



Direction Générale des Services

Montpellier, le

22 DEC. 2021

MONSIEUR HUGUES MOUTOUH
PREFET DE L'HERAULT
DIRECTION DES RELATIONS AVEC LES
COLLECTIVITES LOCALES
BUREAU DE L'ENVIRONNEMENT
34 PLACE DES MARTYRS DE LA RESISTANCE
34062 MONTPELLIER

KM/DGA Aménagement du territoire
Téléphone : 04.67.67.75 37

Monsieur le Préfet,

Dans le cadre du projet de Liaison Intercantonale d'Evitement Nord (LIEN) entre l'A750 à Bel Air et la RD986 au nord de Saint Gély du Fesc, vous avez saisi la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale Occitanie (ci-après MRAe), conformément à l'arrêt du Conseil d'Etat du 9 juillet 2021, précisant les modalités de régularisation consécutives à un vice de procédure indépendant des obligations du Département, maître d'ouvrage.

La MRAe a émis le 28 septembre 2021 un avis sur l'étude d'impact élaborée en 2014 en prévision d'une enquête publique qui s'est tenue la même année.

Je vous transmets, ci-après, la réponse que le Conseil départemental apporte à cet avis.

Y sont mentionnées les explications consécutives aux observations de la MRAe, lesquelles peuvent se classer en :

- pour l'essentiel, références à des textes ou éléments factuels qui n'étaient pas opposables en juin 2014, date de l'avis initial délivré par l'autorité environnementale, ni même en mars 2015, date de l'arrêté de déclaration d'utilité publique du projet (incidences du projet sur le climat, approbation du SRCE, compatibilité avec des documents de planification ultérieurs,...),
- considérations qui relèvent de certaines des autorisations déjà obtenues et qui, n'étant pas exigibles au niveau de l'enquête publique en 2014, ont été régulièrement abordées dans le cadre des procédures alors en vigueur (thématique de la biodiversité et des espèces protégées.
- considérations qui ne relèvent pas de la compétence du Département (maîtrise de l'étalement urbain et lutte contre la consommation d'espace, en dépit de la mise en compatibilité des PLU reclassant les secteurs limitrophes en zones naturelles ou agricoles) mais de prérogatives communales ou intercommunales.
- considérations relatives aux trafics routiers pour lesquelles le Département a conduit des investigations complémentaires confiées au cabinet spécialisé « Horizon conseil » à l'automne 2021

En définitive, l'avis de la MRAe comporte des observations qui ne remettent pas en cause le caractère complet et régulier de l'étude d'impact au regard de l'article R122-5 du code de l'environnement. Aucun vice n'y est non plus soulevé nécessitant une régularisation, et les études complémentaires de trafic réalisées à la suite de cet avis ont conforté les hypothèses de toute nature posées en 2014.

Hôtel du Département
Mas d'Alco
1977 avenue des moulins
34087 Montpellier Cedex 4

T : 04 67 67 67 67
W : herault.fr

De plus, le contexte du secteur géographique concerné par le LIEN entre 2014 et la date de l'avis de la MRAe, ne présente pas d'évolution significative susceptible d'avoir un effet substantiel dans le rapport qu'entretient le LIEN avec l'environnement.

En ce sens donc, l'étude d'impact de 2014 n'est pas entachée d'insuffisance manifeste en raison de l'évolution des circonstances de fait depuis la date de l'arrêté de déclaration d'utilité publique délivré le 9 mars 2015.

A ce stade, sur le plan administratif, le Département est bénéficiaire de l'ensemble des autorisations nécessaires à la réalisation du projet.

Sur le plan matériel, le Département est propriétaire de la quasi-totalité des emprises foncières nécessaires à la réalisation des travaux et ces derniers ont d'ores et déjà été engagés : le défrichement est réalisé et la construction de l'échangeur sud de Saint Gély du Fesc (20 M€) est en cours.

De plus, les mesures compensatoires prescrites dans les arrêtés de DUP et de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées sont également bien avancées. Le Département a acquis 330 ha à cette fin et il a mandaté le Conservatoire des Espaces Naturels Occitanie, opérateur de référence, pour la réalisation et le suivi sur 30 ans du plan de gestion correspondant.

Sur le plan contentieux, les jugements prononcés à ce jour par les juridictions administratives sont favorables au projet. Il reste à régulariser, comme l'y invite le Conseil d'Etat, la question de l'avis de l'autorité environnementale dans le cadre général d'une mise en conformité du droit français au regard du droit européen.

Pour autant la MRAe, dans ce contexte si particulier, a donné un avis quelque peu anachronique en analysant un dossier produit en 2014 à l'aune de la réglementation de 2021 et non de celle qui lui était opposable alors. C'est pourquoi, afin de parfaire l'information de nos concitoyens et prévenir toute confusion, il me semble important de porter ma réponse à la connaissance du public, comme cela aurait été le cas dans le cadre d'une procédure courante.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Très à vous

Le Président du Conseil départemental,



Kléber MESQUIDA



RD68 – Liaison Intercantonale d'Evitement Nord – Aménagement entre l'A750 à Bel Air et la RD986 au nord de Saint-Gély-du-Fesc

Réponse du Département de l'Hérault à l'avis de la MRAe émis le 28 septembre 2021

Préambule :

Cette réponse du Département à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) s'inscrit dans le cadre d'une régulation décidée par arrêt du Conseil d'Etat en date du 9 juillet 2021 et visant à corriger l'absence d'indépendance entre l'autorité environnementale qui a délivré un avis initial le 11 juin 2014 et le Préfet de département qui a signé l'arrêté de déclaration d'utilité publique du 9 mars 2015

Il est rappelé que d'autres procédures et autorisations réglementaires ont été nécessaires, qui ont été pleinement conduites, de sorte que le Département dispose notamment :

- d'une autorisation de défrichement
- de deux autorisations de dérogations à la destruction d'espèces protégées confirmant l'intérêt majeur du projet,
- d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau
- d'une déclaration de projet affirmant l'intérêt général de l'opération,
- d'arrêtés de cessibilité,
- d'une ordonnance d'expropriation
- etc ...

Toutes ces autorisations ont été délivrées sur la base de multiples études produites par le Département et notamment :

- une étude d'impact environnementale,
- une étude d'incidence au titre de la loi sur l'eau,
- une étude d'incidence Natura 2000,
- une étude d'impact relative au défrichement,
- une expertise faune/flore au titre des espèces protégées,
- une évaluation socio-économique des infrastructures de transport
- etc ...

Aujourd'hui le Département est propriétaire de la quasi-totalité des emprises foncières nécessaires à la réalisation des travaux. Ces derniers ont d'ores et déjà été engagés notamment s'agissant du défrichement sur l'intégralité de la section mais aussi de la construction de l'échangeur sud de St Gély du Fesc.

1. Présentation du projet

1.1 – Contexte et présentation du projet

Pas de d'observation formulée par la MRAe

1.2 – Objectifs du projet

Observation de la MRAe :

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.

Réponse du Département :

Comme précisé dans l'étude d'impact, l'aire urbaine de Montpellier connaît une croissance forte qui s'est traduite par un étalement urbain important dont une des conséquences est l'accroissement des besoins de mobilités et notamment des déplacements domicile/travail, vers la ville centre. Le réseau routier a des difficultés pour absorber tous les trafics et cela se traduit notamment par des entrées de ville difficiles, des temps de parcours incertains, une pollution atmosphérique accrue et une dégradation du cadre de vie.

C'est pour améliorer cette situation, et notamment la connexion de l'arrière-pays montpelliérain, qu'a été imaginé le projet de LIEN.

Le LIEN est donc au service de la desserte locale des territoires et vise à désenclaver l'arrière-pays, dynamiser les territoires desservis, faciliter les accès aux équipements, fluidifier, diffuser et sécuriser le trafic routier, apporter un offre supplémentaire aux déplacements alternatifs à la voiture individuelle et l'autosolisme (covoiturage (1 parking), transports en commun (2 parkings relais), vélos (4,5 km de piste cyclables)) et à résoudre les problèmes de sécurité routière et de saturation. Ces objectifs sont très explicitement affichés à plusieurs reprises dans l'étude d'impact (par exemple en page 18)

Ces objectifs du LIEN sont d'ailleurs explicitement repris dans le rapport de la commission d'enquête (pages 4 à 7) qui les a parfaitement identifiés et ce sans difficulté particulière à l'appui de l'étude d'impact.

Le LIEN n'est pas une liaison inter-autoroutes et n'en a pas la vocation, même si, au demeurant, l'on peine à comprendre en quoi cela pourrait être gênant qu'il assume une telle fonction.

En l'occurrence, aucun doute n'est permis. Non seulement les objectifs explicites du LIEN ne visent pas cette fonction, non seulement rien dans le dossier n'étaye cette thèse, non seulement le Département n'a pas compétence pour aménager un tel réseau, mais il existe bel et bien sur la métropole de Montpellier une liaison inter-autoroutes A9/A750 portée par l'Etat et en cours d'instruction. Il s'agit du Contournement Ouest de Montpellier (COM), projet bien actif, porté régulièrement devant le public, qui a été déclaré d'utilité publique le 2 septembre 2021 et dont l'objet unique est bien la réalisation d'une telle liaison autoroutière. La MRAe le signale elle même un peu plus loin dans son avis.

Ce COM d'une longueur de 6 km est une infrastructure à 2x2 voies avec statut de route express qui a bien toutes les caractéristiques d'une liaison inter-autoroutes. En revanche, le LIEN d'une longueur de 32 km est une infrastructure de statut départemental à 2x1 voie, ne dispose pas de ces mêmes caractéristiques et n'a pas pour objectif de relier les autoroutes. Le LIEN est beaucoup plus long et moins direct. On distingue bien sur la carte jointe qu'il sillonne le territoire pour desservir le maximum de communes au nord de Montpellier.

Le dossier d'enquête comportait aussi l'avis produit par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) le 2 juin 2014 qui comportait un volet « Transports – déplacement » qui précise :

«Le LIEN ne devrait produire que des effets limités sur l'organisation des transports de marchandises. Les poids lourds entrent et sortent de l'A750 par la RD132 qui permet de rejoindre l'A9 »

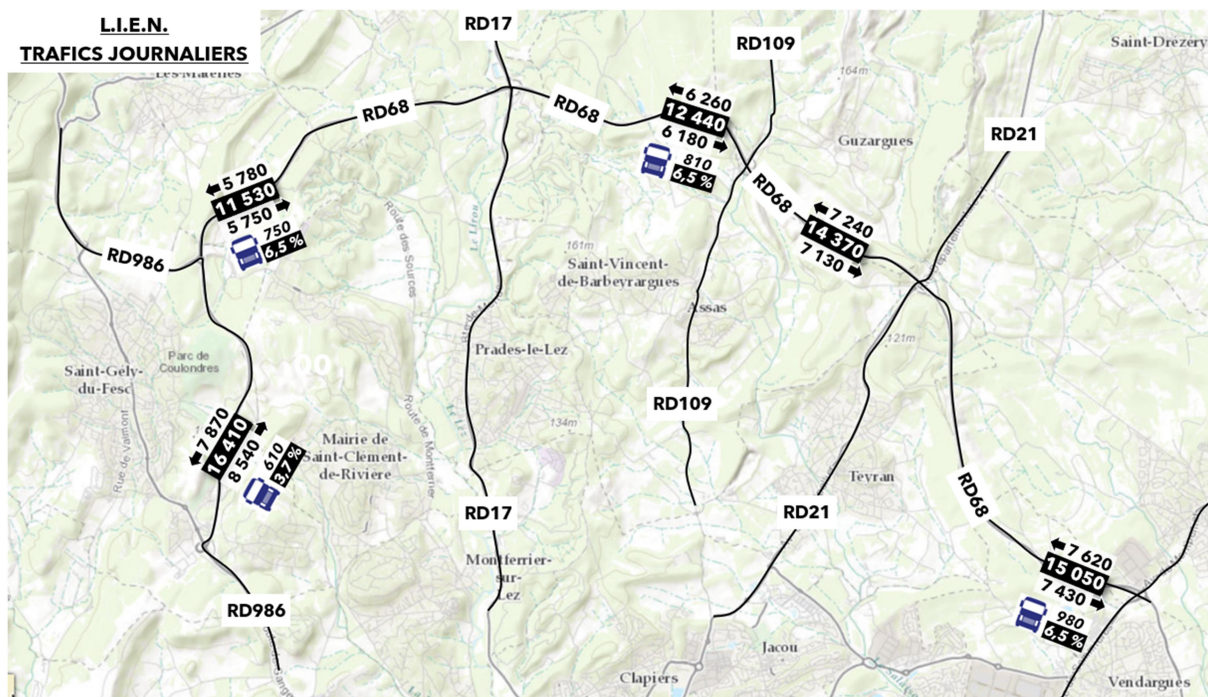
Aujourd'hui comme en 2014, la liaison inter autoroutes c'est bien le COM.

De plus les niveaux des trafics déjà mesurés sur la section courante et les échangeurs en service, alors même que les raccordements du LIEN sur l'A9 et l'A750 ne sont pas effectifs, démontrent bien son usage de desserte locale.

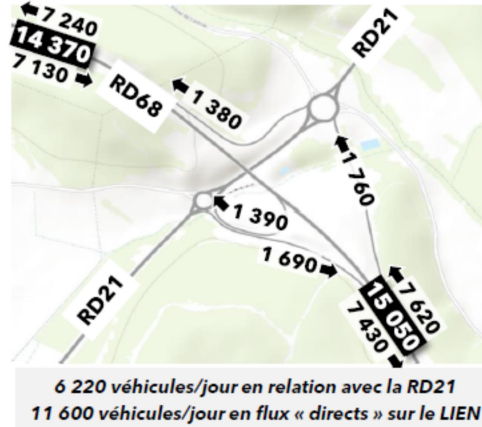
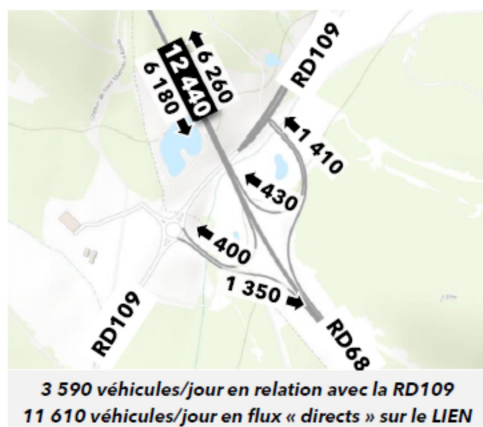
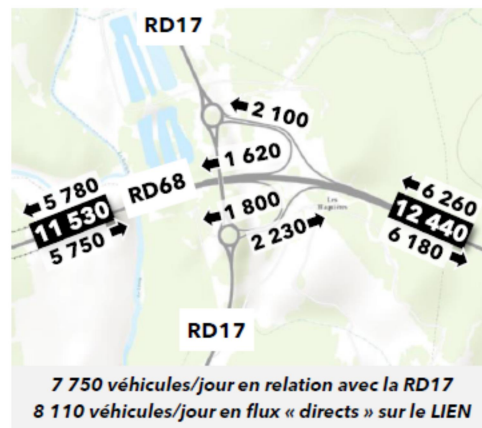
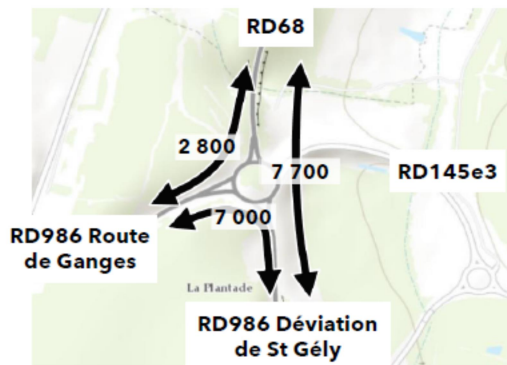
Pour répondre aux observations de la MRAe, le Département a engagé en novembre 2021 une série de mesures de trafic complémentaires qui a donc nécessité la pose de compteurs durant une semaine sur une période représentative c'est-à-dire en dehors de congés scolaires.

Les résultats sont présentés sur les cartes suivantes comportant les volumes de trafic sur l'infrastructure du LIEN Castries – St Gély et de ses échangeurs.

Ces trafics relevés mettent en évidence l'importance ces trafics d'échange entre le LIEN et les voiries départementales secondaires assurant la desserte locale, en complément des flux directs, illustrant parfaitement sa vocation de desserte locale et de désenclavement de l'arrière-pays.



Source : Comptages de trafic Octobre et novembre 2021



Source : Comptages de trafic Octobre et novembre 2021

Les fréquentations mesurées au droit des échangeurs, témoignent bien d'un usage du LIEN à destination des dessertes locales.

Les nouvelles investigations, menées suite aux recommandations de la MRAe, confortent donc les dispositions du dossier d'enquête de 2014.

1.3 – Contexte juridique du projet

Il est rappelé, dans cette partie, que la MRAe est saisie dans le cadre d'une procédure de régularisation explicitée dans l'arrêt du Conseil d'Etat du 9 juillet 2021 et concernant l'arrêté préfectoral du 8 mars 2015 portant Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet

Observation de la MRAe :

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 au point 3 de l'avis).

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.

Réponse du Département :

Le Département prend note que l'opportunité du projet n'est ici pas remise en cause par la MRAe. En revanche, il souligne que la MRAe a bien été saisie sur la base de l'étude d'impact de 2014 ayant fait l'objet de l'avis initial de l'autorité environnementale réglementaire selon les textes en vigueur à l'époque.

Trois des « *documents postérieurs* » listés au point 3 de l'avis de la MRAe relèvent de procédures réglementaires postérieures à l'avis donné par l'autorité environnementale en 2014. Il s'agit :

- du rapport final de la commission d'enquête de 2014 (postérieur à l'enquête publique)
- du dossier de demande de dérogation à l'atteinte aux espèces protégées de 2017 (code de l'environnement)
- du dossier complémentaire de demande de dérogation à l'atteinte aux espèces protégées issu de données de 2020 ayant donné lieu à un avis favorable du CNPN en août 2021 (cf. chapitre « Biodiversité »)

Dans ces conditions, les observations issues de ces documents ne sauraient être considérées comme relevant d'un manque de l'étude d'impact de 2014, laquelle ne pouvait pas, à cette date, intégrer des préoccupations survenues ultérieurement.

2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Il est précisé dans cette partie de l'avis que la MRAe a identifié les enjeux environnementaux suivants :

- 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

Réponse du Département :

Certains de ces enjeux ne relèvent pas des éléments réglementairement imposés par le contexte législatif de 2014.

C'est le cas du changement climatique, introduit à l'occasion d'une évolution en 2016 du code de l'environnement, et des continuités écologiques pour lesquelles le Schéma Régional de Continuité Ecologique a été approuvé en Languedoc Roussillon par arrêté préfectoral en date du 20 novembre 2015.

Sur ces aspects, le Département a donc rempli devant le public ses obligations réglementaires.

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

Observation de la MRAe :

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

- *dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (code 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'Etat (DREAL) (cf. chapitre « Biodiversité »)*

Réponse du Département :

Le Département prend note que la MRAe considère que l'étude d'impact établie en 2014 contient bien les éléments requis par la réglementation applicable à la date de l'arrêté de déclaration d'utilité publique.

Le Département précise que 3 des documents cités ne pouvaient pas faire partie des pièces relatives à la demande de DUP comme le mentionne la MRAe.

Il s'agit du rapport de la commission d'enquête, qui est rédigé à l'issue de l'enquête publique, et des deux dossiers de demande de dérogation de 2017 et 2020 relevant en 2014 de procédures indépendantes postérieures à l'instruction de l'étude d'impact par l'autorité environnementale.

L'avis de la MRAe est donc élaboré sur des documents auxquels l'autorité environnementale n'avait pas accès en 2014 et ce en application de la législation alors en vigueur.
Cette observation confirme le caractère anachronique de l'avis émis par la MRAe qui se prononce sur l'état de la réglementation à la date de sa saisine en juillet 2021 et non en 2014, date de l'étude d'impact.

3.1 – Justification du projet et variantes

Observation de la MRAe :

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.

Réponse du Département :

Les effets bénéfiques de la section en service s'estiment en précisant qu'en son absence, les 11 500 à 15 000 véhicules par jour qui empruntent aujourd'hui le LIEN seraient alors renvoyés sur d'autres voiries et principalement la RM65 (ex RD65).

En l'absence du LIEN, la plus grande partie de ce trafic (70%) se retrouverait donc sur cette voirie métropolitaine structurante. Ce surplus n'est pas absorbable par cette infrastructure compte tenu des forts trafics déjà existants, à savoir 15 000 veh/j à Vendargues et près de 40 000 veh/j sur l'avenue des Moulins à Montpellier. De plus, les autres voiries ne disposent pas de réserves de capacité pour absorber une partie, même réduite, des flux relevés sur le LIEN, notamment en zone urbaine de Montpellier.

Cette surcharge de voiries serait lourde de conséquences sur les niveaux de pollution de l'air et l'atteinte à la santé au droit des habitations qui les bordent. Le cadre de vie des riverains serait également fortement dégradé.

S'agissant de la section en cours de travaux, elle consiste à proposer une nouvelle offre de parcours qui se substitue à la traversée de Montpellier et notamment la RN109 et l'avenue des Moulins.

Cette voie nouvelle, faisant localement office de déviation de Grabels, apaisera la circulation dans les voiries internes de cette commune comme le montrent les études de trafic, offrant en cela à la commune l'opportunité de reconquérir son espace public pour des aménagements en faveur des modes doux et ce en toute sécurité.

La mise en place du LIEN permet également d'améliorer la qualité de l'air en diminuant les phénomènes de concentration des polluants du fait de la saturation du trafic. La MRAe elle-même y fait allusion un peu plus loin dans son avis.

Les études sur le volet air réalisées par Air Languedoc Roussillon explicitées dans le chapitre E.IV.6 de l'étude d'impact (page 185 à 194) et disponibles en intégralité en annexe 4 du dossier, mettent en avant les effets bénéfiques du projet pour cette commune.

En outre, l'étude socio-économique, pour ce qui concerne le dernier tronçon du LIEN, contient des éléments chiffrés justifiant de la rentabilité et de l'intérêt du projet. Ces éléments, qui ne sont pas contestés par le MRAe, sont complétés par des études sur la qualité de l'air et le bruit.

Les pages 403 à 410 de l'étude d'impact sont consacrées à un volet spécifique aux infrastructures de transport qui répond à la MRAe. On y retrouve :

- le coût de la construction du LIEN,
- les coûts d'entretien,
- la rentabilité du projet intégrant notamment les gains pour les usagers, le bilan environnemental, le bilan pour la puissance publique, le bilan pour le gestionnaire de l'infrastructure, le bilan pour la collectivité et les avantages économiques,
- les consommations énergétiques liées au projet,
- les hypothèses de trafic avec ou sans l'infrastructure et la part des poids lourds.

Sur la base de l'ensemble des éléments, le Département estime qu'il n'est pas nécessaire de reprendre l'étude d'impact

3.2 – Articulation avec les plans et programmes d'ordre supérieur

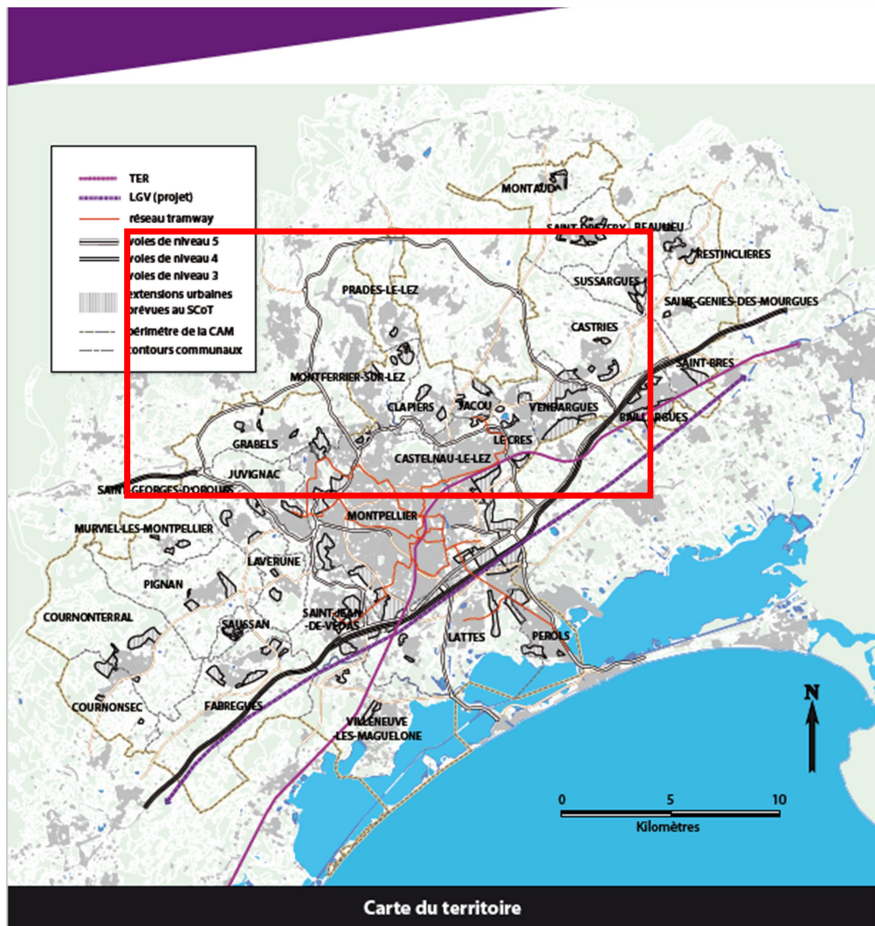
Observation de la MRAe :

La MRAe souligne l'intérêt du LIEN à renforcer la lisibilité de la hiérarchisation du réseau en sens du PDU de l'agglomération de Montpellier validé en juillet 2012 visant dès lors à dissuader plus fortement la traversée des zones urbaines denses par des trafics de transit. Mais elle note néanmoins que le projet ne s'inscrit pas dans les 3 champs d'actions définis dans le dit PDU, au sens où il n'est pas démontré que le projet du 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 déplacement).

Réponse du Département :

Le LIEN est inscrit dans tous les documents de planification (SCoT, Plan de Déplacements Urbains de la Métropole, Plans locaux d'urbanismes des communes ...) comme mentionné à la page 60 de l'étude d'impact

Le plan ci-dessous est extrait du PDU 2010 – 2020 de la Métropole validé le 19 juillet 2012.



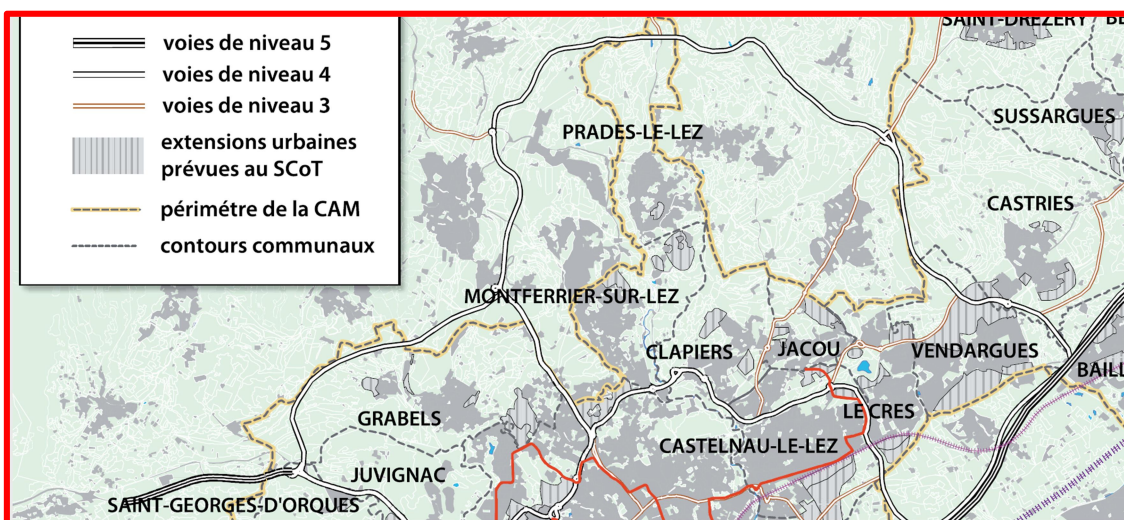
Carte du territoire

La Communauté d'Agglomération de Montpellier regroupe 31 communes et 406 140 habitants en 2006, soit 78,4% de la population de l'aire urbaine (dans ses limites de 1999). En 1999, date des dernières données sur les emplois du recensement de la population, la Communauté d'Agglomération de Montpellier regroupait 40 560 emplois soit 89% des emplois de l'aire urbaine.

A Montpellier, inverser le regard pour adopter celui du piéton, du citadin ...

Dans ce cadre, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a engagé une démarche et un projet dans le droit fil de son SCoT, en adoptant pour le PDU un regard inversé sur les déplacements, prenant pour point d'origine et pour but du projet, non pas les circulations et leurs outils techniques, c'est-à-dire

les systèmes de transport, mais bien l'habitant dans ses milieux de vie : un citadin et un piéton, usager des espaces publics, avant d'être un utilisateur de systèmes techniques. C'est la qualité de la vie dans l'espace urbanisé, et non l'optimisation des systèmes de flux, qui est ainsi au cœur de la réflexion et qui oriente la conception du PDU, de son diagnostic et de son projet de mobilité.



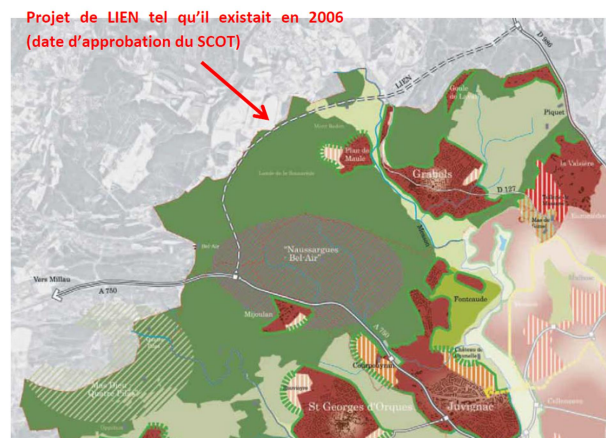
Dans ce document, le LIEN y apparait dans son intégralité comme une infrastructure de niveau 4. Il fait donc partie du système viaire structurant sur la base duquel ce PDU est établi comme précisé en page 61 de l'étude d'impact.

Ainsi, non seulement le LIEN est parfaitement intégré dans le PDU, mais son absence serait de nature à remettre en cause la hiérarchisation du réseau viaire du PDU rendant difficile la mise en œuvre de ce document de planification majeur pour la Métropole de Montpellier.

S'agissant de la diminution à la dépendance automobile et l'action sur les comportements en matière de mobilité, il est rappelé ici que la section du LIEN à réaliser intègre 2 parkings relais, 1 parking de covoiturage et 4,5 km de piste cyclable apportant des éléments de réponse aux champs du PDU.

Le LIEN est aussi pleinement intégré au SCOT de l'Agglomération de Montpellier. Comme précisé dans l'étude d'impact, la variante retenue est compatible avec le tracé pris en compte dans l'élaboration de ce schéma comme le montre la figure ci-dessous extraite du SCOT et présentée en page 60 de l'étude d'impact.

Figure 17 : le secteur « Piémonts et Garrigues » dans le SCOT de l'agglomération montpelliéraine



Comme mentionné à cette même page 60 de l'étude d'impact, le SCOT Pic Saint-Loup – Haute Vallée de l'Hérault n'était pas applicable en 2014 du fait d'un contentieux à l'encontre de ce document. Pour autant, s'agissant du SCOT approuvé par délibération du conseil communautaire du 8 janvier 2019, le LIEN répond à ces grands objectifs en matière de mobilité :

- réduire les temps et les distances de la vie quotidienne, (le LIEN y répond au titre du gain de temps gain de temps et des diminutions des distances de parcours)
- développer une offre d'infrastructures modes doux (le LIEN propose 4,5 km de pistes cyclables)
- organiser un développement d'une offre de transports collectifs (le LIEN prévoit la création d'un parking de covoiturage et de deux parkings relais)

Par ailleurs, comme toute infrastructure nouvelle, qui plus est structurante au regard du PDU, le LIEN apporte aux autorités organisatrices de la mobilité (Région, Métropole, Communauté de communes du Grand Pic Saint Loup) de nouvelles opportunités de premier ordre en matière de déploiement des transports en commun et de modes alternatifs à la voiture particulière.

4. Prise en compte de l'environnement

4.1 – Biodiversité

- **Zonages et protections règlementaires**

Pas de d'observation formulée par la MRAe

- **Continuité écologiques**

Observation de la MRAe :

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

Réponse du Département :

Il est rappelé ici que le SRCE Languedoc Roussillon a été adopté le 20 novembre 2015 par arrêté du Préfet de région, après approbation par le Conseil régional le 23 octobre 2015.

Ce document n'était donc pas applicable en 2014, date de l'instruction de l'étude d'impact par l'autorité environnementale. Il est donc normal que cet aspect n'apparaisse pas dans l'étude d'impact de 2014 et que l'autorité environnementale n'en ait pas fait mention dans son avis initial.

En dépit du fait que le SRCE a été adopté postérieurement à l'arrêté du DUP, l'étude d'impact avait bien pris en compte la logique des corridors et réservoirs écologiques.

Ainsi :

- les pages 139 et 272 traitent des continuités écologiques
- les pages 108, 114 et 263 évoquent les zones humides et les cours d'eau
- les pages 128 à 130 recensent les habitats naturels

En la matière, le Département a pleinement répondu aux obligations qui étaient les siennes en 2014 et les évolutions réglementaires introduites depuis ne remettent pas en cause les options alors posées.

- **Zones humides**

Pas de d'observation formulée par la MRAe.

Observation du Département :

Il est simplement rappelé par le Département que les impacts sur les zones humides et berges des cours d'eau sont compensés au titre de l'autorisation loi sur l'eau.

- **Autres habitats naturels, faune et flore**

Pas de d'observation formulée par la MRAe.

- **Mesures d'évitement et de compensation**

Observation de la MRAe :

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.

Réponse du Département :

L'avis de la MRAe acte le fait qu'il ressort de l'étude d'impact (page 132) que la Cordulie à corps fin avait bien été recherchée mais pas contactée malgré des prospections ciblées.

Effectivement repérée ultérieurement à l'arrêté de DUP, le cas de la Cordulie à corps fin a été traité dans le cadre du dossier de demande de dérogation additionnel et instruit par le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) une autorité nationale supérieure à la MRAe sur ces sujets.

Il est précisé d'ailleurs que concernant cette demande de dérogation additionnelle, le CNPN a rendu un avis favorable le 27 août 2021 validant par là même et pour la seconde fois l'intérêt majeur du LIEN.

Une réserve de cet avis portait sur la Cordulie à corps fin auquel le Département a apporté les éléments de réponse qui ont permis aux autorités compétentes de délivrer l'arrêté de dérogation complémentaire le 26 octobre 2021

Cet élément a donc été parfaitement traité, sur le fond, dans le cadre d'une procédure distincte et indépendante, en 2014, de celle qui découle de l'avis de l'autorité environnementale initial. En la matière, sur la forme, le Département a pleinement répondu aux obligations qui étaient les siennes en 2014

- **D'un point de vue global sur la biodiversité.**

Observation de la MRAe :

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.

Réponse du Département :

Le projet n'a pas intégré explicitement les corridors écologiques au sens du SRCE vu que ce document n'existait pas en 2014 (voir point précédent « continuités écologiques »).

Pour autant le corridor majeur de la Mosson est bien préservé. En effet, pour le franchissement de ce cours d'eau, le projet prévoit un ouvrage surdimensionné de 70 m de long sans emprise en lit mineur. Cette sur-dimension permet aussi de préserver une largeur de berge pouvant atteindre 30 m qui est suffisante au bon fonctionnement du corridor écologique.

De plus, le projet prévoit bien des ouvrages de transparence destinés ou contribuant aux déplacements de la faune.

Il est prévu :

- 37 ouvrages hydrauliques répartis sur tout le linéaire dont 4 de type dalot spécifiquement surdimensionnés pour la grande faune dans le secteur de la Lande de la Soucarède ;
- 2 ponts de rétablissement de cours d'eau (cours d'eau de la Mosson et du Pézouillet) ;
- 6 ponts de rétablissement de chemins agricoles ou forestiers tout aussi favorables pour la faune localisés dans les secteurs naturels de la Lande de la Soucarède et du bois de Gentil ;
- 1 pont de rétablissement de voirie secondaire à très faible trafic et qui sera de fait utile au passage de la faune.

Le coût de ces ouvrages est de l'ordre de 10 à 12 M€.

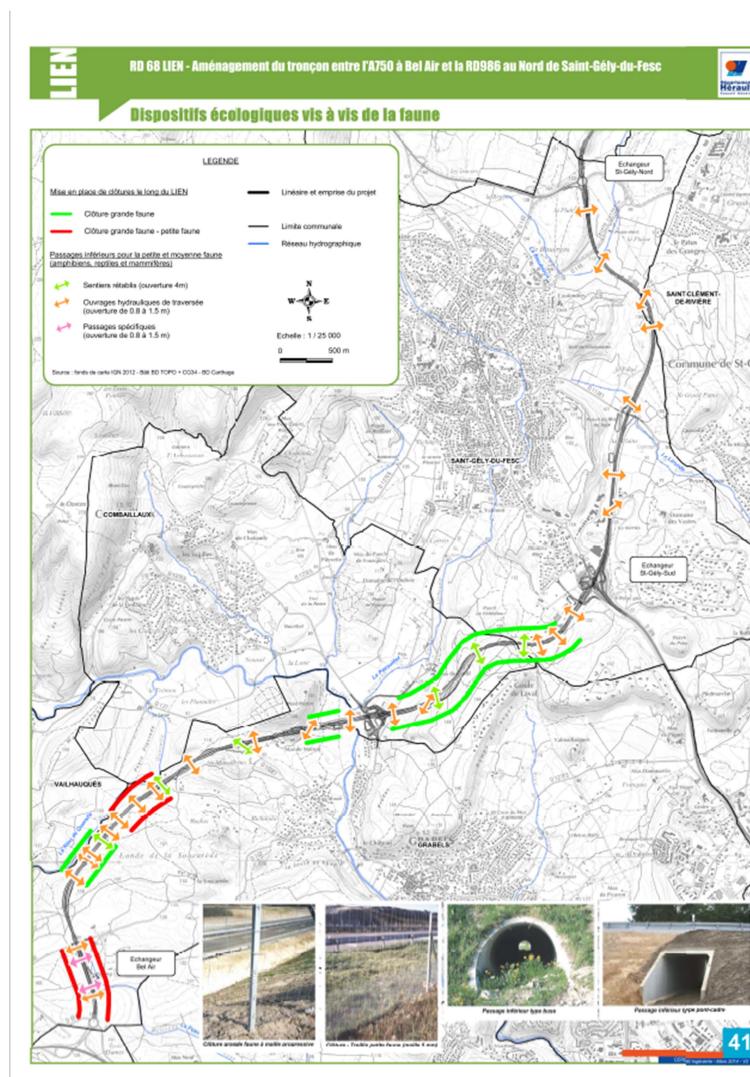
Tous ces dispositifs et d'autres encore sont mentionnées dans les mesures de réduction mises en place dans le cadre du projet et développées dans le chapitre G.IV.2.3 de l'étude d'impact en page 272 et suivantes.

On y retrouve les mesures suivantes :

- R4 : création de passages inférieurs pour la petite faune ;
- R5 : création des passages pour la petite faune dans les clôtures ;
- R6 : création de « Hop-over » pour les chiroptères ;
- R10 : maintien des corridors écologiques ;
- R13 : connexion écologiques favorables aux chiroptères dans le cadre de la création d'ouvrages d'arts ;

- R14 : connexion écologiques favorables aux mammifères terrestres et semi-aquatiques dans le cadre de la création d'ouvrages d'arts.

De plus le plan ci-dessous affiché en page 275 de l'étude d'impact recense l'ensemble des passages.



Une fois l'infrastructure mise en service, s'il est constaté de nombreuses traversées d'animaux, le Département réalisera des ouvrages supplémentaires en faveur de la faune, comme c'est le cas pour d'autres routes en service ailleurs dans le département.

De plus, il est à noter que s'agissant de ces sujets, le Département précurseur en la matière, intègre très largement et systématiquement les notions environnementales dans ses projets et notamment ses projet routiers. Il a d'ailleurs été récompensé par l'Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité (IDRRIM) en 2009 pour sa démarche, en partenariat avec le Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS), afin de réduire le caractère fragmentant du réseau routier et, en 2021 par le 1^{er} prix pour son «Plan routes et biodiversités ». Ce plan en faveur de la réconciliation entre la route et l'environnement intègre notamment la limitation des phénomènes de fragmentation des espaces.

Sur la forme, une fois encore, ce sujet est traité par la MRAe sur la base des textes de 2021 et non en se plaçant en 2014. En la matière, le Département a pleinement répondu aux obligations qui étaient les siennes en 2014. En outre, les évolutions réglementaires apparues depuis ne remettent pas en cause les options alors posées.

Observation de la MRAe :

La MRAe recommande de renforcer la démonstration de l'additionnalité 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.

Réponse du Département :

Les démonstrations de la qualité des réponses apportées par les mesures compensatoires ont été apportées à l'occasion des procédures de demande de dérogation indépendantes et distinctes de l'enquête publique dans le cadre de la réglementation de 2014. Elles ont donné lieu à l'établissement de deux dossiers de demande de dérogation au titre des espèces protégées.

Ces dossiers ont été instruits par le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) une autorité supérieure à la MRAe sur ces sujets qui à deux reprises a donné un avis favorable et à ces deux occasions aussi à reconnu l'intérêt majeur du LIEN.

En la matière, le Département a pleinement répondu aux obligations qui étaient les siennes en 2014 tandis que, sur le fond, le CNPN a consacré le bien fondé des mesures envisagées.

Observation de la MRAe :

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.

Réponse du Département :

Le volet Faune-flore de l'étude d'impact a en effet parfaitement identifié cette espèce floristique comme à enjeu local modéré. Elle est citée dans les pages 28, 131, 140 et 144 de l'étude d'impact. Une mesure d'évitement lui est pleinement consacrée et déclinée en page 252. Il est question de mise en défens des stations identifiées.

Après mise en œuvre de ces mesures, l'impact résiduel global y est considéré comme faible en page 267.

Sur cette base une demande de dérogation a été déposée dans le cadre d'une procédure distincte et indépendante à la DUP selon la réglementation en vigueur à l'époque. Cette procédure a donné lieu à un avis favorable du Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) le 12 juillet 2018 et un arrêté préfectoral de dérogation en date du 8 juillet 2019.

A l'issue d'un recensement de pieds supplémentaires en 2020 consécutif au retard pris dans le démarrage des travaux du fait des procédures contentieuses, le Département, dans le souci permanent du respect de l'environnement, a déposé auprès du CNPN en 2021 une demande de dérogation additionnelle pour cette espèce. Une fois encore un avis favorable a été délivré le 27 août 2021 préalable à une seconde autorisation de dérogation par arrêté préfectoral du 26 octobre 2021.

Conformément aux arrêtés précités, la mesure de compensation C5 relative au renforcement de la population locale de Glaïeul douteux est mise en œuvre par un botaniste après validation du Conservatoire Botanique National Méditerranéen (CBNM) de Porquerolles.

Cette disposition est déclinée dans le plan de gestion élaboré par le Conservatoire des Espaces Naturels Occitanie avec qui le Département a signé en 2020 une convention de coopération pour la mise en place et le suivi durant 30 ans des mesures compensatoires du projet.

En outre,, le cas du Glaïeul douteux a été traité dans le cadre d'une procédure de dérogation distincte et indépendante ayant donné lieu à l'établissement des deux dossiers de demande de dérogation spécifiques instruits par le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) une autorité supérieure à la MRAe sur ces sujets.

Celui-ci a rendu, pour chacun des deux dossiers, un avis favorable approuvant à ces deux occasions l'intérêt majeur du LIEN.

En la matière, le Département a pleinement répondu aux obligations qui étaient les siennes en 2014, tandis que, sur le fond, le CNPN a consacré le bien fondé des mesures envisagées.

4.2 – Consommation d'espace

Observation de la MRAe :

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

Réponse du Département :

Sur la forme, l'avis de la MRAE repose ici sur des considérations (maîtrise de l'étalement urbain et lutte contre la consommation d'espace) qui ne relèvent pas de la compétence du Département, mais de prérogatives communales ou intercommunales. En outre, cette observation, à caractère purement spéculatif, ne relève d'aucune prescription réglementaire.

En revanche, pour sa part le Département :

- a respecté à la lettre les dispositions de l'article R122-5 du code de l'environnement applicables à la date de l'arrêté de DUP, relatives au contenu de l'étude d'impact, à savoir :
 - au titre du I.2°), la description de l'état initial des espaces agricoles et naturels, de l'urbanisation du territoire et des documents d'urbanisme concernés par le projet (pages 30,32, 159 et 173 de l'étude d'impact) ;
 - au titre du I.3°), une analyse des effets du projet sur l'environnement, en particulier sur les éléments énumérés au 2° ; (p.281 et 284 dans laquelle il est indiqué : « *En particulier, les SCOT et PLU concernés ne devront en aucun cas ouvrir à une urbanisation nouvelle les zones agricoles et naturelles qui jouxtent aujourd'hui le projet* ») ;
 - au titre du III) pour les infrastructures de transport, l'analyse dans l'étude socio-économique des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ; (p.52 à 59) ;
- a sollicité la mise en œuvre d'une procédure de mise en compatibilité des POS et PLU des communes concernées par le projet. Le dossier a fait l'objet d'un examen conjoint par les personnes publiques associées dont les services de l'Etat et produit à l'enquête publique.

Sur le fond, les aménagements du LIEN entre l'échangeur de Bel Air et l'échangeur nord de Saint-Gély-du-Fesc interfèrent avec le territoire des communes de Combaillaux, Grabels, Saint-Gély-du-Fesc, Saint Clément de Rivière et les Matelles.

Les documents d'urbanisme de ces communes ont été mis en compatibilité avec l'opération au regard des secteurs protégés traversés. Le volet propre à chaque commune concernée en vue de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme apprécie les effets de celle-ci sur les zones à vocation agricole et l'impact sur les zones urbaines ou urbanisables.

Des adaptations sous forme de modifications ou de mises en compatibilité de ces mêmes documents seront donc nécessaires pour tout projet d'urbanisation. Cette compétence reste exclusive aux communes et à la métropole de Montpellier. Le Département, du fait de ses prérogatives, sera invité à donner un avis.

Au surplus, les sections d'ores et déjà réalisées du LIEN entre Castries et St Gély du Fesc, soit sur 75% de son linéaire, montrent que cette route sert aucunement à un développement urbain mal maîtrisé mais au contraire que le caractère naturel des espaces traversés a été préservé par les communes concernées.

Sur ce point la MRAe fait porter au Département une compétence qui n'est pas la sienne et au projet un grief supposé qu'il ne mérite pas. En la matière, le Département a pleinement répondu aux obligations qui étaient les siennes en 2014 et il ne peut être reproché à l'étude d'impact une carence sur cet aspect.

4.3 – Déplacements

- **Généralités**

Observation de la MRAe concernant le réseau des voiries principales concernées par le LIEN:

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'A709 et l'A750.

Réponse du Département :

Comme le précise la MRAe, le COM dont la DUP a été approuvée en 2021, ne disposait pas de la même actualité en 2014. A cette date ce projet était encore très incertain. Il ne pouvait donc pas être pris en compte dans l'étude d'impact.

En revanche, et comme le précise encore la MRAe, ce projet de COM est bien la liaison inter-autoroutes plus directe et plus efficace que celle proposée par le LIEN.

Avec son statut de route express, d'une longueur de 6 km et comptant 4 voies de circulation, le COM détient bien toutes les caractéristiques d'une liaison inter-autoroutes. La MRAe apporte ainsi elle-même la réponse à sa propre question évoquée au 1-2.

- **Méthodologie**

Observation de la MRAe:

La vision de la mobilité proposée dans l'étude socio-économique semble se référer aux seuls déplacements domicile-travail.

Réponse du Département :

En complément des trafics journaliers, les heures de pointes sont les plus chargées et ce sont elles qui permettent de dimensionner les projets routiers. Elles sont le reflet des trafics pendulaires domicile-travail / domicile-études (notamment le matin, plus modérément le soir).

En effet, les heures de pointe du matin se concentrent sur une durée plus courte que celles du soir. Aux heures de pointe, les trajets domicile/travail représentent les 2/3 des déplacements le matin, ils ne représentent que les 1/3 des déplacements le soir.

Cependant, un des objectifs fondamentaux du LIEN (cf. réponse à l'observation du point 1.2) est bien de répondre à l'accroissement des besoins de mobilités et notamment des déplacements domicile/travail, en direction des portes d'entrée de la ville centre et des principales polarités de la première couronne.

Il est donc logique que la mobilité dans les études socio-économiques soit appréhendée sous cet aspect et ce d'autant plus que le territoire métropolitain a connu un fort développement démographique et économique au cours des dernières décennies.

- **Point de Congestion et impact sur les trafics locaux**

Observation de la MRAe :

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.

Réponse du Département :

Les études de trafic initiales précisent explicitement dans l'étude d'impact (page 408) que la demande de déplacements automobiles a été projetée (à l'horizon 2020) en intégrant une croissance par an en conformité avec les hypothèses retenues dans le SCOT de l'agglomération de Montpellier en vigueur en 2014. Ce taux de croissance est différent selon les axes étudiés.

Les projections de trafic sur le réseau viaire réalisées par le CETE Méditerranée (aujourd'hui CEREMA) ont été quantifiées à l'aide de l'outil de modélisation EMME2, seul outil de simulation de trafic disponible en 2014, utilisé par l'ensemble des gestionnaires de voirie à l'époque sur l'agglomération de Montpellier.

Les données de trafic intégrées dans le dossier d'étude d'impact sont présentées en Tous Véhicules en valeur moyenne annuelle. Les volumes en Unité de Véhicule Particulier (U.V.P. – volume du trafic ramené à un véhicule particulier – par exemples 1 poids lourd de plus de 3,5 tonnes = 2 véhicules particuliers et 1 moto = 0,33 véhicule particulier) ne sont retenus que pour les calculs de capacité des échangeurs de raccordement du LIEN sur la déviation de St Gély du Fesc (Echangeurs Sud et Nord).

La part des poids-lourds est donnée en valeur en page 63 de l'étude socio-économique et en page 406 de l'étude d'impact. Il est donc facile de déduire de ces données que le taux des poids-lourds est de 6,5 % sur la section du LIEN Bel Air - St Gély et autant sur la déviation de St Gély du Fesc.

La réalisation du LIEN Bel Air – St Gély permettra de résorber les points de congestion au droit des échangeurs RD68 / RD986 / RD145 au nord de St Gély du Fesc ainsi qu'au droit du système d'échanges raccordant la RD986 à la déviation de St Gély (raccordement Sud).

Les projections de trafic initiales à l'horizon 2020 mentionnent une baisse des trafics sur les sections congestionnées :

- - 2 800 véhicules/jour sur la RN109, (communes de Juvignac et Montpellier),
- - 3 000 véhicules/jour sur l'avenue des Moulins (commune de Montpellier),
- - 1 600 véhicules/jour sur l'avenue de l'Europe (commune de Montpellier).

En outre, il est rappelé les baisses de trafic aux points de congestion à l'horizon 2020 que constituent les traversées des centres villes déjà mentionnées dans l'étude d'impact (page 304) :

- - 3 400 véh/jour pour les deux sens sur la RD102 en entrée/sortie de Grabels,
- - 2 570 véh/jour pour les deux sens sur la RD127 en traversée de Grabels et
- - 900 véh/jour pour les deux sens sur la RD986e1 en traversée de St Gély du Fesc.

Par ailleurs, l'étude d'impact mentionne aussi, en page 304, des croissances de trafic sur plusieurs sections :

- Sur la déviation de St Gély du Fesc et les sections du LIEN existant : les trafics journaliers supplémentaires sont cohérents avec le gabarit futur des voies et des systèmes d'échanges réaménagés/optimisés (échangeurs Nord et Sud de la déviation de St Gély).

- La RD986 entre St Gély du Fesc et la Lyre voit quant à elle son trafic augmenter de 1 300 à 2 900 véhicules/jour deux sens suivant les sections, une évolution à relativiser au regard du trafic journalier sur cet axe (30 à 35 000 véhicules/jour sur la section la plus chargée) et en volume horaire de pointe (+ 100 à + 250 véhicules/heure deux sens).

Nombre de ces éléments sont repris et dans l'étude socio-économique aux pages 43, 46 et 47 et sont complétés avec une projection du trafic à l'horizon 2040.

- **Gains de temps et trafic induit**

Observation de la MRAe :

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.

Réponse du Département :

Les gains de temps ont été évalués à partir des modélisations de trafic initiales réalisées par le CETE Méditerranée suivant modèle EMME2, seul outil existant en 2014 développé dans le cadre des études de trafic à l'échelle de l'agglomération de Montpellier.

Ce modèle prend bien en compte le trafic induit par l'opportunité des infrastructures.

Le chapitre C.II.1 (page 70) de l'étude d'impact est entièrement consacré au trafic induit.

- **Trafic de transit**

Observation de la MRAe :

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.

Réponse du Département :

Le trafic de transit sur le LIEN Bel Air - St Gély peut être estimé entre 1 900 et 2 100 véhicules/jour deux sens en Trafic Moyen Journalier sur l'année (T.M.J.A.) sur la base de l'indicateur retenu en Heure de Pointe du Soir (13 % des flux en transit comme précisé en page 304 de l'étude d'impact).

- **Transports collectifs**

Observation de la MRAe :

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.

Réponse du Département :

Le Département n'a pas compétence sur le transport collectif. Pour autant le LIEN accompagne ce volet par la création de deux parkings relais comme précisé dans le dossier d'enquête publique (pages 306 et 307).

Ceux-ci intègrent des dispositifs en faveur des transports collectifs à savoir 2 quais d'embarquement et zones d'attente à l'échangeur de St Gély.

Au niveau de l'échangeur de Grabels, il est prévu de réaliser un quai d'embarquement à l'emplacement de l'arrêt existant en début de la ligne n°24 (Le Pradas).

Ces deux parkings relais représentent une opportunité de renforcer l'offre de transports en commun. Ces projets ont été validés par les collectivités concernées compétentes en matière de transport collectifs.

Le dossier d'enquête comportait aussi l'avis produit par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) le 2 juin 2014 qui comportait un volet « Transports – déplacement » qui précise :

« L'usage de la voiture est quasiment obligé sur la couronne nord de Montpellier. Les impacts du LIEN liés au report de trafics, voire à d'éventuelles baisses de trafics sur certains axes reliés au nord de Montpellier (RD17, RD986, RD65 etc...) ne pourront être appréhendés que dans une approche multimodale : ce projet doit permettre une réflexion sur l'organisation des transports publics et autres alternatives à la voiture à l'échelle du territoire desservi ».

Dans ce sens, l'échangeur situé sur la RD127 pourrait utilement être doté dans l'avenir d'un véritable mini pôle d'échange desservi par la ligne 24 de Tam, dont le terminus est à proximité du futur ouvrage, constitué d'un parking de co-voiturage ... ».

Le projet intègre bien ce mini pôle d'échange au niveau de la RD127 qui est dès lors une opportunité pour que les collectivités en charge des transports engagent cette réflexion sur le développement du transport collectif.

Observation de la MRAe :

La MRAe recommande d'expliciter 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.

Réponse du Département :

Le « futur » Plan des mobilités de la métropole de Montpellier n'existant pas encore, l'étude d'impact de 2014 ne pouvait y faire référence.

Le Département n'a pas de compétences propres en matière de transports en commun.

Sur le fond, il est élémentaire de rappeler que toute infrastructure nouvelle, par essence même, apporte aux collectivités qui en ont la compétence (Région, intercommunalités) la possibilité de renforcer l'offre de transports en commun.

Pour autant, il est rappelé une fois encore que le projet du LIEN consacre une grande part à l'utilisation des transports collectifs et des modes doux. Sont prévus 1 parking de covoiturage et deux parkings relais. Le LIEN c'est aussi 4,5 km de piste cyclable permettant notamment un bouclage entre Montpellier, St Gély du Fesc, Prades le Lez et Saint Clément de Rivière en desservant deux établissements scolaire.

En particulier, le projet de LIEN offre l'opportunité d'un accès rapide à la future ligne de car à haut niveau de service reliant la vallée de l'Hérault au cœur de la Métropole via un possible point d'arrêt à Bel Air. Il offre également, la possibilité d'une connexion avec le réseau de bus urbain au niveau de l'échangeur de Grabels (par un prolongement de la ligne desservant le centre-ville de Grabels) et un accès à un axe de transports en commun à renforcer entre St Gély du Fesc et Montpellier (La Lyre / Occitanie).

En outre, s'agissant des actions pouvant être menées avec les collectivités concernés, la diminution des trafics en agglomération que va engendrer le LIEN, notamment à Grabels, permettra à cette commune de reconquérir son espace public en favorisant les aménagements destinés aux modes doux et aux circulations apaisées.

4.4 – Qualité de l'air et du bruit

Observation de la MRAe :

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.

Réponse du Département :

Les études de trafic n'étant pas remises en cause, il n'y a donc pas nécessité d'actualiser les études air-santé et acoustique.

Concernant le bruit, l'avis de la DDTM en date du 2 juin 2014 et joint au dossier d'enquête mentionne dans sa partie 5 consacrée au bruit des infrastructures de transports terrestres :

« Le dossier comporte une étude acoustique cohérente présentant un état initial réalisé à partir de mesures sur le terrain récentes (décembre 2013 et janvier 2014) et des calculs sonores à l'horizon 2040, soit 20 ans après la date de mise en service prévue en 2020. Elle propose un certain nombre de protections acoustiques (merlons de terre, écrans ou isolations de façade) pour les habitations situées à proximité de la future infrastructure, même si aucune n'est soumise à des niveaux sonores dépassant les seuils prévus par la réglementation, à savoir 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit. »

Le Département est donc allé au-delà des prescriptions réglementaires en la matière.

De plus, et comme annoncé lors de l'enquête publique, une fois l'infrastructure en service, des mesures acoustiques seront réalisées afin de confirmer les seuils attendus et définis à l'occasion des études. Si toutefois les seuils réglementaires, qui définissent les conditions de mise en place de dispositif de protection, devaient être dépassés, des mesures correctives seront prises.

En outre, et comme évoqué au point 2, la prise en compte du réchauffement climatique dans les études d'infrastructures linéaires n'était réglementairement pas exigée en 2014 et le Département a bien respecté les obligations qui s'imposaient à lui à cette époque.

4.4.1 – Qualité de l'air

Observation de la MRAe :

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...).

Réponse du Département :

Le complément suggéré ici par la MRAe est susceptible de démontrer un impact favorable au projet, par l'amélioration de la qualité de l'air dans le périmètre de l'étude d'impact.

En effet, des données auraient pu être recherchées sur la RN109 et la RD65 voire au centre urbain de Montpellier. Cette précaution aurait permis de démontrer les effets bénéfiques du LIEN sur les polluants dans ces secteurs puisque le LIEN va délester le trafic de ces infrastructures.

Pour autant, face aux demandes exprimées par les riverains, l'étude air réalisée par Air Languedoc Roussillon et disponible en annexe de l'étude d'impact s'est concentrée sur les secteurs les plus directement concernés :

- La proximité de la nouvelle infrastructure
- Le centre-ville de Grabels.

Cette étude n'a pas été remise en cause en 2014 par l'autorité environnementale ni même par le MRAe en 2021 qui apporte une simple recommandation sur le périmètre plus favorable au projet.

Cette observation ne fait pas état d'une lacune d'ordre méthodologique de l'étude d'impact. En la matière, le Département a pleinement répondu aux obligations qui étaient les siennes, même s'il s'est effectivement privé d'un argument supplémentaire en faveur du LIEN.

En complément, il convient de rappeler que la réalisation du LIEN Bel Air – St Gély contribuera à améliorer la qualité de l'air sur les sections où des baisses de trafic sont projetées.

Pour mémoire et comme précisé dans l'étude d'impact :

- RD102 en entrée/sortie de Grabels (- 3 400 véh/jour deux sens),
- RD127 en traversée de Grabels (- 2 570 véh/jour deux sens),
- RD986e1 en traversée de St Gély du Fesc (- 900 véh/jour deux sens).

4.4.2 –Bruit

Pas d'observation de la part de la MRAe

4.5 – Ressources en eau

Pas d'observation de la part de la MRAe

4.6 – Impact sur le changement climatique

Réponse du Département :

Il est rappelé ici qu'en 2014, la réglementation ne prévoyait pas qu'un chapitre soit consacré à la description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur le climat et la vulnérabilité au changement climatique, désormais prévue au point 5°f du II de l'article R.122-5 du code de l'environnement, en application de l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et son décret d'application n°2016-1110 du 11 août 2016.

Sur ce point encore la MRAe s'est placée à la date de sa saisine et s'est prononcée au regard des textes actuellement en vigueur. En tout état de cause, le Département a pleinement respecté la réglementation qui s'appliquait à lui en 2014.

Au demeurant, les effets bénéfiques du LIEN en termes de réduction des encombrements et de nouvelles opportunités en matière de transports en commun et de modes de déplacements alternatifs joueront un rôle positif dans la lutte contre le changement climatique

4.7 – Bilan économique et financier

Observation de la MRAe :

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.

Réponse du Département :

Les trafics considérés pour évaluer le gain de temps concernent uniquement ceux estimés sur les sections du projet à réaliser à savoir :

- Section A750 – RD986 (voie nouvelle) ;
- Section déviation de St Gély du Fesc (mise à 2x2 voies) ;
-

Cette précision est mentionnée dans le tableau de la page 62 de l'étude socio-économique.

A cet égard, le bilan économique du projet n'intègre pas le gain de temps des voiries connexes (RD102, RD127 et RD986E1) sur lesquelles il est précisé en page 308 de l'étude d'impact les baisses significatives des trafics attendues qui de fait procurent un gain temps aussi pour ces usagers.

Dès lors la conclusion du bilan économique du projet ne saurait être remise en cause sinon à la rendre plus favorable encore en se plaçant évidemment à conditions économiques égales.



Conclusion

Le Département apporte donc ici toute précision utile quant aux observations soulevées par la MRAe

Si, comme exposé plus avant, certaines d'entre-elles s'avèrent anachroniques au regard du contexte réglementaire de 2014, d'autres trouvent leur réponse dans l'étude d'impact ou l'étude socio-économique produites à l'époque. D'autres encore ont nécessité des mesures de trafic complémentaires qui ont été menées en 2021 et dont les résultats ne remettent pas en cause les options posées.

Si la réglementation a pu évoluer depuis 2014, le contexte du secteur géographique concerné par le LIEN, entre 2014 et la date de l'avis de la MRAe, ne présente pas d'évolution significative susceptible d'avoir un effet substantiel dans le rapport qu'entretien le LIEN avec l'environnement.

En ce sens donc, l'étude d'impact de 2014 n'est pas entachée d'insuffisance manifeste en raison de l'évolution des circonstances de fait depuis la date de l'arrêté de déclaration d'utilité publique délivré le 9 mars 2015.