures existantes, qualité de l'air, bruit...).

La MRAe considère que les prévisions de trafic exposées ne sont pas suffisamment complètes et étayées pour permettre au public d'appréhender l'ensemble des impacts du projet (hypothèses de trafic insuffisamment définies, méthodologie non explicitée, données chiffrées manquantes ou non justifiées). Cette insuffisance est d'autant plus dommageable qu'elle rejaillit sur la qualité des analyses en termes de pollution de l'air, nuisances sonores et prise en compte du changement climatique. La MRAe recommande au maître d'ouvrage de compléter ces prévisions sur tous les axes routiers concernés, et en particulier pour les heures de trafics les plus intenses. Elle recommande de reprendre l'analyse des incidences du projet, en tenant compte des reports modaux, en particulier sur la qualité de l'air.

En termes de biodiversité, la MRAe note par ailleurs qu'un certain nombre de précisions doit être apporté sur les mesures de compensation consécutives à la destruction d'espèces protégées, en application de la séquence éviter-réduire-compenser.

Enfin, la MRAe considère que le dossier présente des incertitudes sur les conséquences du projet en termes d'extension de la périurbanisation. Elle recommande au maître d'ouvrage d'explicitier, en lien avec les collectivités compétentes, comment des engagements précis sont envisagés en matière de lutte contre l'étalement urbain induit par le projet.

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

AVIS DÉTAILLÉ

1 Présentation du projet

1.1 Contexte et présentation du projet

La Liaison intercantonale d'évitement nord de Montpellier (LIEN) est un projet de route départementale (RD 68) d'une longueur totale de 32 kilomètres entre l'A9 à Baillargues (à l'est) et l'A750 à Grabels (à l'ouest), qui contourne l'agglomération de Montpellier par le nord. Elle traverse treize communes.



Figure 1: Plan de situation - (source : CD34 - 2021)

Le LIEN a été prévu originellement en cinq sections. Depuis la décision de mise en œuvre du projet par le CD34 en 1988, trois sections ont été mises en service, entre 1992 (déviation de Saint-Gély-du-Fesc) et 2008 (entre Saint-Gély-du-Fesc et Castries). Il manque, pour assurer l'ensemble de la liaison telle qu'elle avait été initialement imaginée dans les années 1980 :

- le raccordement entre Saint-Gély-du-Fesc et l'A750 au lieu-dit Bel-Air à Grabels (représenté en orange tireté en haut à gauche de la figure 1), qui fait l'objet du projet donnant lieu au présent avis (dénommé « *avant dernier tronçon du LIEN* » dans le dossier présenté) ;
- la section de raccordement entre Castries et l'autoroute A9 à l'est de Montpellier (« *dernier tronçon* »), dont la demande de DUP n'a pas encore été déposée (*section non concernée par le présent avis et dont les impacts ne sont donc pas évalués dans le dossier présenté à la MRAe*).

D'est en ouest, le tracé du tronçon en projet (« avant-dernier tronçon du LIEN » ou « tronçon/section ouest ») part de l'A750 au niveau du giratoire de Bel-Air sur la commune de Grabels. Il descend jusqu'à la Mosson, qui sera franchie au moyen d'un ouvrage de grande ampleur, se raccorde à la RD127 (qui relie Grabels à Combaillaux) et la RD102 (qui relie Grabels à Saint-Gély-du-Fesc) – non représentées fig. 1 – par un échangeur, puis remonte vers la colline de Combaillaux pour rejoindre l'échangeur de Saint-Gély-du-Fesc sur la RD986 (qui dessert les communes situées au nord de l'agglomération de Montpellier et relie Montpellier aux Cévennes, en direction de Ganges). L'emprise du projet concerne le territoire des communes de Grabels, Combaillaux, Saint-Gély-du-Fesc et plus marginalement les Matelles et Saint-Clément-de-Rivière.

La section « ouest » concernée par le présent avis comprend :

- la création d'une liaison à deux voies, d'une longueur de 7,8 kilomètres, accompagnée d'une voie supplémentaire de 600 m dans le secteur du Mas de Gentil, reliant l'A750 à Bel-Air à l'échangeur sur la RD986 au sud de Saint-Gély-du-Fesc (cf carte fig. 2) ;
- le réaménagement à trois niveaux avec tunnel de l'échangeur sur la RD986 au sud de Saint-Gély-du-Fesc ;
- la mise à deux fois deux voies de la déviation de Saint-Gély-du-Fesc sur une longueur de 4 km et la mise en dénivelé du giratoire au nord de la commune ;
- les raccordements à la voirie existante (échangeurs et bretelles) ;
- les ouvrages de transparence hydraulique (23 au niveau de la nouvelle section Bel-Air / échangeur sud de Saint-Gély-du-Fesc, 14 réaménagés au niveau de la section existante) ;
- la réalisation ou le doublement de 20 ouvrages d'art (passage de voiries et de cours d'eau), dont deux ponts-routes à tabliers indépendants à simple travée de 73 m de long pour la traversée de la rivière La Mosson, et un pont-route à simple travée de largeur variant de 14,7 m à 15,85 m pour le cours d'eau du Pézouillet, et de 16 bassins de rétention ;
- la création de parkings relais au niveau des échangeurs de la RD 127 et de l'entrée sud de Saint-Gély-du-Fesc ;
- la création d'un itinéraire cyclable le long de la RD 986, entre l'échangeur sud de Saint-Gély-du-Fesc et la piste existante sur la RD 145.

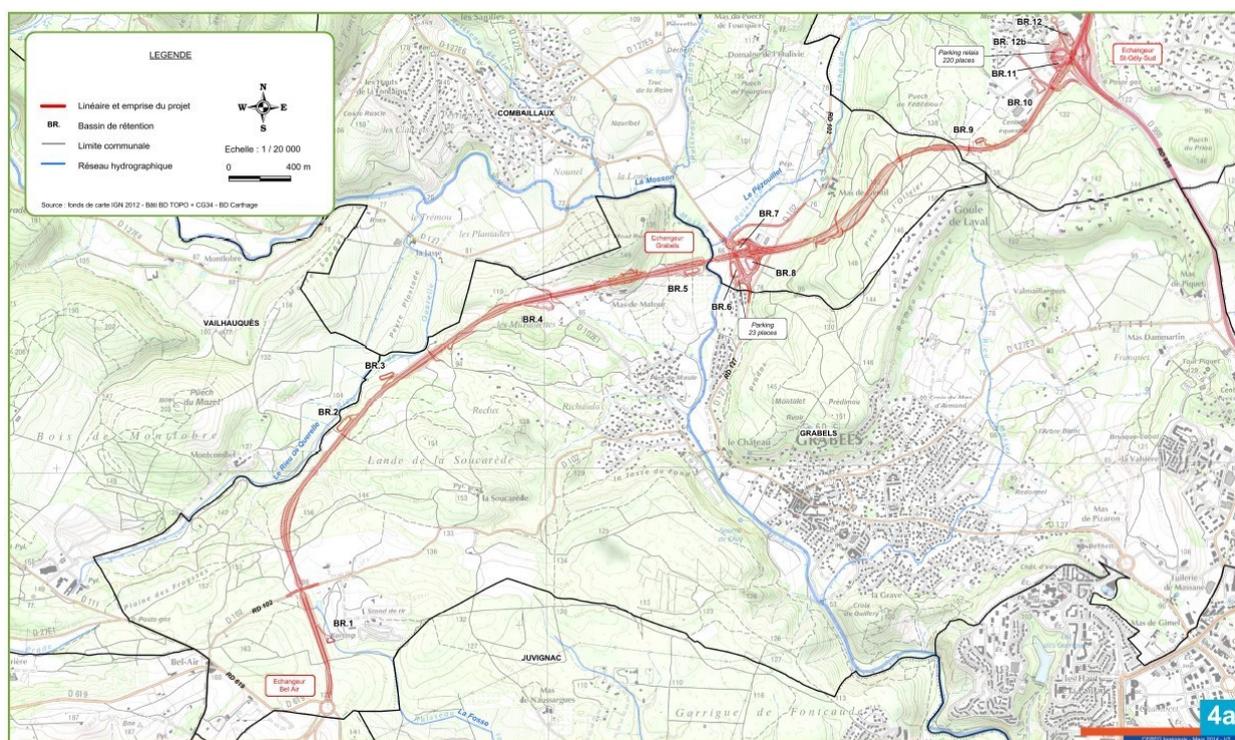


Figure 2: plan du projet pour la partie nouvelle de Bel-Air à Saint-Gély-du-Fesc (source dossier)

1.2 Objectifs du projet

Le dossier de DUP de 2014 définit ainsi les objectifs propres (EI p. 68) du projet de la « section ouest » du LIEN :

- « désenclaver l'arrière-pays au moyen de liaisons routières durables et efficaces,
- dynamiser ce territoire, en le rendant plus accessible et donc plus attractif sur le plan économique,
- faciliter les accès aux équipements touristiques, aux espaces naturels et de loisirs,
- fluidifier et diffuser le trafic routier, en diminuant les temps de trajets,
- s'inscrire dans l'organisation des déplacements de l'aire urbaine, en facilitant le développement des transports en communs et les rabattements intermodaux,
- résoudre les problèmes de sécurité routière et de saturation des pénétrantes urbaines de Montpellier ».

Par ailleurs le LIEN dans son ensemble est présenté comme une réponse à une préoccupation d'aménagement du territoire et ses effets attendus sur l'économie sont estimés comme positifs :

- « il permettra aux communes de l'arrière-pays d'impulser leur développement économique, en facilitant l'accès aux zones d'activités, aux équipements et aux espaces touristiques,
- il permettra à l'aire d'influence montpelliéraine de mieux organiser sa croissance, les nouvelles possibilités de liaison d'une zone périphérique à une autre offriront une meilleure répartition des flux donc de nouvelles possibilités en termes de développement économique. »

Enfin, à l'échelle de la métropole, il est également indiqué que le LIEN s'inscrit dans un réseau de voiries complet comprenant également : le contournement proprement dit de Montpellier, reliant la RD 65 au nord, le Contournement ouest de Montpellier (COM), l'A9-A709 au sud et la déviation est de Montpellier (DEM) avec comme objectif de « faciliter la mise en œuvre de plans de circulation dissuadant plus fortement la traversée des zones urbaines denses par des trafics de transit. Elle permet d'optimiser le réseau de voirie existant et, en particulier, de ne pas augmenter la capacité des voies de pénétration au Cœur d'Agglomération » (cf. notice p. 6).

L'accent est également mis sur l'intégration du trafic de transit au niveau régional (étude d'impact p 68) : « [Le LIEN] traduit la nécessité de mieux organiser les flux d'échanges entre les principales villes du département. Il s'agit notamment de faciliter les liaisons entre l'A9 vers Nîmes et la vallée du Rhône d'un côté, et l'A750/A75 vers Lodève et Millau de l'autre côté. ».

Néanmoins le maître d'ouvrage a affirmé une vision différente au moment de l'enquête publique de 2014 : « La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage et de sa volonté que le LIEN ne devienne pas à terme la liaison autoroutière entre l'A9 et l'A750 qui n'a jamais été la vocation première de cet aménagement, vocation qui reste le désenclavement des cantons nord de l'agglomération de Montpellier. » (extrait du rapport de la commission d'enquête p. 53).

Au-delà du fait que ces objectifs sont nombreux et finalement peu précis, il apparaît difficile pour le lecteur d'extraire dans le dossier les objectifs spécifiques du tronçon ouest objet de la DUP.

Le dossier précise notamment que :

- « La mise en service de la nouvelle section [...] attirera un trafic important, ce qui permettra de délester fortement les voiries communales et à vocation de desserte locale, qui doivent aujourd'hui accueillir un trafic de transit vers l'agglomération montpelliéraine notamment. A l'inverse, l'achèvement du LIEN entraînera une hausse des trafics sur le LIEN existant. Ces évolutions des trafics s'expliquent par des modifications dans l'organisation des déplacements routiers entre le nord et l'est/sud-est de l'agglomération de Montpellier suite à la mise en service du LIEN » (résumé non technique p.7)
- « la mise en service du LIEN entre l'échangeur de Bel-Air (A750) et Saint-Gély-du-Fesc (RD 986) offre un itinéraire alternatif à la traversée des centres urbains des communes » (notice p.6).

La MRAe note qu'au vu du dossier de DUP, il subsiste une ambiguïté sur l'objectif de la mise en œuvre du tronçon Saint-Gély-du-Fesc – Bel-Air au sens où le trafic de transit entre les deux autoroutes pourrait être facilité,

ce qui viendrait en contradiction avec les objectifs d'en faire une liaison de desserte des communes du nord de l'agglomération. Il n'est ainsi pas précisé en quoi le fait de finaliser la construction du LIEN dans son intégralité tel qu'imaginé dans les années 1980 n'aurait pas pour objectif de faciliter le trafic de transit inter-autoroutes.

Cette question est plus amplement discutée au chapitre « 4.3. Déplacements ».

La MRAe recommande de clarifier les objectifs du LIEN en général, dont certains peuvent apparaître comme contradictoires dans l'étude d'impact, en indiquant ceux qui sont déjà atteints au moins partiellement par sa réalisation actuelle, et surtout de préciser les objectifs spécifiques du tronçon ouest, objet du présent avis, et notamment d'expliquer en quoi il ne deviendrait pas principalement un ouvrage de transit inter-autoroutes.

Dans la suite du présent avis, le mot « projet » s'appliquera au tronçon « ouest » Saint-Gély-du-Fesc à Bel-Air, sauf mention contraire.

1.3 Contexte juridique du projet

Le projet s'inscrit dans un processus juridique complexe dont la chronologie peut être résumée ainsi :

- 13 septembre 1999 : délibération de l'assemblée départementale approuvant la mise à l'étude de la section ouest du LIEN reliant l'A750 secteur de Bel-Air à la RD 986 au sud de Saint-Gély-du-Fesc ;
- 01 juin 2010 : avis de l'autorité environnementale² (Préfet de la région Languedoc-Roussillon) sur le projet de LIEN section ouest ;
- 11 janvier 2011 : arrêté préfectoral de DUP et de mise en compatibilité des POS/PLU pour le projet de LIEN entre Bel-Air et Saint-Gély-du-Fesc ;
- 19 février 2013 : annulation de l'arrêté préfectoral du 11 janvier 2011 par le Tribunal administratif (TA) de Montpellier ;
- 03 juin 2013 : délibération de l'assemblée départementale approuvant la relance des études du LIEN et adoptant les modalités de la concertation publique du 17 juin 2013 au 30 septembre 2013 ;
- 18 novembre 2013 : délibération de l'assemblée départementale décidant de poursuivre les études détaillées et procédures nécessaires à la mise en œuvre de la variante retenue.
- 11 juin 2014 : avis de l'autorité environnementale³ (Préfet de la région Languedoc-Roussillon) sur le projet modifié suite à concertation ;
- 25 août 2014 - 30 septembre 2014 : enquête publique relative à la DUP, à la mise en compatibilité des POS et PLU des communes de Combaillaux, Grabels, Les Matelles, Saint-Clément-de-Rivière et Saint Gély-du-Fesc, à l'autorisation au titre de la loi sur l'eau, à l'autorisation de défrichement et à la création et au classement de voirie ;
- 8 mars 2015 : arrêté préfectoral de DUP ;
- 8 avril 2015 : arrêté préfectoral d'autorisation au titre de la loi sur l'eau ;
- 25 mars 2016 : arrêté préfectoral d'autorisation de défrichement.

La commune de Grabels et une association de riverains ont demandé au TA de Montpellier d'annuler l'arrêté préfectoral de DUP, demande rejetée par jugement du TA le 8 mars 2016, jugement lui-même annulé par arrêt de la Cour administrative d'appel de Marseille (CAA) du 19 février 2018.

Sur pourvoi du ministre de l'Intérieur et du CD34, le Conseil d'État a annulé cet arrêt de la CAA par décision du 1^{er} avril 2019 et la CAA a annulé le jugement du 8 mars 2016 et rejeté la demande de la commune auprès du TA, par arrêt du 14 novembre 2019, rejetant les conclusions tendant à l'annulation de l'arrêté de DUP du 9 mars 2015.

En avril 2020, la commune de Grabels, par pourvoi sommaire et sur la base d'un mémoire complémentaire, a demandé au Conseil d'État d'annuler l'arrêt de la CAA du 14 novembre 2019.

² http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/AE_section_LIEN_cle161683.pdf

³ http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Avis_AE_Projet_de_route_departementale_no68_cle0bed15.pdf

Enfin, par décision du 9 juillet 2021⁴, le Conseil d'État a sursis à statuer sur le pourvoi de la commune : ce sursis est accordé jusqu'à ce que le préfet de l'Hérault soit en mesure de prendre un arrêté de régularisation à l'issue d'une nouvelle consultation de l'Autorité environnementale. En effet, le fait que l'avis de l'Ae de 2014 ait été signé par le préfet de région également préfet de l'Hérault, signataire de l'arrêté de DUP, apparaît comme un *vice de procédure substantiel*.

Il est donc demandé au préfet de l'Hérault de re-consulter une autorité indépendante, à savoir la MRAe⁵. C'est dans ce contexte que la MRAe délibère le présent avis.

Du fait de ce contexte, l'avis de la MRAe porte sur un dossier daté de 2014 pour l'étude d'impact et de différents documents postérieurs (listés ci-après) ,

L'avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'étude d'impact, la prise en compte de l'environnement dans le projet, ainsi que sur la mise à disposition du public des éléments nécessaires à la compréhension des incidences du projet, sur la base de ces documents.

2 Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Au regard des effets attendus de la mise en œuvre du projet et des sensibilités environnementales du secteur d'implantation du tracé, les principaux enjeux environnementaux identifiés sont :

- la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques ;
- la limitation de la consommation d'espaces naturels et agricoles ;
- les déplacements et la limitation des pollutions et nuisances concernant la qualité de l'air et l'ambiance sonore ;
- la prise en compte du changement climatique.

3 Composition du dossier, qualité de l'étude d'impact et justification du projet

Le dossier transmis à la MRAe comprend les pièces relatives à la demande de DUP de 2014, constituée de l'étude d'impact (EI) de 2014 ainsi que plusieurs autres documents :

- dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (code de l'environnement) ;
- dossier de demande d'autorisation de défrichement au titre du code forestier ;
- le rapport final de la commission d'enquête publique de 2014 ;
- le dossier de demande de dérogation à l'atteinte aux espèces protégées de 2017 (code de l'environnement) ;
- un dossier complémentaire de demande de dérogation additionnelle, issu de données de 2020, en cours d'instruction par l'État (DREAL) (cf. chapitre « Biodiversité »).

Formellement, l'EI contient les éléments prévus dans l'article R. 122-5 du code de l'environnement à la date du 11 juin 2014. Elle comporte la présentation et l'appréciation des effets sur l'environnement de l'ensemble du programme d'aménagement que constitue le LIEN.

Conformément à l'article R. 414-23 du code de l'environnement, le dossier comprend une évaluation simplifiée des incidences sur les sites Natura 2000 situés à proximité, qui conclut valablement à l'absence d'incidences significatives du projet sur les objectifs de conservation de ces zones.

Le dossier comprend une « étude socio-économique » (ESE), réalisée en 2009 et actualisée en 2014, comme le prévoit le code des transports (articles L. 1511-1 à 6 et R. 1511-1).

4 <http://www.conseil-etat.fr/fr/arianeweb/CE/decision/2021-07-09/437634>

5 Le Conseil d'Etat octroie trois mois à la préfecture pour régulariser cet acte et précise que s'il s'avère que l'avis diffère substantiellement du premier avis, le préfet devra organiser des « consultations complémentaires », à savoir une nouvelle enquête publique et la préfecture disposera alors d'un délai de neuf mois au total.

En termes de lisibilité pour le lecteur, la principale difficulté réside dans le manque de clarté entre ce qui relève du projet global de LIEN et ce qui relève du seul tronçon concerné par le présent avis. Compte tenu de l'ancienneté du dossier, transmis à la MRAe à titre de régularisation, les cartes présentées ne sont de fait pas à jour (notamment elles ne présentent pas le doublement de l'A9 par l'A709).

3.1 Justification du projet et variantes

Les tronçons existants du LIEN ont été mis en service entre 1992 et 2008. Pour la poursuite du projet (tronçon ouest du LIEN notamment), il est attendu de l'ESE produite en mars 2014 qu'elle dresse un premier bilan du fonctionnement des tronçons existants et, surtout, qu'elle explicite le plus clairement possible les avantages et inconvénients de la section objet du présent avis, à savoir, d'une part, la mise à deux fois deux voies de la déviation existante de Saint-Gély-du-Fesc et, d'autre part, la réalisation du nouveau tronçon « ouest » de Saint-Gély-du-Fesc au raccordement à l'A750 au lieu-dit Bel-Air.

Une partie des résultats attendus de la mise en service du LIEN étant déjà, en 2014, obtenus par sa réalisation partielle, l'ESE doit donc éclairer le maître d'ouvrage, les autorités compétentes à délivrer les autorisations et le public sur les bénéfices et incidences additionnels attendus des derniers tronçons à construire. L'étude doit également mettre en évidence les bénéfices attendus de l'infrastructure dans son ensemble qui ne pourraient être obtenus si ces derniers tronçons n'étaient pas réalisés, et notamment la section ouest objet du présent avis.

Or l'ESE présente, pour l'essentiel de ses 102 pages et souvent en des termes très généraux, les avantages et les impacts de la réalisation du LIEN dans son ensemble, y compris donc la partie déjà en service depuis 2008. Seuls les chapitres concernant les prévisions de trafic et les éléments économiques et financiers sont véritablement spécifiques au tronçon nouveau à réaliser. Pour le reste du document, il est extrêmement difficile pour le lecteur d'isoler et de comprendre les effets spécifiques actuels et futurs de l'infrastructure en projet notamment en termes d'urbanisme, de développement résidentiel et économique.

La MRAe recommande de reprendre l'étude d'impact, dont l'évaluation socio-économique, en distinguant nettement les effets de l'infrastructure déjà réalisée de l'exposé, développé et clarifié, de ce qu'apporterait le nouveau tronçon à réaliser par rapport à l'existant, en termes positifs et négatifs, notamment du point de vue de l'environnement.

Le dossier rappelle que ce projet constitue l'avant-dernier tronçon du projet global du LIEN dont les deux tiers ont été réalisés et précise que les études réalisées pour la DUP de 2011 ont estimé, pour la période de 2004 à 2020, une évolution forte des trafics journaliers sur les axes convergents vers Montpellier :

- « les RD 102, entre Grabels et l'A 750, et la RD 127 en traversée de Grabels, subissent des trafics domicile-travail importants, du fait de l'accroissement fort des populations vivant à l'extérieur de Montpellier et s'y rendant pour le travail, pour lequel ces infrastructures n'ont pas été prévues »,
- « l'ouvrage de franchissement de la Mosson par la RD 102 ne possède qu'une voie de circulation et se pratique à double sens, ce qui crée de files d'attente pour les usagers »,
- « des problèmes notoires de circulation sont localisés au niveau des échangeurs nord et sud de Saint-Gély-du-Fesc, leurs caractéristiques géométriques ne permettant plus d'absorber les trafics qui y sont pratiqués »,
- « la section de RD 986 concernée par le projet (déviation de Saint-Gély-du-Fesc) connaît actuellement des conditions de circulation satisfaisantes, mais cet axe ne pourra supporter les augmentations de trafic prévues à moyen terme ».

L'EI ne présente pas les chiffres sur lesquels s'appuient ces considérations ainsi que des données sur les raccordements des N109 et RD986 avec la RD65 qui subissent également des densités très fortes de trafic aux heures de pointe.

En termes d'analyse des variantes, le dossier présente quatre fuseaux (retenus à l'issue de la concertation 2013) pour l'achèvement de la connexion ouest du LIEN avec l'A750. L'analyse multicritères, qui prend notamment en compte les surfaces consommées d'habitats et les enjeux biodiversité, aboutit au choix du fuseau n°1 (cf. fig. 3). Sur les deux variantes étudiées pour ce fuseau, l'une passant au nord, l'autre au sud du Mas de Gentil qui apparaissent sensiblement équivalentes au titre des autres critères, la MRAe relève que c'est la variante 1A passant au sud du Mas qui a été retenue pour ses moindres effets négatifs sur l'activité agricole et l'environnement (minimisation des surfaces impactées).

3.2 Articulation avec les plans et programmes d'ordre supérieur

Le projet de LIEN s'inscrit dans un territoire concerné par deux SCoT :

- le SCoT de la communauté d'agglomération de Montpellier (approuvé le 17 février 2006 et applicable au moment de la DUP de 2014),
- le SCoT du Grand Pic Saint Loup (arrêté en 2019).

Il est rappelé que le SCoT de 2006 de la communauté d'agglomération de Montpellier visait à diminuer la part de l'automobile dans les déplacements urbains et à protéger le cœur de l'agglomération du trafic de transit, notamment de transport de marchandises, en favorisant le report des automobiles sur les voies de contournement adaptées et vers les transports publics⁶.

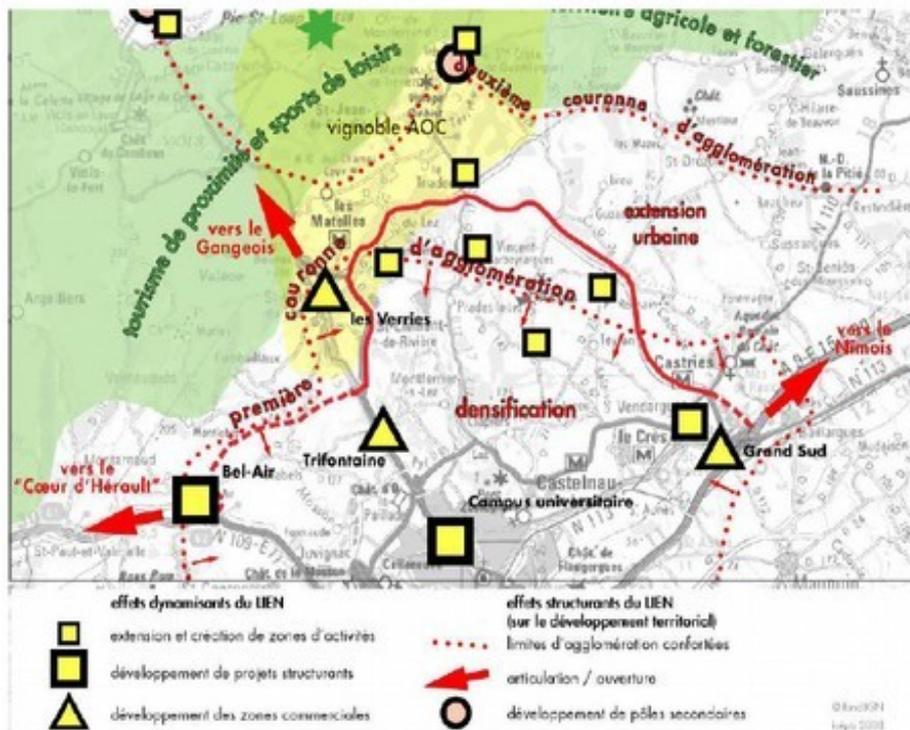


Figure 4: effets du LIEN sur la dynamique économique et territoriale (source dossier).

Le projet s'inscrit également dans le plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération de Montpellier 2010-2020, validé le 16 juillet 2012 qui explore « toutes les alternatives à la voiture pour se déplacer mieux et autrement » et vise à « engager la révolution des mobilités ». Son objectif majeur est d'atteindre au moins 50% de part modale pour les écomobilités à l'échelle de la communauté d'agglomération et 65% à l'échelle de la ville-centre.

A ce titre, trois champs d'actions principaux sont définis :

- « Construire la ville des courtes distances pour réduire la dépendance automobile par un urbanisme de proximité,
- Agir sur les comportements pour accélérer la transition vers de nouvelles pratiques de mobilité,
- Déployer une offre de transport intermodale à l'échelle de la métropole ».

Le projet de LIEN s'inscrit selon le PDU de 2012 dans l'objectif de « hiérarchisation des voiries de l'agglomération », vise à en renforcer la lisibilité et dissuader plus fortement la traversée des zones urbaines

6 Pour information, le SCoT métropolitain de 2018 n'était pas applicable au moment de la DUP du projet, projet listé parmi les projets d'infrastructures structurants.

denses par des trafics de transit. La MRAe souligne l'intérêt de cet objectif, mais note néanmoins que le projet ne s'inscrit pas dans les trois champs d'actions définis plus haut, au sens où il n'est pas démontré que le projet de LIEN, et notamment la section ouest réduise la dépendance automobile et agisse sur les comportements, compte tenu du trafic induit qu'il pourra générer (cf. chapitre déplacements).

4 Prise en compte de l'environnement

4.1 Biodiversité

Le projet prend place au sein d'une zone relativement diversifiée et écologiquement intéressante alternant garrigues calcicoles de l'étage dit méso-méditerranéen et flore associée, peuplements forestiers et parcelles agricoles et viticoles. Le projet impactera ainsi une surface d'environ 80 ha⁷ concernant à 35 % les boisements, 15 % les cultures, 11 % les garrigues⁹, 3 % les pelouses, et va par conséquent entraîner la fragmentation d'habitats naturels diversifiés, abritant un grand nombre d'espèces et l'interruption de continuités écologiques.

Zonages et protections réglementaires

Le projet n'intersecte pas d'espace naturel de type ZNIEFF⁸ ou Natura 2000.

Il traverse l'espace relatif à plusieurs Plans nationaux d'action (PNA) : Lézard ocellé, Pie Grièche méridionale, Pie Grièche à tête rousse, Odonates⁹ (Cordulie à corps fin et du Sympétrum depressicolum) et l'extrémité nord de la zone d'étude du projet touche le domaine vital du PNA de l'Aigle de Bonelli.

Le projet intersecte également plusieurs espaces boisés classés¹⁰ (EBC) : le principal site concerné est le massif boisé du Mas Gentil ou Bois de Gentil qui, selon l'étude d'impact de 2014, constitue une des « *fenêtres vertes* » sur le territoire étudié, ses boisements « *de par leur diversité, présentent également un fort intérêt patrimonial et environnemental* » (p. 171 de l'EI). L'EBC est considéré comme contribuant « *à une ceinture verte autour de l'agglomération Montpelliéraine* » (p. 175), il a néanmoins fait l'objet de travaux de défrichement depuis pour une surface de 29 ha¹¹. L'aménagement concerne également plus marginalement trois autres EBC¹².

Continuités écologiques

L'impact principal d'une infrastructure linéaire telle qu'une route est la fragmentation de l'espace et la rupture des continuités écologiques, en constituant de fait une barrière physique difficilement franchissable pour de nombreuses espèces animales. Un des enjeux essentiels du projet en la matière est donc de limiter la fragmentation et l'interruption des continuités écologiques, comme identifié à juste titre dans le dossier (p. 139 de l'EI). De plus, la circulation automobile accompagnant le projet augmentera significativement la mortalité des espèces susceptibles de traverser la voie, et influe également sur la dynamique des populations locales (p. 272). Le projet propose de réduire cet impact par la mise en place de passage à faune aérien (éco-pont : grande et moyenne faune, reptiles, insectes, etc.) et sous-terrain (buse, ponts cadre : amphibiens, certains insectes, petite faune), cf. ci-dessous.

Plusieurs « *corridors écologiques* » de la zone d'étude sont identifiés dans le SRCE (Schéma régional de continuité écologique) de l'ex-région Languedoc-Roussillon comme devant être remis en « *bon état* » : « *réservoirs* » du Mas de Matour et du Bois de Gentil ainsi que le « *corridor* » constitué du cours d'eau de la Mosson. Ces corridors et réservoirs ne sont cependant pas représentés dans le dossier.

7 La partie « élargissement » comprend ainsi une surface de 24,4 ha, tandis que la partie « création » s'étend sur une surface totale de 54,26 ha (source : dossier complémentaire de demande de dérogation espèces protégées)..

8 Zone naturelle d'inventaires écologique faunistique et floristique.

9 Ordre comprenant notamment les libellules.

10 Espaces acquis par le département de l'Hérault au titre de la taxe départementale des espaces naturels sensibles (TDENS).

11 Défrichement autorisé par arrêté préfectoral du 25 mars 2016 suite à une procédure réglementaire menée en 2014 corrélativement à l'enquête publique, et effectué en période de moindre impact pour la faune, hiver 2020.

12 EBC situé sur Saint Gély du Fesc au droit de la RD 986 à l'entrée de la commune, EBC à l'ouest de La Soucarède, près du Rieu de Querelle, EBC des communes de Saint Gély du Fesc, des Matelles et de Saint-Clément-de-Rivière, dans la section doublée à hauteur de l'extrémité nord du golf de Coulondres.

La MRAe recommande de présenter les corridors et réservoirs écologiques identifiés au SRCE comme devant être remis en « bon état » concernés par le projet.

Zones humides

Les inventaires (Syndicat du Bassin du Lez, ECO-MED) mettent en évidence deux zones humides au niveau de la zone d'implantation du projet, dont celle liée à la ripisylve de la Mosson « *Ripisylve de la Mosson au Mas de Matour* » qui s'étend sur environ 3 ha et présente une valeur écologique élevée.

Les travaux prévus (nouvel ouvrage de franchissement de la Mosson, traversée du Pézouillet, allongement des ouvrages actuels de franchissement de la Lironde et du Rieubéron) ne nécessiteront pas d'intervention dans le lit mineur des cours d'eau. Ils seront néanmoins à l'origine de dessouchage des berges (sur un linéaire de 45 m pour la Lironde et 15 m pour le Rieubéron) avec un impact localisé sur la ripisylve de ces cours d'eau.

Autres habitats naturels, faune et flore

Les principaux habitats naturels constitués de garrigues calcicoles méditerranéennes, de pelouses ouvertes à Brachypode, de peuplements à pin d'Alep et chêne vert présentent un enjeu notable de conservation du fait de leur rareté sur le territoire et de la pression urbaine, ainsi que les alignements d'arbres¹³.

Les inventaires faune, flore (cabinet Eco-med et Ecologistes de l'Euzière) ont été réalisés d'avril 2013 à mars 2014, ce qui, nonobstant leur ancienneté vis-à-vis du présent avis, représente une période de temps suffisante pour être représentative. L'étude a bien pris en compte l'ensemble de la zone d'emprise du projet (y compris les secteurs nécessaires au chantier et les zones de dépôt de matériaux).

Ces inventaires ont montré la présence de nombreuses espèces ou d'habitats d'espèces présentant un statut de protection réglementaire, parmi lesquels :

- la flore (Glaïeul douteux) ;
- les insectes (Zygène cendrée, Diane, Proserpine et Magicienne dentelée) ;
- les reptiles (notamment le Lézard ocellé, le Psammodrome d'Edwards, le Psammodrome algire, la Couleuvre à échelons, la Couleuvre d'Esculape, le Seps strié...) ;
- les amphibiens (Pélobate cultripède, Pélodyte ponctué, Tritons marbré et palmé, grenouilles vertes du complexe Perez/Graf et rieuse, Crapauds commun et calamite, Rainette méridionale...);
- les oiseaux (Circaète Jean-le-Blanc, Pie-grièche à tête rousse et méridionale, Rollier d'Europe, Busard cendré...);
- et les mammifères avec notamment 17 espèces de chiroptères.

Malgré les nombreuses mesures d'évitement et de réduction envisagées au titre de l'application de la séquence éviter-réduire-compenser (ERC), des impacts résiduels subsistent sur ces espèces. Par conséquent, le projet a fait en 2019 l'objet d'une autorisation¹⁴ de dérogation aux interdictions relatives aux espèces de flore et de faune protégées en application des articles L. 411-2 et R. 411-6 à 14 du code de l'environnement et d'un avis favorable sous conditions du Conseil national de la nature (CNPN) en date du 12 juillet 2018¹⁵. Cette dérogation concernait au total 109 espèces.

Par la suite, du fait de la transmission au préfet de l'Hérault de pointages signalant la présence de huit espèces protégées avérées sur le périmètre du projet et n'ayant, pour cinq d'entre elles, pas été intégrées dans l'arrêté du 8 juillet 2019, une demande de dérogation additionnelle a été déposée par le maître d'ouvrage le 30 avril 2021. Sur la base de ces éléments¹⁶, un projet d'arrêté complémentaire a été préparé par les services de l'État pour

13 Comme indiqué plus haut des travaux de défrichement (bois du Mas Gentil) ont déjà été autorisés et réalisés.

14 Arrêté n°DREAL-BMC-2019-189-01 en date du 8 juillet 2019

15 Ces conditions visaient à renforcer l'engagement du maître d'ouvrage à appliquer les mesures de réduction par des dispositions techniques (passage de faune par exemple), de renforcer les mesures compensatoires proposées et de lever le doute sur l'effectivité des mesures préconisées par la mise en place d'un comité de pilotage et des suivis précis des engagements pris.

16 cf. notamment « Complément au dossier de saisine du CNPN relatif à la demande de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces protégées » - ECO-MED Ecologie & Médiation – Département de l'Hérault – Février 2021

vingt-huit espèces et a donné lieu à une consultation du public par voie électronique¹⁷ entre le 23 juillet et le 7 août 2021.

En parallèle, le CNPN a de nouveau été sollicité pour avis sur cette demande complémentaire et a rendu son avis en date du 27 août 2021. Le CNPN s'est exprimé de manière favorable sur la demande additionnelle de dérogation, en émettant un certain nombre de réserves.

Mesures d'évitement et de compensation

Parmi les espèces impactées, bien que la présence de la Cordulie à corps fin soit considérée par le dossier comme potentiellement présente sur le site d'étude, la MRAe estime que les impacts sur cette espèce menacée faisant l'objet d'un PNA sont sous-estimés, que ce soit en phase travaux et en phase exploitation, malgré l'évitement de la plupart des zones humides et ripisylves. Il convient donc de préciser l'analyse des impacts du projet et d'adapter le cas échéant les mesures prévues pour limiter et compenser les pertes pour cette espèce.

La MRAe recommande de mieux évaluer les impacts et de renforcer le cas échéant les mesures proposées pour la protection de la Cordulie à corps fin, tout au long du cycle de l'espèce.

Plus globalement, l'ensemble des mesures prévues, qui correspondent à des engagements du maître d'ouvrage, figure dans l'arrêté du 08 juillet 2019, avec notamment :

- des aménagements prenant en compte le passage de la faune dans un souci de transparence de l'infrastructure :
 - passages à faune aériens (éco-ponts: grande et moyenne faune, reptiles, insectes, etc.) et sous-terrains (buse, ponts cadre : amphibiens, certains insectes, petite faune) ;
 - passages inférieurs, passages dans les clôtures pour la petite faune ;
 - création de « *hop-over*¹⁸ » pour les chiroptères.
- des mesures de compensation sur une surface totale de 330 ha ;
- des mesures d'accompagnement (encadrement et accompagnement des travaux par un écologue, suivi des impacts du projet trente ans après sa mise en service).

Le dossier considère que la mise en œuvre de ces mesures ne nuira pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces protégées impactées par le projet.

Les aménagements proposés pour la petite faune (passages inférieurs et supérieurs) sont des dispositions nécessaires afin de limiter les discontinuités et de favoriser le brassage des populations animales. Le dossier reste néanmoins relativement succinct sur ces mesures (EI p. 274 : « *A chaque fois que cela sera possible [...]* », « [...] *lorsque les sujétions techniques l'y autorisent [...]* »). Ceci mériterait plus de précision, ne serait-ce que du fait de l'impact financier que les mesures peuvent représenter, et sur l'engagement du maître d'ouvrage à poursuivre les objectifs de préservation de la biodiversité et de non atteinte aux continuités écologiques notamment.

La MRAe recommande de préciser les mesures techniques visant à faciliter la transparence de l'infrastructure vis-à-vis de la faune : nombre et coût estimés, localisation en première approche des passages inférieurs et supérieurs et pertinence au regard des corridors écologiques notamment.

Le projet prévoit en outre, dans les secteurs à enjeux, la réalisation de clôtures pour la grande faune, doublées par endroit de clôtures pour la petite faune. Le dossier indique (EI p. 276) que le positionnement précis des clôtures, leur hauteur et la taille des mailles seront définis en concertation avec les acteurs et gestionnaires du milieu naturel en phase projet, ce à quoi la MRAe souscrit.

Les mesures compensatoires des impacts résiduels proposées sont relativement importantes en termes de surfaces qui seront acquises et/ou mises en gestion adaptée par le maître d'ouvrage, à savoir environ 330 ha réparties sur cinq sites, étant entendu que le dossier affirme que celles prévues initialement dans l'arrêté du 8

17 Sur le site internet de la DREAL.

18 Système consistant à créer des passages pour guider les chiroptères au-dessus du trafic routier en réduisant les dommages de collision directe par plantation d'arbres matures de chaque côté de la route dont les houppiers se rejoignent)

juillet 2019 sont à même de couvrir les besoins compensatoires associés aux espèces faisant l'objet d'une demande de dérogation additionnelle, ce à quoi la MRAe souscrit globalement¹⁹.

Néanmoins les espaces identifiés pour la compensation ne sont, en très grande majorité, ni en mauvais état écologique ni même menacés au vu de l'état de conservation fourni dans le dossier : tous les sites sont qualifiés en état de conservation « bon », à l'exception du site de Restinclières de 26 ha, considéré comme « mauvais ». Aussi l'*additionalité*, ou la *plus-value écologique*, qui doit prévaloir lors de la mise en place de telles mesures n'apparaît pas évidente, ce que reconnaît le dossier de demande p. 98 tout en modulant ce constat par le fait que la taille de l'ensemble des sites qui représente « le triple des résultats des calculs du ratio de compensation surfacique ».

Les modalités des mesures de gestion des espaces compensatoires (telles que les surfaces des îlots de senescence...) ne sont pas précisées et quantifiées et, de fait, la réelle fonctionnalité des aménagements telles que les mares par exemple ne sont pas suffisamment démontrées. La MRAe note que ce défaut de quantification via des indicateurs appropriés constitue les principales réserves formalisées par le CNPN.

La MRAe recommande de renforcer la démonstration de l'additionalité écologique des mesures compensatoires proposées et, le cas échéant, de les adapter en conséquence. Elle recommande également de préciser et quantifier les mesures proposées et de fournir des indicateurs de suivi adaptés pour mesurer leur efficacité.

La principale espèce de flore à enjeu modéré de conservation identifiée par le dossier de demande de dérogation complémentaire est le Glaïeul douteux dont 50 pieds sont situés sur l'emprise de l'ouvrage ; certains d'entre eux feront l'objet de transplantation. Des tests de germination seront également effectués après récolte de graines de cornes. Il s'agit là d'une solution compensatoire à « caractère expérimental » accompagnée par le Conservatoire botanique national méditerranéen (CBNM). Le dossier ne fournit néanmoins pas d'éléments sur les chances de succès d'un tel dispositif et d'éventuelles solutions de conservation alternatives à mettre en œuvre en cas d'échec.

La MRAe recommande de fournir l'avis du CBNM sur les chances de succès de la germination des pieds de Glaïeul douteux, et de prévoir en cas d'échec une solution alternative.

Enfin la MRAe note l'engagement du maître d'ouvrage à créer un comité de pilotage pour le suivi de ces mesures.

4.2 Consommation d'espace

Le projet se situe principalement en zones naturelles et agricoles, dans un contexte d'alternance de garrigues calcicoles, de pinèdes et de parcelles agricoles. L'EI ne permet pas de déterminer précisément la répartition des surfaces impactées selon le type d'espaces, il est simplement indiqué que le projet a une emprise essentiellement sur les terres agricoles et les espaces boisés ou naturels (à hauteur de 95 %) et la mention de la surface totale impactée ne figure pas dans l'EI, ce qui constitue une difficulté pour la compréhension du lecteur. On trouve néanmoins plus de précisions dans le dossier de demande de dérogation complémentaire à l'atteinte aux espèces protégées qui précise que cette surface représente près de 80 ha (24,4 ha pour la partie « élargissement » et 54,26 ha pour la partie « création »).

La MRAe note que cette consommation d'espace dont il est difficile d'appréhender le calcul dans le dossier, n'est pas mise en perspective de l'enjeu de préservation des espaces agricoles et naturels à l'échelle de la métropole.

19 Le dossier de demande de dérogation additionnelle de 2021 explique que la « dette compensatoire » varie en fonction notamment de l'enjeu local de conservation et du niveau d'impact subi par l'espèce considérée et démontre, néanmoins sans le détailler, que les mesures compensatoires initialement définies pour le projet du LIEN couvrent les besoins des espèces présentées dans la demande de dérogation complémentaire : les espèces nouvellement concernées sont associées à un niveau d'impact très faible, excepté le Glaïeul douteux (faible), niveaux inférieurs à ceux ayant permis de calculer la dette compensatoire de la première demande.

Conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation

L'étude précise que le LIEN, du fait de l'amélioration de la desserte des communes, sera un élément moteur du développement économique (donc urbain) de ces territoires :

- « *il permettra aux communes de l'arrière-pays d'impulser leur développement économique, en facilitant l'accès aux zones d'activités, aux équipements et aux espaces touristiques ;*
- *il permettra à l'agglomération montpelliéraine de mieux organiser sa croissance, les nouvelles possibilités de liaison d'une zone périphérique à une autre offriront une meilleure répartition des flux donc de nouvelles possibilités en termes de développement économique ».*

L'étude souligne l'enjeu de la volonté et de la capacité des communes à maîtriser leur étalement urbain, tout en permettant leur développement économique. Il est ainsi précisé que les bénéfices apportés par la meilleure desserte depuis le LIEN doivent s'inscrire, par la prise de mesures strictes, dans une volonté de préservation des zones agricoles et naturelles, donc en densifiant le tissu urbain existant. Le regain économique apporté par l'amélioration de la desserte des communes concernées devra s'exprimer principalement aux cœurs des territoires urbanisés, par la requalification d'espaces mal agencés, la densification, et le remplissage de dents creuses.

Sans que cela relève directement de la compétence du maître d'ouvrage, il est affirmé en particulier dans le dossier que les SCoT et les PLU concernés ne devront en aucun cas ouvrir à une urbanisation nouvelle les zones agricoles et naturelles qui jouxtent aujourd'hui le projet.

L'ESE indique également que le projet induira certainement des créations ou des extensions de zones d'activités à proximité des extrémités du nouveau tronçon. Il est notamment mentionné que plusieurs grands projets structurants bénéficieront des effets de la nouvelle infrastructure (comme le site de Naussargues/Bel-Air, la Zone d'activité économique (ZAE) du Mijoulan à Saint-Georges d'Orques) et que « *la nouvelle infrastructure va élargir la zone de chalandise autour du pôle commercial Carrefour-Trifontaine* » qui va devenir plus rapidement accessible pour toute la zone ouest de l'agglomération.

La MRAe note positivement que le maître d'ouvrage démontre une préoccupation en matière de lutte contre l'étalement urbain induit par le projet. Cependant le dossier ne décrit que très succinctement ces évolutions induites et s'il met en garde contre le risque d'un étalement urbain mal maîtrisé, il ne propose comme autres solutions ou garanties que les bonnes intentions souhaitées des communes concernées, le département n'ayant pas la compétence planification..

Seules des mesures plus précises et opérationnelles, en lien avec les collectivités concernées permettraient de prévenir le phénomène de périurbanisation et le risque d'étalement urbain.

La MRAe considère que le dossier présente une grande incertitude sur les conséquences du projet sur l'extension de la périurbanisation, sans faire état d'actions ou de décisions concertées permettant d'éviter que ce projet devienne un facteur de développement urbain mal maîtrisé et induise une consommation d'espaces ayant des incidences environnementales.

La MRAe recommande au maître d'ouvrage d'explicitier, en lien avec les collectivités compétentes, comment des engagements précis sont envisagés en matière de lutte contre l'étalement urbain induit par le projet de LIEN.

4.3 Déplacements

Généralités

L'étude d'impact resitue le projet au sein du réseau routier global qui va être concerné par la mise en service du LIEN dans son intégralité. Ce réseau est constitué de l'ensemble des voiries localisées au nord et à l'ouest de l'agglomération de Montpellier, notamment pour les principales :

- l'A 750 (ex RN 109), qui présente une double fonction : elle permet de relier l'A75 à l'agglomération de Montpellier mais dessert également les communes de l'ouest de l'agglomération ;
- la RD 986, qui dessert les communes situées au nord de l'agglomération de Montpellier et relie Montpellier aux Cévennes et au-delà, en direction de Ganges ;
- la RD 17, qui dessert les communes situées au nord de Montpellier : Prades-le-Lez, Saint-Mathieu-de-Tréviers, etc ;
- l'autoroute A9 qui assure une importante fonction d'accès à l'ensemble de l'agglomération. Le trafic de desserte d'agglomération se double du trafic de transit régional, national et international, ce qui génère également des ralentissements plus ou moins importants selon les heures et les périodes de l'année. Le doublement de cette autoroute (A 709) est achevé au droit de la métropole.

Il convient également de rajouter le projet de contournement ouest de Montpellier (COM), dont la DUP a été approuvée le 2 septembre 2021, et qui à terme opérera la jonction entre l'A 709 et l'A 750.

Au droit même du projet, le réseau routier se compose de voiries d'intérêt départemental et local (RD 986, RD 102, RD 127, RD 619) (cf. carte)



Figure 5: carte des axes routiers en 2014 (source dossier, l'A709 n'y figurant pas)

Méthodologie

Une « étude de trafic » de janvier 2014 a été réalisée par le bureau d'études Horizon Conseil dans le cadre de l'ESE jointe au dossier. Il est précisé que les données sont issues de relevés de 2012. Cette étude n'est pas fournie, l'étude d'impact en reprenant seulement des extraits pour exposer la thématique déplacements.

Il en ressort qu'en 2012 (date des données du dossier), les voiries montpelliéraines sont fortement chargées, et très fréquemment saturées aux heures de pointe. Ce constat s'appliquait particulièrement à la situation de la zone d'étude. L'A750, au niveau de Juvignac, fait notamment état d'un trafic moyen dépassant les 27 000 véhicules/jour, alors que la croissance annuelle de ce trafic est d'environ 5 %. La RD65, qui réalise une liaison entre l'A750 et la RD986, connaît des trafics journaliers d'environ 32 000 véhicules (données 2012).

Par ailleurs, les prévisions de trafic à l'horizon 2020 (sans projet) se traduisaient selon le dossier par une hausse significative du trafic moyen annuel sur ces axes, sans préciser le fonctionnement de ces secteurs en heure de pointe. L'étude met notamment en exergue l'accroissement fort des trafics domicile-travail sur des infrastructures qui n'étaient pas initialement prévues pour ce type de circulation. En outre, la vision de la mobilité proposée dans l'ESE semble se référer à ces seuls déplacements domicile-travail.

Points de congestion

Des points de congestion sont identifiés :

- RD102 entre Bel-Air et Grabels. La RD102 supporte notamment un trafic de déviation des axes principaux aux heures de pointe, et ses caractéristiques géométriques (largeur et caractère sinueux) ne sont pas adaptées à cet usage ;
- la RD 127, qui traverse Grabels en provenance de Combaillaux, et permet de rallier Montpellier via Euromédecine et les Hauts de Massane. La congestion sur cet axe, en plein centre de Grabels, est un phénomène quotidien et source de nuisances pour les riverains ;
- la traversée de la rivière de la Mosson par la RD102. L'ouvrage de franchissement ne possède qu'une voie de circulation et se pratique à double sens, ce qui crée de files d'attente pour les usagers ;
- au niveau des deux échangeurs nord et sud de Saint-Gély-du-Fesc : au nord, les personnes en provenance du LIEN existant et souhaitant rallier la RD986 subissent d'importantes files d'attente aux heures de pointe ; au sud, c'est l'arrivée de la RD986 à 2 x 2 voies en provenance de Montpellier qui génère des conditions de circulation plus ou moins perturbées selon les heures et les périodes de l'année.

Les prévisions de trafic suivantes sont fournies à l'issue de la mise en service du tronçon ouest projeté :

- le trafic sur les sections existantes du LIEN entre l'A9 et la RD986 serait renforcé (+ 4 000 à + 4 760 véh/ selon la section) ;
- la déviation de Saint-Gély-du-Fesc, mise à 2 x 2 voies dans le projet : + 5 550 véh/jour deux sens ;
- la RD127 assurera uniquement la desserte locale de Grabels et de Combaillaux vers Montpellier, perdant le trafic vers le nord qui pourra contourner l'agglomération en empruntant le LIEN dès Grabels (- 3 400 véh/j environ) ;
- la RD986 à 2x2 voies entre Saint-Gély-du-Fesc et Montpellier : + 1 260 à 2 880 véh/jour selon les secteurs, les deux sens confondus ;
- la RD102 gagnera du trafic sur sa section au nord-ouest de la section ouest, servant d'accès à celle-ci pour les usagers allant de Saint-Gély-du-Fesc au sud-ouest de l'agglomération montpelliéraine via le LIEN (+ 300 véh/j environ).

L'étude met également en avant des modifications de trafic sans qu'elles soient objectivées par des données chiffrées, ce qui en relativise la portée :

- les échanges entre les zones des Matelles, St-Gély-du-Fesc, Saint-Clément-de-Rivière vers le sud-ouest de l'agglomération de Montpellier (Juvignac, Saint-Jean-de-Védas) pourront se faire via le tronçon ouest du LIEN en évitant la RD986 entre St-Gély-du-Fesc et Montpellier. Il est précisé que ce nouveau trajet n'est pas forcément plus court mais plus rapide et moins congestionné, notamment aux heures de pointe (**ce qui n'est pas démontré par les chiffres fournis sur la RD986 et les données sur la RD65 et la N109 sont absentes**) ;
- un impact sur la RD65, présenté comme limité toutefois (mais non étayé par des données chiffrées) ;
- un impact considéré comme important en ce qui concerne les avenues de l'Europe et des Moulins déchargées des trafics de transit du nord vers le sud-ouest .

La MRAe constate que la question de la résorption des points de congestion notamment en heure de pointe soir et matin n'est pas abordée à travers la présentation de ces chiffres. Rien n'indique si les temps de congestion sont pris en compte ou pas dans un calcul itératif des temps de parcours permettant au modèle de converger vers un état d'équilibre sur l'ensemble des trajets « origine - destination » pris en compte et sur la base duquel

s'effectue le calcul des gains de temps. Il apparaît même un renforcement du trafic sur certaines sections de voiries secondaires vulnérables sans qu'il en soit tiré des conséquences ou commentaires (RD112E1, RD986...). Au final, l'effet du nouveau tronçon en termes de décongestion des voies secondaires à transit local n'est pas clairement décrit.

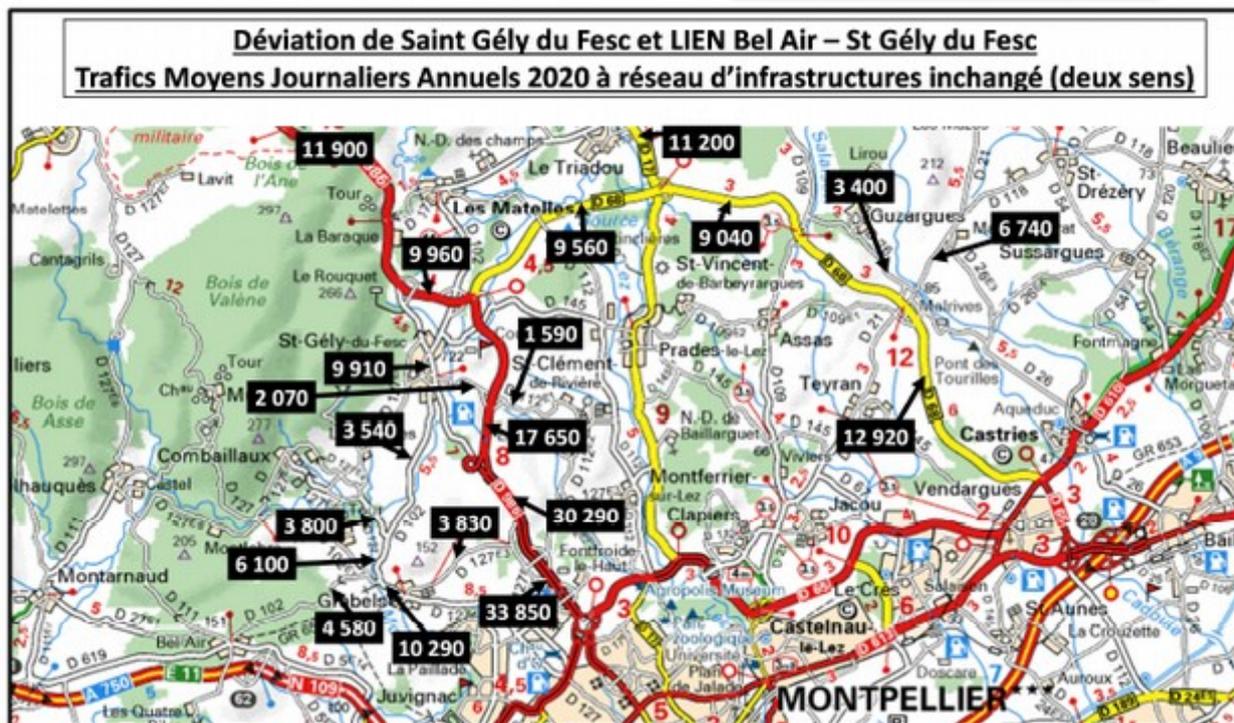


Figure 6: estimation des trafics sans le projet (source dossier - ESE).

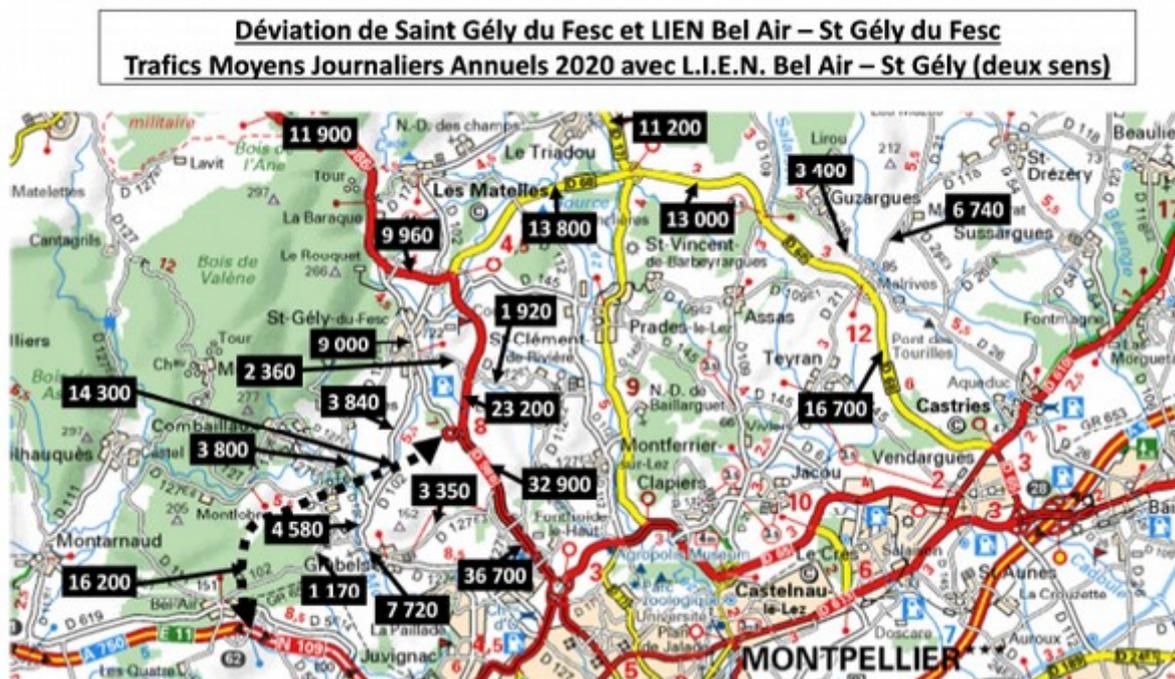


Figure 7: estimation des trafics avec le projet (source dossier - ESE).

Figure

Impact sur les trafics locaux

D'autre part, des affirmations en termes de modification de trafic sont énoncées sans démonstration chiffrée (délestage de la RD986 entre St-Gély-du-Fesc et Montpellier, allègement de la RD 65 et amélioration du trafic sur les avenues de l'Europe et des Moulins...).

Par ailleurs, l'absence de renseignements avant et après projet sur le trafic de la N109-A750 et sur le contournement nord de Montpellier (RD 65) est très dommageable à la compréhension des impacts du projet ; ce sont des zones de congestion importante du trafic aux heures de pointes, tout à fait concernées par le projet (notamment l'enchaînement routier nouveau tronçon ouest du LIEN + N109-A750 constituera une alternative à l'enchaînement RD 986 + RD 65).

L'estimation des trafics routiers en particulier aux heures de pointe et des points de congestion est nécessaire pour approcher au mieux les incidences du projet sur l'environnement et en particulier sur la qualité de l'air (cf. chapitre correspondant). Lorsque la réalisation du projet semble générer une augmentation du trafic en des points de congestion, il apparaît nécessaire d'argumenter les estimations et le cas échéant de commenter les conséquences de ces augmentations.

Par ailleurs, le raisonnement utilisé pour aboutir à ces chiffres n'est présenté que de manière extrêmement succincte sans explication précise de la méthode employée dans les études et sans justification précise des hypothèses présentées pour les taux d'évolution. Ces chiffres ne tiennent compte que d'extrapolations des trafics existants en 2012 et non des nouveaux comportements que pourront entraîner la nouvelle voirie et du trafic induit qu'elle est susceptible de générer.

Les modalités méthodologiques sont également à préciser afin notamment de justifier les données trafic mises en avant. À cet égard, il convient d'explicitier si les données trafic s'effectuent en UVP²⁰ pour prendre en compte les différents types de véhicules notamment, afin de distinguer le trafic des poids lourds plus impactant sur les conditions de circulation. Par ailleurs, les chiffres apparaissant sur les trois cartes p. 45, 46 et 47 de l'ESE ne distinguent pas les trafics de poids lourds, le sujet étant traité en seulement quelques lignes très générales.

De manière générale, les prévisions de trafic doivent être précisées notamment sur les hypothèses démographiques et d'urbanisation prises en compte. Sur ce point, il importe de clarifier si les modèles prévisionnels intègrent bien les trafics associés à l'urbanisation *induite* des zones sous influence du projet. Même si l'évaluation précise des incidences du développement de ces zones relève d'études d'impact ultérieures, le maître d'ouvrage est sans doute à même de fournir, pour la bonne information du public, une première approche de l'impact de l'évolution du trafic dans ces zones, évolution qui sera générée, au dire du dossier, par la réalisation du projet.

La MRAe recommande de préciser les hypothèses démographiques et d'urbanisation (prise en compte notamment du trafic issu de l'urbanisation induite), les éléments conceptuels et la calibration du modèle ayant prévalu dans le calcul des prévisions de trafic. Elle recommande d'indiquer si les données trafic sont livrées en unité de véhicule particulier (UVP) et de préciser la part des poids-lourds.

La MRAe recommande enfin de démontrer si la réalisation du nouveau tronçon ouest permettra d'apporter une solution aux différents points de congestion identifiés.

Gains de temps et trafic induit

Il est mentionné que la section ouest du LIEN entre Bel-Air et Saint-Gély-du-Fesc permettra des gains de temps en heures creuses :

- « depuis l'A750, les temps d'accès pour rejoindre les communes du Nord de Montpellier (Saint-Mathieu-de-Trévières, les Matelles, Prades-le-Lez, Saint-Vincent-de-Barbeyrargues) diminuent de 15 minutes ;
- les temps de parcours vers Clapiers ou Castries se réduisent de 5 minutes ;
- le LIEN permet de diminuer les temps de parcours entre Grabels/Combaillaux et Nîmes de l'ordre de 5 minutes, ce qui est peu pour une réalisation de cet ampleur ;
- depuis la RD17, les communes situées au Sud-Ouest de Montpellier, telles que Pignan et Fabrègues, se rapprochent de 5 minutes environ. De même, il faut 15 minutes de moins par rapport à une situation sans LIEN pour rejoindre l'A750. »

La MRAe prend note du propos de l'étude d'impact sur l'amélioration des temps de parcours attendue mais recommande au maître d'ouvrage de resituer l'importance des trafics du nord vers l'ouest et réciproquement, qui

20 L'unité de véhicule particulier (UVP) est définie comme suit : un véhicule léger ou une camionnette = 1 UVP, un poids-lourds de 3,5 tonnes et plus = 2 UVP.

bénéficieront le plus de cette nouvelle infrastructure par rapport à l'ensemble des trafics qui seront impactés et pour lesquels les gains de temps ne seront pas aussi importants voire négatifs. Elle souligne également la nécessité de préciser s'il s'agit de gains attendus au lendemain à la mise en service du tronçon ouest ou quelques années plus tard.

En outre, la MRAe attire l'attention du maître d'ouvrage sur les potentiels effets connexes de cette réduction des temps de parcours à la lumière des études et documents disponibles sur la notion de *trafic induit*²¹. En effet, l'amélioration du trafic telle qu'elle est décrite peut avoir un effet incitatif en termes d'utilisation de la voiture individuelle et d'augmentation des distances domicile-travail qui est contraire aux objectifs présentés. Ce phénomène amplement documenté depuis de nombreuses années²² n'est pas abordé dans l'étude d'impact et ne semble pas pris en compte dans les prévisions de trafic.

La MRAe recommande de préciser de quelle manière ont été calculés les gains de temps présentés et si le calcul du trafic induit (augmentation ou non et selon quel niveau de l'usage de la voiture individuelle compte tenu de l'opportunité pour certains habitants ou usagers de la mise en service du nouveau tronçon) est pris en compte dans les prévisions de trafic et selon quelles modalités.

Trafic de transit

L'étude présente également un focus sur le trafic de transit. Pour rappel, comme indiqué plus haut (chapitre Objectifs), le dossier présente le LIEN dans son ensemble comme ayant une fonction à l'échelle régionale: il traduit la nécessité de mieux organiser les flux d'échanges entre les principales villes du département. Il s'agit notamment de faciliter les liaisons entre l'A9 vers Nîmes et la vallée du Rhône d'un côté, et l'A750/A75 vers Lodève et Millau de l'autre côté.

L'analyse des origines et des destinations des trafics empruntant la nouvelle section ouest du LIEN Bel-Air/Saint-Gély-du-Fesc permet de mieux cerner ses fonctions. Cette analyse réalisée en Heure de pointe du soir (HPS) met en évidence les flux suivants :

- *trafic dont l'origine et la destination est extérieure à l'aire d'étude (trafic de transit) : 13 %;*
- *trafic entre l'aire d'étude et l'extérieur : 57 %;*
- *trafic interne à l'aire d'étude : 30 %.*

Sur la base de ces résultats, il est indiqué que le LIEN n'a qu'une faible fonction de transit d'agglomération puisque celle-ci ne concerne que 13 % des déplacements sur la section étudiée.

La fonction de liaison entre les communes de l'aire d'étude représente le tiers des déplacements. La fonction la plus importante est d'assurer les échanges entre l'aire d'étude et les communes situées plus au nord (nord de l'Hérault et du Gard). Il est précisé que la mise à 2 x 2 voies du tronçon de déviation de Saint-Gély-du-Fesc (RD 986) pourra renforcer encore ce rôle.

La MRAe note l'intérêt de cet exercice. Néanmoins pour bénéficier d'une vision pertinente du trafic de transit, un calcul selon l'indicateur TMJA (mesure du trafic sur une journée entière) est plus indiqué. Il en découle que les résultats mis en avant (seulement sur la base de l'indicateur HPS) sont à relativiser pour apprécier le poids du trafic de transit.

Par ailleurs, dans une configuration où le COM²³ n'existe pas encore, le LIEN peut constituer une opportunité pour les flux de transit entre l'A9 et l'A750 (notamment du fait d'une vitesse de 90 km/h).

Il n'est donc pas à exclure que le trafic de transit soit sous-évalué à court terme, et il est souhaitable que les effets de la création à venir du COM, mentionné dans le dossier comme faisant partie d'un projet global de desserte de l'agglomération soit décrit a minima, notamment pour mieux préciser le rôle du nouveau tronçon du LIEN dans les déplacements nord/sud et est/ouest.

La MRAe recommande de mieux évaluer le trafic de transit sur le nouveau tronçon ouest du LIEN notamment sur la base de l'indicateur TMJA plus adapté pour rendre compte des différents flux.

21 Le trafic induit désigne le volume de trafic supplémentaire généré par la création ou l'amélioration d'une infrastructure de transport, quel que soit le mode de déplacement concerné (source Wikipédia).

22 Cf. par exemple <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1122171.pdf> ou « Department of Transport, Trunk roads and the generation of traffic, SACTRA report (the standing advisory committee on trunk road assessment), London, 1994, 264 p. »

23 Contournement Ouest Montpellier

Transports collectifs

L'étude d'impact aborde également la question de l'incidence du projet en termes de développement de transports collectifs (TC).

À ce titre, il est indiqué que la réalisation du LIEN créera des opportunités de développement des TC dans sa zone d'influence, notamment :

- la création de parkings-relais au droit des diffuseurs du LIEN, qui serviront à la fois pour des covoitureurs et pour des usagers de lignes d'autocars départementales express ;
- la mise en place de lignes express d'autocars qui pourraient utiliser le LIEN puis assurer la desserte de Montpellier et de sa périphérie ;
- la mise en place de mesures d'accompagnement à de nouveaux dispositifs en faveur des transports en commun et du covoiturage : création de sites internet, campagnes de communication, etc.

La création de parkings relais doit notamment viser à développer une offre en transports en commun attractive s'appuyant sur la RD 986 (optimisation du réseau Hérault Transports sur les corridors Ganges et St Mathieu/St Clément-de-Rivière, cadencement, lignes dédiées...) ainsi que le covoiturage

À cet effet, le site de l'échangeur sud de Saint-Gély-du-Fesc bénéficiera de l'aménagement d'un parking relais. Selon le dossier, cet échangeur est le point de contact des échanges entre les arrivants du LIEN existant et les riverains de Saint-Gély d'un côté, et l'accès Montpellier, par l'intermédiaire de la RD 986, de l'autre côté. Ce parking-relais d'une capacité d'environ 220 places donnera directement accès à un arrêt de bus placé sur la RD 986e1, pénétrante sud de Saint-Gély. Il sera également directement accessible par le cheminement cyclable existant et offrira des places de stationnement des cycles. Un second parking-relais plus limité (27 places) est également prévu à l'embranchement de la RD 127.

La MRAe note que les mesures notamment en faveur de la promotion des TC sont décrites de manière générale et peu opérationnelle. Il importe sur ce point de démontrer une démarche concrète pour que le LIEN soit une opportunité d'un développement notable des transports en commun en vue de la desserte de l'agglomération montpelliéraine. Leur efficacité en termes de report modal et de réduction du rôle de la voiture particulière doit être étayée.

La MRAe recommande au maître d'ouvrage, en lien avec les collectivités concernées, de renforcer les mesures en faveur des transports en commun et de démontrer qu'ils constituent une réelle alternative à la voiture particulière.

Le projet intègre en outre des préoccupations en termes de promotion des modes doux. Il est mentionné que l'intermodalité voiture/vélo est prise en compte par le LIEN au niveau des échangeurs où un accès vers les pistes cyclables sera possible.

Il est précisé que, dans la section Bel-Air/Saint-Gély du projet, l'interconnexion du LIEN avec le réseau des pistes cyclables existantes ou prévues facilitera le transfert modal entre voiture et vélo, à partir notamment des parkings relais prévus aux principaux points d'échange.

Dans sa partie de mise à 2 x 2 voies de la RD 986 à Saint-Gély, le projet intègre des actions de développement des modes de déplacement doux par la création d'un itinéraire cyclable partagé avec la voirie de desserte locale, depuis l'échangeur sud jusqu'à la RD 145 au nord. Il est indiqué que la création de cette voie cyclable permettra de raccorder deux itinéraires cyclables :

- la voie cyclable existante sur la RD 145, qui relie Saint-Gély-du-Fesc à Prades-le-Lez à l'est, et se raccorde elle-même à de nombreux itinéraires sur chacune de ses extrémités ;
- l'aménagement « modes doux » projeté sur la RD 986 dans sa partie sud, depuis l'échangeur sud du présent projet jusqu'à l'entrée nord de Montpellier.

Ceci est toutefois nuancé dans le dossier par le fait que le LIEN a une fonction de transit extérieur à l'agglomération et n'a donc une vocation forte à constituer un axe dédié au développement des modes de transport doux et multimodaux.

La MRAe note que dans un contexte où les prévisions de trafic présentées pour 2040 font état d'augmentation de la circulation sur la plupart des tronçons décrits, l'enjeu de la promotion des transports en commun et modes doux est crucial et le projet de LIEN a vocation à présenter une stratégie affirmée en la matière notamment en lien avec le PDU de l'agglomération de Montpellier. Ce plan, validé en 2011 et cité par l'étude d'impact (ESE), indique : « Dans la continuité des objectifs du SCoT, le PDU a été l'occasion d'explorer toutes les alternatives à la voiture pour se déplacer mieux et autrement et d'engager la révolution des mobilités ».

Le projet de LIEN doit démontrer son articulation avec les objectifs chiffrés du PDU.

L'objectif majeur est d'atteindre au moins 50 % de part modale pour les écomobilités à l'échelle de la communauté d'agglomération et 65 % à l'échelle de la ville-centre. À ce titre, trois champs d'actions principaux sont définis :

- « construire la ville des courtes distances pour réduire la dépendance automobile par un urbanisme de proximité ;
- agir sur les comportements pour accélérer la transition vers de nouvelles pratiques de mobilité ;
- déployer une offre de transport intermodale à l'échelle de la métropole. ».

Si les compléments nécessaires pour mieux décrire les trafics automobiles générés par le projet et ses effets dans la répartition des modalités de déplacements nécessitent de nouvelles mesures ou études, la MRAe recommande au maître d'ouvrage d'articuler logiquement ces travaux avec ceux qui sont conduits actuellement par la métropole de Montpellier dans le cadre de l'élaboration de son futur Plan des mobilités.

La MRAe recommande d'explicitier la manière dont le projet de nouveau tronçon ouest du LIEN s'articule avec les objectifs chiffrés de promotion des transports collectifs et de modes doux portés par le futur Plan des mobilités de la métropole de Montpellier.

Elle recommande de proposer, en lien avec les autres collectivités locales, des actions concrètes pour que cette réalisation soit l'occasion de contrebalancer les prévisions de hausse de trafic par une augmentation significative de l'utilisation des transports collectifs et des modes de circulation doux.

4.4 Qualité de l'air et bruit.

L'analyse de ces thématiques est étroitement corrélée à l'étude de trafic. La MRAe attire l'attention sur le fait que les imprécisions ou lacunes constatées sur l'étude de trafic (hypothèses de trafic insuffisamment définies, méthodologie non explicitée, données chiffrées manquantes ou non justifiées) conditionnent directement la qualité des études air santé et acoustiques dont les conclusions sont donc à relativiser. Cette remarque vaut également pour la thématique du changement climatique qui est abordée par la suite

La MRAe recommande d'actualiser, le cas échéant, les études air-santé, acoustique et réchauffement climatiques à l'aune des compléments qui seront apportés à l'étude de trafic.

4.4.1 Qualité de l'air

L'étude d'impact opère un rappel de la réglementation²⁴ qui a présidé à l'analyse des impacts du projet sur la qualité de l'air.

Il est précisé que l'étude air santé s'effectue sur la base des données trafic élaborées en 2013 par Horizon conseil. Un domaine d'étude²⁵ est délimité (cf. carte ci-dessous) selon une distance de 100 à 200 mètres de part et d'autres des axes routiers concernés.

24 En matière de pollution atmosphérique, la réglementation française est transcrite au travers de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996, codifiée aux articles L.200-1 et L.200-2 du Code de l'Environnement, qui définit « le droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ». L'article 19 de la LAURE, complété par la circulaire 98-36 du 17 février 1998 précise le contenu des études et notamment celui du « volet air ».

25 L'étendue de la zone sur laquelle porte le volet « air et santé » de l'étude d'impact correspond à l'ensemble de la zone où la qualité de l'air risque d'être impactée par le projet. Elle est établie grâce à la définition du réseau d'étude et des bandes d'études, appelée « zone d'étude ».

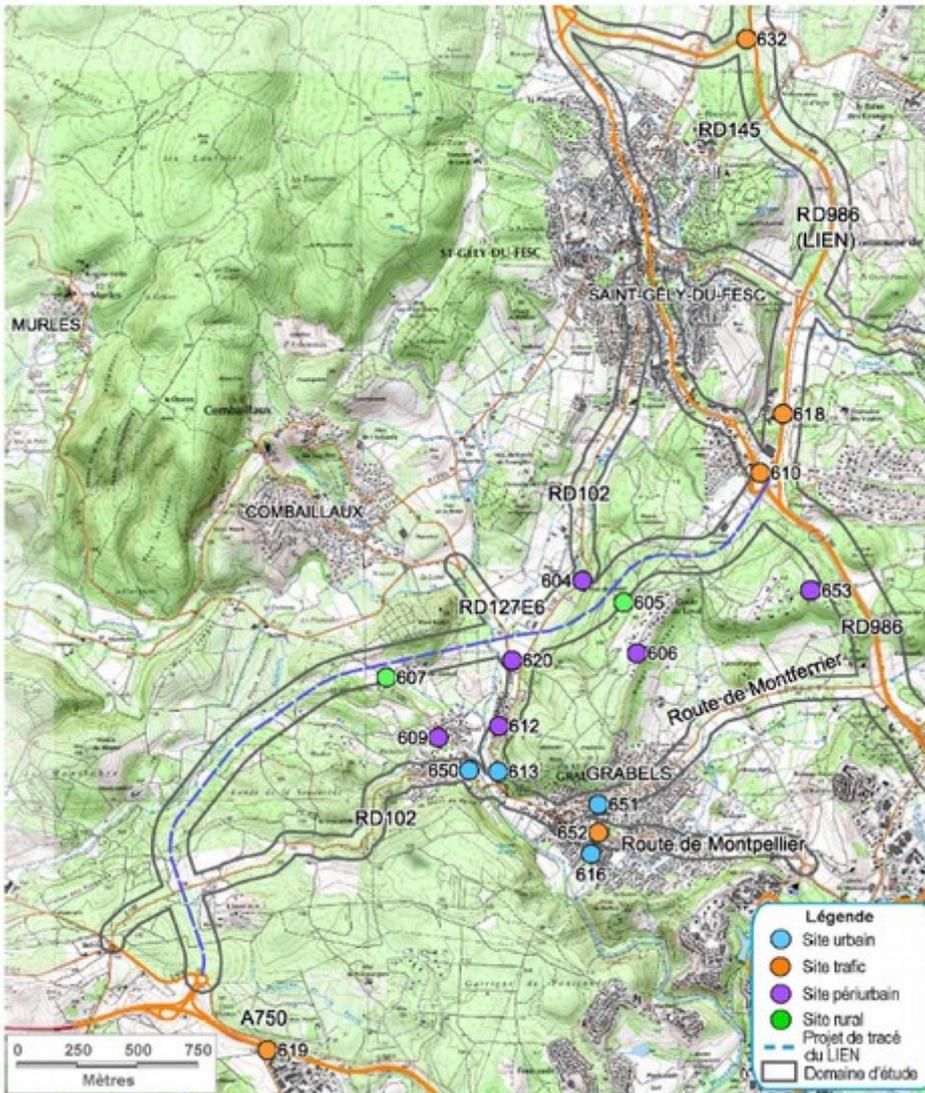


Figure 8: domaine d'étude pour la qualité de l'air (source dossier).

L'étude d'impact identifie les zones à enjeux en termes de qualité de l'air et d'exposition des populations : il est mentionné qu'aucun établissement scolaire n'est situé à proximité suffisante du projet pour subir des impacts sur le cadre de vie des élèves notamment en termes de dégradation de la qualité de l'air. Il est également indiqué que les administrations, ainsi que les établissements accueillant des personnes âgées, ne se placent pas à proximité du projet (dans la zone d'étude) et ne subiront pas d'impact.

En l'état futur du dossier (2020 et 2040), compte tenu de l'augmentation du trafic routier estimée à + 39 % en 2020 et + 69 % en 2040, le projet aura pour conséquences une hausse des émissions de polluants particulaires et de CO₂ dont les émissions sont directement liées aux kilomètres parcourus, mais par ailleurs une baisse des polluants gazeux avec l'amélioration technique des véhicules et le renouvellement progressif du parc automobile, qui sera atténuée en 2040 du fait de l'augmentation du trafic routier.

Concernant les concentrations, le scénario « 2020 avec projet » entraînerait une augmentation des concentrations en NO₂ sur l'ensemble du LIEN liées aux augmentations de trafic et d'émission. Les sections les plus concernées par ces hausses de concentrations sont :

- la voirie concernée par le passage à 2 x 2 voies (entre les échangeurs sud et nord du LIEN à Saint-Gély-du-Fesc),
- la nouvelle voirie entre Saint-Gély-du-Fesc et Bel-Air.

On note cependant que les concentrations en NO₂ continueraient à respecter largement les valeurs réglementaires sur ces sections. Pour le scénario 2020 avec projet, l'étude souligne une diminution des concentrations en NO₂ sur la départementale D 102 entre Grabels et Bel-Air du fait de la diminution de trafic attendue sur cet axe et dans les traversées de Grabels et Saint-Gély-du-Fesc.

De la même façon, le scénario avec aménagement entraînera une hausse de trafic qui aura pour effet d'augmenter les émissions et les concentrations en PM10 et PM2,5 sur la bande d'étude du projet et principalement au niveau des sections évoquées précédemment. De même, pour le benzène, l'arsenic, le nickel et le benzoapyrène, les différences entre le scénario 2020 avec projet et l'état de référence 2020 ne sont pas perceptibles, les concentrations restant très faibles, avec ou sans projet. L'étude conclut valablement que, quel que soit l'horizon considéré, aucun habitant ne sera exposé à des concentrations supérieures aux valeurs limites réglementaires à proximité du nouveau tronçon.

Il en va de même en ce qui concerne l'incidence du projet sur la santé de la population au moyen de l'indicateur IPP (indice population-pollution) calculé sur le domaine d'étude qui concerne 6 445 habitants (population estimée d'après le recensement INSEE de 2010) principalement répartis sur les communes de Grabels, Saint-Clément de Rivière, Saint-Gély-du-Fesc et Montpellier²⁶, (EI p 56) Il est précisé que la progression de la population aux horizons 2020 et 2040, ainsi que l'urbanisation future sont prises en compte.

L'étude conclut qu'aucune mesure n'est nécessaire pour la préservation de la santé humaine vis-à-vis de la qualité de l'air.

La MRAe prend acte de cette étude air-santé ; toutefois elle souligne que le domaine d'étude mérite d'être élargi afin d'intégrer la RN109 et la RD65 dont les trafics vont être significativement modifiés comme évoqué plus haut. De plus, il serait intéressant de mettre en évidence le gain en qualité de l'air sur les grands axes montpelliérains (les avenues de l'Europe et des Moulins) qui seraient déchargées des trafics de transit du nord vers le sud-ouest suite à la réalisation du LIEN.

La MRAe recommande de compléter l'analyse des incidences sur la qualité de l'air en élargissant le domaine d'étude (incorporer la RN 109 et la RD65) et par la mise en valeur d'éventuelles améliorations de la qualité de l'air notamment en centre urbain de Montpellier (avenues de l'Europe, des Moulins...).

4.4.2 Bruit

Les mêmes réserves que celles présentées en exergue du chapitre précédent sont à noter quant au périmètre impacté par le nouveau tronçon.

L'étude stipule que le projet d'avant-dernier tronçon du LIEN, qui supportera à terme un important trafic, occasionnera des nuisances sonores sur la vie quotidienne des riverains les plus proches. Toutefois le projet traverse essentiellement des espaces non bâtis et selon le dossier, les quelques riverains directement concernés seront protégés par des aménagements allant parfois au-delà des strictes exigences de la réglementation (ne pas excéder 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit en façade de l'ensemble des habitations concernées).

L'étude de bruit est basée sur des mesures de niveaux sonores en situation actuelle et des modélisations des effets du projet. La réalisation de protections phoniques est prévue sur les habitations pour lesquelles les contributions sonores de la voie nouvelle dépassent les seuils réglementaires de 60 dB(A) de jour et de 55 dB(A) de nuit, ainsi que dans des secteurs où ces seuils seront approchés. Sur la section existante, il n'est pas prévu de protection phonique, car l'évolution de la contribution de la voie, sans et avec projet, ne dépasse pas 2 dB(A)

26 Ce domaine d'étude comprend les espaces entre 100 et 200 mètres de part et d'autre de chaque voie du projet et des voies impactées par la mise en place du projet, conformément aux recommandations de la circulaire de 2005.

sur des bâtiments à usage d'habitation. Deux campagnes de mesures sont prévues, un an et cinq ans après la mise en service, pour vérifier l'efficacité des protections phoniques et le respect des seuils réglementaires.

4.5 Ressources en eau

Dans un souci de préservation de la qualité des eaux superficielles et souterraines, le maître d'ouvrage prévoit différentes mesures d'évitement et de réduction des incidences. Notamment, des dispositifs sont identifiés afin de traiter les risques de pollutions chroniques et accidentelles : collecte et stockage temporaire des eaux pluviales dans des réseaux étanchéifiés, bassins de rétention végétalisés, étanchéifiés, équipés de vannes martelières et de dégrilleurs, glissières en béton destinées à retenir les poids lourds sur la plateforme routière au niveau des secteurs vulnérables et très vulnérables, plan d'intervention en cas de pollution accidentelle.

La MRAe considère que le projet a correctement pris en compte les enjeux de vulnérabilité des eaux souterraines et superficielles dans la conception des ouvrages, notamment en séparant les eaux des écoulements périphériques (collectées par des fossés en amont des ouvrages routiers et rejetées à l'aval), des eaux de ruissellement de l'infrastructure (collectées et dirigées vers des bassins de rétention destinés à la fois à limiter le débit rejeté en période de pluie pour compenser les surfaces imperméabilisées et à traiter les pollutions chroniques et accidentelles).

Pour les captages d'AEP, l'aménagement devra respecter les mesures de protection édictées dans les arrêtés de déclaration d'utilité publique (DUP) des captages publics d'eau destinée à la consommation humaine, et faire l'objet d'un suivi particulier (turbidité, mesures en cas de pollution...) en phase travaux.

4.6 Impact sur le changement climatique

Il est précisé dans l'étude qualité de l'air que la création de la nouvelle voie, en permettant un accès direct à l'A750, aura pour effet d'augmenter le trafic sur certains axes (principalement le LIEN dans son intégralité et la RD986 entre Saint-Gély-du-Fesc et l'entrée de Montpellier).

L'étude d'impact confirme cette augmentation du trafic (en nombre de km parcourus) entre 2012, 2020 et 2040, qui devrait entraîner une augmentation de la consommation énergétique et des émissions de CO₂ de l'ordre de 7% à 66% selon les scénarii. Elle estime que par rapport à un scénario sans aménagement, le projet aura un impact environ 30 % supérieur sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂, en 2020 et 2040, l'évolution du parc automobile ne permettant pas de diminuer les consommations de carburant par véhicule et donc les émissions de CO₂ à la hauteur de l'augmentation du trafic. L'amélioration de la qualité de l'air qui pourrait être attendue d'une amélioration des possibilités de déplacements alternatifs pour les mêmes trajets n'est pas évoquée.

La MRAe relève que cette augmentation attendue des émissions de CO₂ est uniquement comptabilisée sur la base de l'augmentation du trafic routier en termes de km parcourus, sans faire la distinction entre voitures et poids lourds (dont les consommations en carburant et les émissions de CO₂ diffèrent), sans savoir comment les comportements pourront évoluer et ne fait pas l'objet de proposition de compensation. Elle rappelle par ailleurs que 80 ha, dont une majorité de boisements et d'espaces naturels et agricoles, seront détruits, entraînant une perte de puits de carbone qui ne fait l'objet d'aucune estimation.

4.7 Bilan économique et financier

Le volet qualifié d'« étude socio-économique » propose entre autres un indicateur global sur l'intérêt de réaliser le projet, en agrégeant des coûts financiers, avec des avantages et inconvénients collectifs. L'autorité environnementale examine cette étude, en s'attachant à vérifier sa cohérence avec l'analyse détaillée de l'impact environnemental figurant dans l'étude d'impact, la manière dont elle prend en compte les effets environnementaux du projet et sa bonne intelligibilité par le public²⁷.

Au sein de cette ESE, on trouve un bilan économique monétarisé de certains paramètres de l'impact du projet sur l'environnement. Le dossier ne précise néanmoins pas la manière dont le « temps total gagné » par les usagers est calculé, et si celui-ci se base sur l'estimation du nombre de véhicules présenté au chapitre sur les estimations de trafic, il est par conséquent nécessaire d'explicitier les chiffres utilisés.

La façon dont l'évolution des trajets et des trafics associés a été simulée n'est pas explicite. Le fait de ne considérer que le gain de temps sur le trajet Bel-Air – Saint-Gély et Saint-Gély – Bel-Air introduit un biais dans les avantages monétisés. car le parcours de ce seul tronçon ne concernerait qu'un nombre limité de ses usagers. Pour les autres usagers, ces trajets s'inscrivent dans des parcours où le temps « gagné » sur le nouveau tronçon sera éventuellement diminué, au moins en partie, sur un autre tronçon (ce pourra être le cas par exemple, à certaines heures, pour les usagers empruntant le LIEN puis la N109 pour se rendre de Saint Gély du Fesc aux quartiers ouest de Montpellier au lieu d'emprunter la RD986).

Un nombre limité de paramètres est pris en compte dans cette méthode ; sans la contester formellement, il convient cependant, pour la bonne information du public, dans le cas d'un axe de desserte périurbain, de la relativiser et de décrire les paramètres qui n'ont pas – ou partiellement – été pris en compte, en particulier ceux concernant la qualité de l'air pour les riverains. Par exemple, le bilan présenté par le dossier sur la qualité de l'air ne s'intéresse qu'aux kilomètres « gagnés » par les véhicules sur le seul nouveau tronçon et ne prend pas en compte les éventuels ralentissements induits sur l'ensemble des trafics modifiés par le projet, et leurs conséquences sur la santé des riverains. Les effets du projet sur la biodiversité, la consommation d'espace et les paysages ne sont pas non plus intégrés dans ce type de calcul et les calculs de l'impact du LIEN sur les émissions de gaz à effet de serre ne sont pas explicites.

Ainsi au-delà de l'analyse formelle de ce bilan, réalisé à partir de standards issus de la littérature technico-économique, la MRAe estime important de resituer et relativiser la place de ce calcul et de ses limites au sein la présentation globale de l'évaluation socio-économique du projet.

La MRAe recommande de préciser comment a été estimé le trafic concerné par le gain de temps affiché comme résultant de la mise en œuvre du tronçon en projet.

Elle recommande par ailleurs de nuancer la conclusion du bilan économique et financier de l'infrastructure en précisant les paramètres qui n'ont pas – ou partiellement – été pris en compte. La précision des limites de la méthode contribuera à éclairer le lecteur sur le bilan coûts/bénéfices du projet, en particulier en intégrant les différentes composantes de l'environnement.

27 Cf. Note de l'Autorité environnementale sur les évaluations socio-économiques des projets d'infrastructures linéaires de transport (2017) http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/170913_-_note_evaluation_socio-economique_-_deliberee_cle0bea57.pdf