



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

Autorité environnementale Préfet de région

**Projet de Route Départementale n°68 (Liaison Intercantonale
d'Évitement Nord)
Section entre l'A750 à Bel Air
et la RD986 au nord de Saint-Gély-du-Fesc
présenté par le Conseil Général de l'Hérault**

**Avis de l'autorité environnementale
sur le dossier présentant le projet
et comprenant l'étude d'impact**

N° : 2014-001099

Avis émis le 11 JUIN 2014

355/14

DREAL LANGUEDOC-ROUSSILLON
520 allées Henri II de Montmorency
34064 Montpellier Cedex 02
www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr

Le Préfet de la région Languedoc-Roussillon,

à

Monsieur le préfet de l'Hérault

Bureau de l'Environnement
34 Place Martyrs de la Résistance
34000 Montpellier

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

**Service en charge de l'Autorité Environnementale : DREAL LR - Service Aménagement / Division
Évaluation Environnementale**

Rédacteur de l'Avis : Pierre DROSS

Pierre.DROSS@developpement-durable.gouv.fr

Vous m'avez transmis le 15/05/2014, pour avis de l'autorité compétente en matière d'environnement prévu à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le dossier de Route Départementale n°68 (Liaison Intercantonale d'Évitement Nord) – Section entre l'A750 à Bel Air et la RD986 au nord de Saint-Gély-du-Fesc déposé par le Conseil Général de l'Hérault.

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple. Il devra être porté à la connaissance du public et conformément à l'article R122-9 du code de l'environnement, être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il sera également publié sur le site Internet de la préfecture de département et sur celui de la DREAL.

La DREAL Languedoc-Roussillon a accusé réception du dossier en date du 15/05/2014.

En sa qualité d'autorité environnementale par délégation du Préfet de Région, la DREAL a disposé d'un délai de 2 mois à compter de cette date pour donner son avis sur ce projet, soit au plus tard le 15/07/2014.

Elle a pris connaissance de l'avis du Préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et de celui de l'agence régionale de santé (ARS).

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à évaluation environnementale ou à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité de l'opération mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Avis détaillé

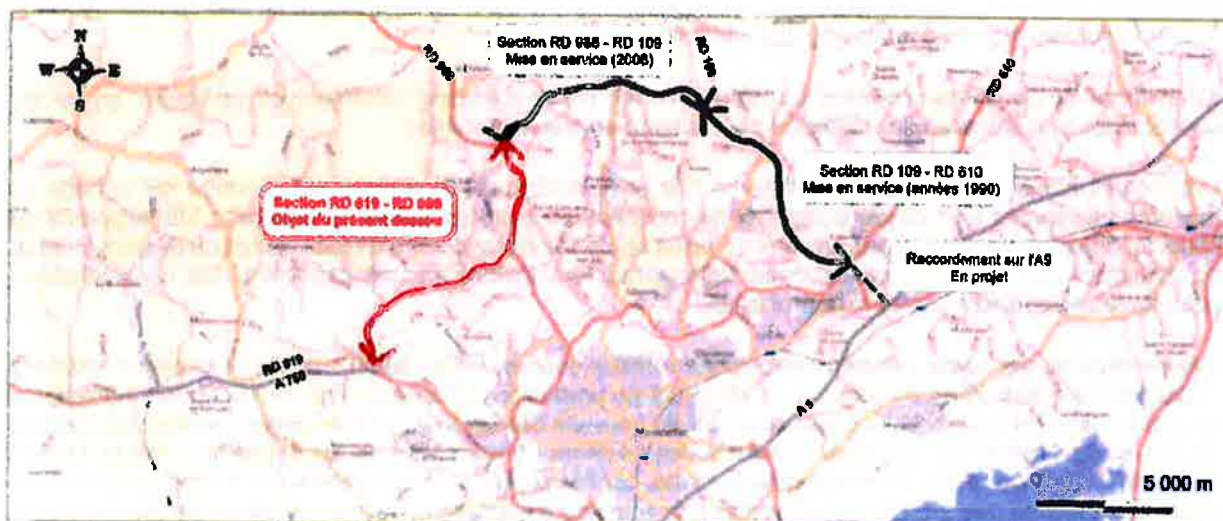
1. Contexte et présentation du projet

Le LIEN (Liaison Intercantonale d'Évitement Nord) est un projet de route d'une longueur de 32 kilomètres qui contourne, par le nord, l'agglomération de Montpellier et qu'il est prévu, à terme, de raccorder, à l'est, à l'autoroute A9 et, à l'ouest, à l'autoroute A750. Son objectif n'est cependant pas d'assurer le raccordement entre ces deux autoroutes, qui existe à l'ouest de Montpellier, même s'il nécessite des améliorations, mais d'assurer des besoins de déplacements plus locaux.

Trois sections ont déjà été mises en service de 1992 à 2008 entre Saint Gély du Fesc et Castries ; il manque, pour assurer l'ensemble de la liaison, une section de raccordement, en cours d'études, entre Castries et l'autoroute A9 à l'est de Montpellier et le projet de raccordement entre Saint Gély du Fesc et l'A750, à Bel Air, qui fait l'objet du présent avis.

Ce projet comprend :

- une liaison nouvelle à deux voies d'une longueur de 7,8 kilomètres reliant l'A750 à Bel-Air, sur la commune de Grabels et l'échangeur de la RD 986 au sud de Saint Gély du Fesc qui sera réaménagé à trois niveaux,
- la mise à deux fois deux voies de la déviation de Saint Gély du Fesc, sur une longueur de 4 kilomètres et la mise en dénivelé du giratoire au nord de Saint Gély. Il est prévu de réaliser la mise à deux fois deux voies dans un deuxième temps.



2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité Environnementale

Les principaux enjeux environnementaux du territoire concernent la commodité du voisinage et la santé, le milieu naturel, la ressource en eau et le milieu aquatique ainsi que le paysage :

- du fait de la proximité de zones urbanisées, le projet est susceptible de perturber les conditions de vie et de circulation pendant le déroulement du chantier et d'avoir des effets permanents sur le bruit et la qualité de l'air ;
- bien que le projet n'empiète pas directement sur une zone identifiée pour son intérêt naturaliste, il est susceptible d'avoir des effets significatifs sur la faune, la flore et les habitats naturels du fait de la présence d'habitats de plusieurs espèces patrimoniales en zone de garrigues et en bordures de cours d'eau (insectes, reptiles, oiseaux, chauves-souris, flore) et de la proximité de zones identifiées au titre des directives européennes « Natura 2000 » ;

- outre la Mosson et plusieurs cours d'eau de moindre importance, le projet concerne des ressources souterraines exploitées pour la production d'eau potable ;
- malgré l'absence de site présentant un enjeu paysager particulier, le projet est susceptible d'avoir des effets significatifs sur le paysage du fait de la succession de vallons et de buttes calcaires rencontrée.

3. Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement

L'étude d'impact comporte bien les éléments prévus à l'article R.122-5 du code de l'environnement et ces éléments sont bien proportionnés aux enjeux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et bien adaptés à la protection de l'environnement :

Le dossier comporte bien la présentation de l'ensemble du programme d'aménagement que constitue le LIEN et du projet qu'il est prévu de réaliser en deux phases ; il présente l'appréciation des effets de l'ensemble du programme sur l'environnement.

La présentation des variantes envisagées est particulièrement complète : suite à l'annulation d'une précédente déclaration d'utilité publique pour insuffisance de justification du choix de la variante retenue, une concertation a été organisée en 2013 sur 4 fuseaux de tracés. Le dossier présente une analyse multicritères prenant en compte, en particulier, les enjeux environnementaux, qui aboutit logiquement au choix du fuseau n°1, semblable à celui qui avait été déclaré d'utilité publique en 2011. Dans ce fuseau, deux variantes ont été étudiées en passant au nord ou au sud du Mas de Gentil : ces deux variantes étant sensiblement équivalentes au titre des autres critères, c'est la variante 1A passant au sud du Mas qui a été retenue pour ses moindres effets négatifs sur l'activité agricole.

L'état initial et les effets potentiels du projet ont fait l'objet d'études détaillées, en particulier en ce qui concerne les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale :

L'étude des effets du projet sur la qualité de l'air et ses effets sur la santé a été conduite sur la base de mesures de teneurs en dioxyde d'azote et de modélisation pour les autres paramètres ; Elle a permis de conclure à une augmentation des niveaux de pollution de l'air dans la zone d'étude du fait du déplacement et de l'augmentation de la circulation mais sans qu'aucun habitant ne soit exposé à des concentrations supérieures aux valeurs limites réglementaires.

L'étude de bruit est basée sur des mesures de niveaux sonores en situation actuelle et des modélisations mathématiques 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 60dB(A) de jour et de 55dB(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 2dB(A) 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.

Le volet naturel de l'étude d'impact est basé sur des inventaires naturalistes suffisants visant tous les compartiments susceptibles d'être impactés par le projet. Compte tenu d'impacts potentiels importants sur certains habitats et plusieurs espèces d'insectes, d'amphibiens, de reptiles, d'oiseaux et de mammifères, il propose des mesures d'évitement et d'atténuation des effets négatifs qui permettront d'aboutir à des effets résiduels généralement modérés ou faibles qui devront néanmoins faire l'objet de compensations lorsqu'ils concernent des espèces protégées. Ces mesures compensatoires seront précisées dans le cadre de l'instruction des dérogations nécessaires pour ces espèces protégées. L'autorité environnementale remarque que certaines des mesures d'évitement et d'atténuation proposées dans le volet naturel de l'étude d'impact ne sont pas reprises dans l'étude d'impact sous forme d'engagements mais sous forme de propositions ou d'idéal à viser ; il s'agit notamment de calendrier de début des travaux, de dimensionnement et nombre de passages à faune, d'abattage « de moindre impact » d'arbres susceptibles de servir de gîte à des chauves-souris et de reconstitution de sol préalable aux plantations. L'autorité environnementale recommande que ces mesures fassent l'objet de prescriptions dans la décision et d'un suivi environnemental. Le dossier comporte, par ailleurs, une étude des incidences du projet sur les zones « Natura 2000 » situées à proximité qui conclut de manière pertinente à l'absence d'incidences significatives du projet sur les objectifs de conservation de ces zones.

L'étude d'impact et le document d'incidences du projet sur l'eau et les milieux aquatiques ont bien pris en compte les enjeux liés à l'eau, en termes quantitatifs et qualitatifs, aussi bien pour les eaux superficielles que souterraines :

- les franchissements de la Mosson et du ruisseau de Pézouillet ont fait l'objet de modélisations mathématiques qui ont permis de dimensionner des ouvrages ayant un effet très faible sur l'écoulement des crues,
- pour les ruisseaux déjà franchis par la déviation de Saint Gély du Fesc, les prolongements d'ouvrages nécessaires pour la mise à deux fois deux voies de la route ont été conçus pour ne pas modifier les conditions d'écoulement,
- l'ensemble des remblais en zone inondable font l'objet de mesures de compensation,
- pour tenir compte de la vulnérabilité des eaux souterraines utilisées pour l'alimentation en eau potable, le projet prévoit de séparer les eaux des écoulements périphériques, qui seront collectées par des fossés en amont des ouvrages routiers et rejetées à l'aval, des eaux de ruissellement de l'infrastructure qui seront 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,
- en phase travaux, des précautions particulières sont prévues dans les zones d'alimentation des captages d'eau potable : mise en place des fossés de collecte et bassins de rétention dès le début des travaux, vigilance météo et crues, surveillance des fuites éventuelles sur les engins de chantier et maintien en permanence de matériel de lutte contre les pollutions accidentelles,
- pour les captages alimentant la commune de Grabels, très proches du projet, les précautions mentionnées à l'alinéa précédent et l'absence de déblai prévu dans ce secteur conduisent à un risque très faible de contamination de la ressource en eau : il est tout de même prévu une surveillance de la qualité de l'eau (turbidité) et un plan d'alerte et d'intervention de crise permettant d'assurer l'alimentation des populations.

La limitation des terrassements et des effets induits sur le paysage a été l'un des critères de choix de la solution retenue. Un programme d'aménagements paysagers permettra d'améliorer l'insertion du projet dans le paysage ; il comprend des traitements et plantations des talus et bassins de rétention et des aménagements plus larges au niveau des échangeurs ainsi que des traitements architecturaux faisant largement appel à la pierre pour les murs de soutènement et les piles de ponts.

Par ailleurs, le résumé non technique de l'étude d'impact présente bien l'ensemble du contenu de cette étude, de manière facilement compréhensible pour le public non averti.

Pour le Préfet et par délégation,

Le Directeur Régional Adjoint
de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement Languedoc-Roussillon


Philippe MONARD



Direction Générale
des Services

Montpellier, le **23 JUL. 2014**

26200

MONSIEUR LE PRÉFET DE LA RÉGION LANGUEDOC
ROUSSILLON
DREAL
34 PLACE DES MARTYRS DE LA RESISTANCE
34062 MONTPELLIER

Pôle Développement et Aménagement
Direction Territoriale Cœur d'Hérault – Cités Maritimes
Service Grands Travaux Cœur d'Hérault – Cités Maritimes

Dossier suivi par : Jean-Pierre Crémieu
Références : 2014 07JPC008 LIEN Let pref
Téléphone : . 04.67.67.64.85
Télécopie : . 04.67.67.70.56
e-mail : jpcremieu@c34.fr

Monsieur le Préfet de Région,

Dans le cadre du projet de Liaison Intercantonale d'Évitement Nord entre l'A750 à Bel Air et la RD986 au nord de Saint-Gély-du-Fesc, vos services ont procédé à l'instruction du dossier préalable à l'enquête publique unique organisée du 25 août au 30 septembre prochain.

A ce titre, vous avez émis le 11 juin 2014 un avis sur ce dossier en tant qu'Autorité Environnementale.

Je vous prie de trouver ci-joint le mémoire en réponse du Maître d'ouvrage sur les différents sujets qui y sont abordés, mémoire qui a été joint au dossier d'enquête.

Je vous d'agrée, Monsieur le Préfet de Région, l'expression de ma considération distinguée

Le Président,

P/le Président
et par délégation,
Le Directeur du Département des Routes

Dominique JAUMARD



Copie : DREAL – Monsieur Dross

RD68 LIEN (Liaison Intercantonale d'Evitement Nord)
Aménagement du tronçon entre l'A750 à Bel Air et la RD 986 au Nord de
Saint Gély du Fesc

Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale
émis par la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et
du Logement Languedoc Roussillon le 11 juin 2014

Au vu de l'avis formulé, le Département, maître d'ouvrage, n'a pas d'observation spécifique sur la présentation du contexte du projet et des principaux enjeux environnementaux identifiés.

Il note que l'étude d'impact comporte bien les éléments prévus à l'article R.122- 5 du code de l'environnement, que ces éléments sont bien proportionnés aux enjeux des territoires susceptibles d'être traversés et bien adaptés à la protection de l'environnement.

L'avis souligne l'exhaustivité de la présentation des variantes envisagées et l'analyse multicritère qui reprend et développe les critères annoncés dès la phase de concertation publique qui s'est déroulée en 2013.

L'état initial et les effets potentiels du projet ont fait l'objet d'études qui sont qualifiées comme étant détaillées notamment sur les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale que sont l'air et ses effets sur la santé, le bruit, le volet naturel, les incidences sur l'eau et les milieux aquatiques et l'intégration paysagère.

Cependant, le maître d'ouvrage apporte les compléments ci-dessous :

A l'observation selon laquelle le projet n'induit pas une augmentation des niveaux de pollution de l'air dépassant les valeurs limites réglementaires, le Département tient à rajouter que le projet contribuera à améliorer la qualité de l'air dans les secteurs qui lui sont adjacents, par réduction des encombrements chroniques sur les artères qu'il met en relation (A 750, RD 986) ainsi que sur la RD 127 dans la traverse de Grabels dont il contribue à évacuer le trafic parasite.

En outre ce volet air est enrichi par une campagne de mesures effectuée en juillet 2014 qui permet de confirmer les valeurs moyennes annoncées dans le dossier et dont les résultats sont joints en annexe.

A la remarque concernant certaines mesures d'évitement et d'atténuation qui, dans l'étude d'impact, se présentent plutôt sous la forme de propositions ou d'idéal à viser que d'engagements, le Département tient à préciser qu'il mettra en œuvre tous les moyens pour que ces propositions soient réalisées. Il entend en particulier publier un dossier des engagements du Département en matière d'environnement, à l'instar de ce que l'Etat pratique pour ses propres projets, afin d'assumer les engagements pris lors de la phase de concertation et, le cas échéant, à l'occasion de l'enquête publique.

Le Département confirme notamment que, dans ce cadre, une mission de suivi environnemental sera confiée à des prestataires spécialisés lors des travaux.

Il s'engage à mettre en place, à l'issue de la déclaration d'utilité publique éventuelle, un « comité de suivi » qui fera l'objet d'une restitution régulière du suivi de ces engagements.

Les services de l'Etat en charge de la préservation de l'environnement seront informés et associés, en phase études et travaux, afin de mettre en œuvre les mesures les mieux adaptées pour la préservation de l'environnement. Ils seront invités au comité de suivi évoqué ci-dessus.

De manière générale, le Département note que l'avis de l'autorité environnementale ne mentionne pas de manque sur le dossier présenté et que le résumé non technique comporte bien l'ensemble du contenu de l'étude d'impact et, ce, de façon compréhensible pour le public.

Aménagement du LIEN entre l'A750 à Bel-Air et la RD986 à St Gély du Fesc (Hérault)

Intégration des résultats de la campagne de mesure de l'été 2014 aux conclusions du rapport transmis en janvier 2014



Préambule : le rapport de janvier 2014 tenait compte de mesures hivernales et de l'ensemble des simulations réalisées pour les horizons 2020 et 2040. La présente note tient compte de mesures complémentaires effectuées sur les mêmes sites durant le mois de juin 2014 (du 5 juin au 3 juillet).

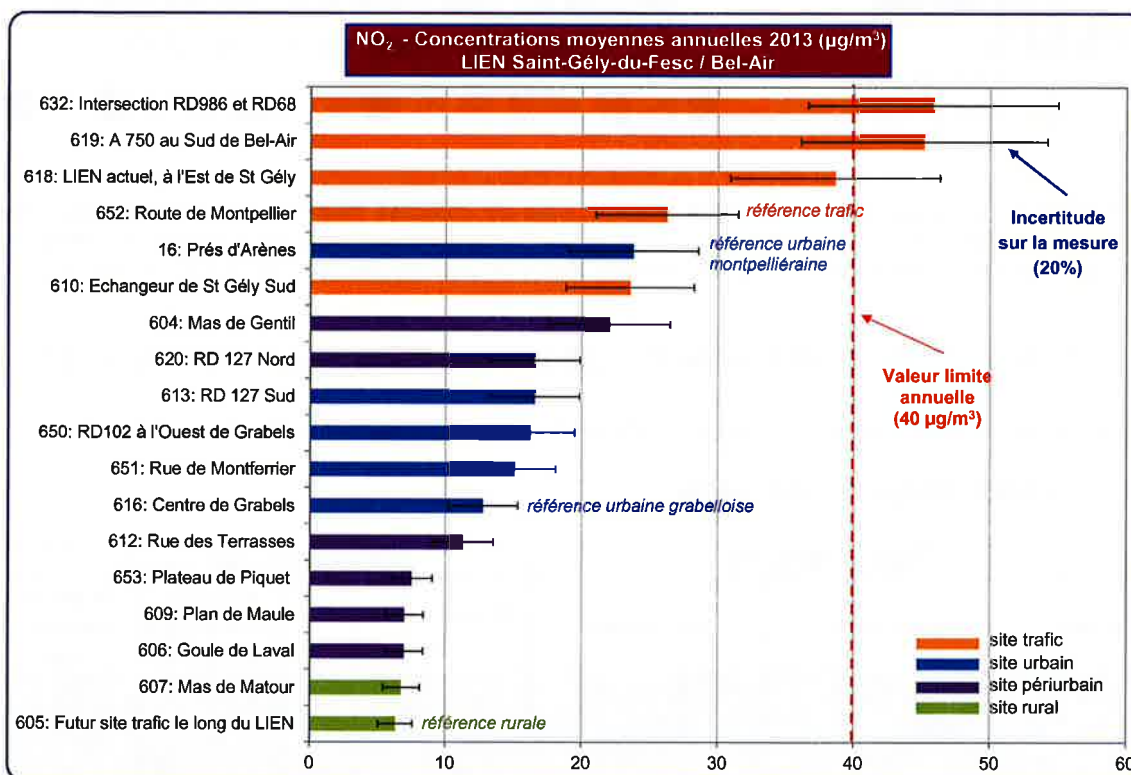
I – BILAN DES MESURES ANNUELLES DE NO₂ REALISEES SUR 18 SITES

Rappel : Le NO₂ est émis pour 84% par le trafic routier dans la zone géographique concernée.

1.1 – TABLEAU DE RESULTATS

SITES DE MESURE			CONCENTRATIONS (µg/m ³)			
N° site	Emplacement	Type de site	Moyenne hivernale	Moyenne estivale	Moyenne estimée dans le rapport	Moyenne annuelle finale
16	Prés d'Arènes	Ref Urbain	33	15	23	24
604	Mas de Gentil	Périurbain	28	16	20	22
605	Futur site trafic le long du LIEN	Ref Rural	9	4	6	6
606	Goule de Laval	Périurbain	10	4	7	7
607	Mas de Matour	Rural	9	4	7	7
609	Plan de Maule	Périurbain	10	4	7	7
610	Echangeur de St Gély Sud	Trafic	27	20	19	24
612	Rue des Terrasses	Périurbain	16	6	11	11
613	RD 127 Sud	Urbain	23	10	16	17
616	Centre de Grabels	Ref Urbain	18	7	13	13
618	LIEN actuel, à l'Est de St Gély	Trafic	48	29	34	39
619	A 750 au Sud de Bel-Air	Trafic	57	33	40	45
620	RD 127 Nord	Périurbain	22	11	16	17
632	Intersection RD986 et RD68	Trafic	59	32	42	46
650	RD102 à l'Ouest de Grabels	Urbain	23	9	16	16
651	Rue de Montferrier	Urbain	22	8	15	15
652	Route de Montpellier	Ref Trafic	34	19	24	26
653	Plateau de Piquet	Périurbain	11	4	8	8

1.2 – COMPARAISON AUX VALEURS REGLEMENTAIRES



Les conclusions en termes de risque de non-respect des valeurs réglementaires sur ces 18 sites ne sont pas modifiées par les mesures complémentaires, à savoir :

- la valeur limite annuelle, égale à 40 µg/m³ en moyenne annuelle, n'est pas respectée sur deux sites trafic, à proximité de l'A750 et du LIEN au Nord de Saint-Gély-du-Fesc, deux axes supportant un fort trafic routier,
- en raison de l'incertitude¹ entourant ces estimations, un 3^{ème} site, le long du LIEN actuel à l'Est de Saint-Gély-du-Fesc, pourrait également ne pas respecter la valeur limite.
- pour l'ensemble des autres sites, la valeur limite est respectée.

1.3 – EVOLUTION PAR RAPPORT AUX ANNEES ANTERIEURES

La campagne estivale ne modifie pas les conclusions du rapport, à savoir :

« Les concentrations n'ont pas évolué significativement entre 2012 et 2013, mais ont globalement augmenté depuis 2009. Cette hausse, ressentie également en zone urbaine montpelliéraine, semble due à une pollution de fond sur la région de Montpellier, plus élevée en 2013. »

¹ Les moyennes annuelles en NO₂ mesurées par échantillonneurs passifs présentent une incertitude de 20%.

II – SYNTHÈSE FINALE

2.1 – ETAT ACTUEL

Aucune modification par rapport au rapport de janvier 2014.

2.1.1/ Respect des valeurs réglementaires sauf localement pour le NO₂

La valeur limite annuelle pour le NO₂ est respectée sur l'ensemble du domaine d'étude sauf localement aux plus près des axes routiers les plus empruntés (A750, RD 986 et LIEN au Sud-Est de Saint-Gély-du-Fesc). Aucun habitant sur le domaine d'étude n'y est exposé.

Pour les autres polluants dont les concentrations ont été modélisées, notamment les particules en suspension, il n'y a aucun risque de dépasser les valeurs réglementaires.

2.1.2/ Des niveaux de NO₂ plus faibles qu'en fond urbain montpelliérain

Les concentrations de NO₂ du domaine d'étude mesurées en ville ou dans les zones d'habitation sont toutes nettement inférieures au fond urbain enregistré simultanément à Montpellier.

Les concentrations n'ont pas évolué significativement entre 2012 et 2013, mais ont globalement augmenté depuis 2009. Sur la zone étudiée, cette hausse probablement liée à une augmentation locale des niveaux de fond, pourra être confirmée avec des mesures estivales.

2.2 – ETATS FUTURS 2020 et 2040

Aucune modification par rapport au rapport de janvier 2014.

2.3 – COMMUNICATION SUR LES RESULTATS

La synthèse qui sera diffusée sur www.air-lr.org et au comité local de concertation sur la qualité de l'air intégrera les résultats de cette campagne complémentaire.

