



LIAISON INTERCANTONALE D'EVITEMENT NORD (LIEN)

Contribution à la consultation du public

le 26/02/2022

M. le préfet de l'Hérault,

vous avez prescrit par arrêté préfectoral n° 2022-I-001 du 6 janvier 2022, une consultation du public par voie électronique sur l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale Occitanie (MRAe) émis le 28 septembre 2021 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. présenté par le conseil départemental de l'Hérault.

Je vous prie de trouver ci-après les observations de la fédération FNE LR.

Simon Popy, président

SOMMAIRE

I. Rappel du contexte de la consultation publique.....	2
II. Appréciation générale sur l'avis de la MRAe et la réponse du département.....	3
III. Qualité de l'air.....	3
IV. Mobilités douces et transports collectifs.....	4
V. Trafic induit et sous-évaluation du trafic.....	5
VI. Conclusion.....	6

I. RAPPEL DU CONTEXTE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

Par un arrêté du 9 mars 2015, le préfet de l'Hérault a déclaré d'utilité publique et urgents, au bénéfice du département de l'Hérault, les acquisitions et les travaux nécessaires à la réalisation du projet de Liaison Intercantonale d'Évitement Nord (LIEN), entre l'A 750 à Bel Air et la RD 986 au nord de Saint-Gély-du-Fesc et approuvé la mise en compatibilité des plans d'occupation des sols des communes de Combaillaux, Saint-Clément-de-Rivière et Saint-Gély-du-Fesc, et des plans locaux d'urbanisme des communes de Grabels et de Les Matelles avec le projet.

Cet arrêté a été pris suite à un avis d'autorité environnementale émis en 2014 par le préfet de l'Hérault.

Par une décision n° 437634 du 9 juillet 2021, le Conseil d'État a estimé que l'avis de l'autorité environnementale émis par le préfet en 2014 était irrégulier si bien que l'arrêté du 9 mars 2015 était entaché d'illégalité.

Le Conseil d'État a jugé que ce vice pouvait être réparé par la consultation, à titre de régularisation, de la mission régionale d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable de la région sur le territoire de laquelle le projet doit être réalisé.

Il a précisé que si cet avis de l'autorité environnementale *ne différait pas substantiellement* de celui qui a été porté à la connaissance du public en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, l'information du public sur le nouvel avis de l'autorité environnementale ainsi recueilli prendrait la forme d'une publication sur internet, dans les conditions prévues à l'article R. 122-23 du code de l'environnement.

En revanche, si l'avis de l'autorité environnementale *différait substantiellement* de celui qui a été porté à la connaissance du public, **des consultations complémentaires devraient être organisées à titre de régularisation**, dans le cadre desquelles seront soumis au public, outre l'avis recueilli à titre de régularisation, tout autre élément de nature à régulariser d'éventuels vices révélés par ce nouvel avis.

Le Conseil d'État a sursis à statuer sur la demande d'annulation de l'arrêté du 9 mars 2015 jusqu'à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la notification de sa décision, ou de neuf mois en cas de reprise des consultations, en vue de la notification des mesures de régularisation ainsi édictées.

Le 28 septembre 2021, la MRAe Occitanie publiait un avis particulièrement critique sur l'ensemble des documents et des études justifiant le projet de LIEN, démontrant la complaisance de l'avis préfectoral émis en 2014.

Le préfet de l'Hérault a décidé la présente consultation publique, portant sur l'avis de la MRAe auquel est adjointe la réponse du département de l'Hérault.

A titre liminaire et compte tenu de la nécessité de respecter le principe du parallélisme des formes, notre fédération estime que l'organisation de la présente consultation n'est pas de nature à permettre la régularisation de l'arrêté du 9 mars 2015 portant déclaration d'utilité publique .

En effet, seule une enquête publique organisée dans les mêmes formes que celle organisée avant la publication de l'arrêté du 9 mars 2015 pourrait être de nature à permettre la régularisation de l'arrêté du 9 mars 2015. (article R 122-7 du Code de l'environnement dispose au point II : « L'autorité compétente transmet, dès sa réception, les avis des autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 au maître d'ouvrage. Les avis ou l'information relative à l'absence d'observations émises dans le délai est joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public prévue par un texte particulier »).

La présente consultation présente manifestement, pour le public, des garanties bien moindres que celle présentée par une enquête publique (présence d'un tiers en la personne du commissaire enquêteur).

Alors que le département refuse d'apporter des réponses de fond aux critiques sérieuses de la MRAe, le choix d'une telle procédure « allégée » de participation du public n'apparaît pas acceptable tant du point de vue démocratique que du point de vue juridique.

II. APPRECIATION GENERALE SUR L'AVIS DE LA MRAE ET LA REPONSE DU DÉPARTEMENT

L'avis de la MRAe du 28 septembre 2021 montre de manière détaillée les faiblesses des différentes études et documents justifiant le projet du tronçon ouest du LIEN. Il pointe l'importance des impacts environnementaux et leur faible prise en compte, notamment en ce qui concerne les mesures de protection, d'évitement et de compensation relatives à certaines espèces (Cordulie, Glaïeul douteux, Loutre). **Surtout, l'avis montre que les justifications de la plus-value de ce projet ne sont pas suffisantes, en particulier d'un point de vue socio-économique : sous-évaluation du trafic, données incomplètes, absence d'explicitation des méthodologies, absence de prise en compte du trafic induit et de l'urbanisation, etc.**

La réponse du département de l'Hérault n'apparaît pas à la hauteur des enjeux mentionnés par la MRAe. En effet, il n'y a que peu de réponses sur le fond, le département se cantonnant à se justifier sur la forme, arguant qu'il respectait les textes et règlements en 2014.

Le département ne semble pas avoir compris le rôle de la MRAe. La mission de cette dernière est d'apprécier la qualité et la suffisance de la prise en compte de l'environnement afin d'éclairer le public et l'autorité décisionnaire. Son avis ne se limite pas à l'appréciation de la bonne prise en compte des textes qui encadrent le projet mais porte sur l'intégralité du processus d'évaluation environnementale.

À propos des impacts sur la biodiversité, le département s'en remet à l'avis favorable du CNPN concernant les dérogations pour la destruction d'espèces protégées.

Toutefois le département n'ignore pas que les deux avis du CNPN (12 juillet 2018 et 27 Août 2021) font état de fortes réserves et qu'ils présentent des critiques sévères à la fois sur les mesures ERC (éviter, réduire, compenser) et sur la faible prise en compte des effets cumulés.

Plutôt que de répondre aux critiques du CNPN et de la MRAE pour éclairer le public, le département affirme que la production d'un avis "favorable avec réserve" du CNPN constitue une validation de l'existence d'une raison impérieuse d'intérêt public majeur attachée au projet. On ne peut que regretter cette réponse alors que le CNPN - dont la compétence est la préservation des milieux naturels - ne se prononce pas sur cette condition qui est à l'appréciation de la seule autorité préfectorale, sous le contrôle du juge administratif.

Concernant les faiblesses de l'étude socio-économique, le département n'apporte aucune réponse pertinente aux critiques formulées par la MRAE. Il croit pouvoir se contenter d'indiquer qu'il n'a pas les compétences (urbanisation, transports en commun) sur les sujets qui sont mal abordés dans son étude d'impact. Il n'en reste pas moins qu'une étude d'impact doit aborder divers champs en application du Code de l'environnement (et c'était déjà le cas en 2014) sans se limiter aux seuls domaines de compétence de celui qui la commande. On ne permet pas à un industriel de se limiter à ses compétences

d'industriel dans l'étude d'impact préalable à l'édification d'une nouvelle usine. Notre fédération constate donc avec regret que le département ne croit pas utile de répondre – sur le fond – aux critiques relatives à l'impact de son projet routier sur les transports en commun ou l'urbanisation.

Ainsi, la justification principale du projet, « la fluidification du trafic sur le nord et l'ouest de Montpellier », n'est pas démontrée (cf. partie VI de notre réponse). La non réponse du département vient rajouter de la confusion et confirme les graves lacunes de l'étude d'impact et de l'étude socio-économique de 2014.

III. QUALITE DE L'AIR

Concernant la qualité de l'air, le périmètre de la zone d'étude apparaît trop restreint.

Par exemple, les chiffres présentés, p. 303 de l'étude de trafic et pp. 34 à 47 de l'étude socio-économique, montrent, en 2020, une augmentation du trafic de la RD 986 en cas de réalisation du projet. Or, la zone de congestion actuelle de la RD 986 croisant la RD 65 au rond-point de la Lyre ne fait pas l'objet d'une étude de la qualité de l'air, alors qu'il s'agit d'une zone résidentielle en expansion.

De plus, les conclusions des études auxquelles le département fait référence dans sa réponse (p 6) sont les suivantes :

« Pour le NO² la valeur limite annuelle, égale à 40 µg/m³ en moyenne annuelle, pourrait ne pas être respectée sur deux sites de trafic, à proximité de l'A750, et à proximité du LIEN au Nord de Saint-Gély-du-Fesc, deux axes supportant un fort trafic routier. Un 3ème site, le long du LIEN actuel à l'Est de Saint-Gély-du-Fesc, pourrait également ne pas respecter la valeur limite (incertitude de 20 % environ). Pour l'ensemble des autres sites, la valeur limite sera très probablement respectée. La valeur limite en moyenne annuelle n'est pas respectée en 2012 et 2020, avec ou sans projet. La valeur limite horaire de 200 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 18 heures par an est également non respectée en 2012 et 2020 quel que soit le scénario. En 2040, les concentrations devraient nettement diminuer et deviendraient inférieures aux valeurs limites. »

Ce dernier point n'étant pas démontré, puis :

« Pour les PM₁₀, et quel que soit le scénario : la valeur limite en moyenne annuelle et la valeur limite journalière de 50 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 35 jours an, sont respectées sur l'ensemble de la bande d'étude du projet. En 2020 et 2040 avec projet, les concentrations moyennes annuelles maximales devraient augmenter de 1 à 3 µg/m³, par rapport à 2012. Pour les PM_{2.5}, en 2012, la valeur limite en moyenne annuelle est atteinte, sans toutefois être dépassée. En 2020 et 2040, elle n'est pas respectée pour les scénarios avec projet, très localement au niveau du futur échangeur Sud. En 2020, sans nouvel aménagement, la valeur limite est respectée. »

Et enfin :

« L'ensemble des résultats obtenus permettra d'obtenir un état initial auquel se référer lors de l'évaluation de la qualité de l'air à posteriori, après réalisation des aménagements ».

Contrairement à ce qu'affirme le conseil départemental, la conclusion de la MRAe indiquant une insuffisance des études portant sur la qualité de l'air paraît tout à fait justifiée. **Les valeurs limites seront vraisemblablement atteintes, dans un contexte où, d'après les données mêmes du dossier, la circulation va régulièrement augmenter pendant un nombre très significatif d'années sur plusieurs axes importants.**

En conclusion, les informations fournies sur l'évolution de la qualité de l'air restent insuffisantes pour justifier de l'intérêt du projet. Elles laissent au contraire craindre une aggravation de la pollution de l'air, liée à la réalisation du projet, sur plusieurs secteurs habités.

IV. MOBILITES DOUCES ET TRANSPORTS COLLECTIFS

S'agissant des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, là encore le département ne donne aucune réponse satisfaisante, soit en arguant du respect des réglementations en vigueur en 2014, soit en rejetant ce qui ne relèverait pas de sa compétence directe.

Il évoque ainsi des projets et actions à réaliser « plus tard », « par d'autres acteurs » pour respecter les objectifs du Plan de déplacements urbains (PDU) en vigueur en 2014 et diminuer l'impact négatif du LIEN sur le climat et la santé humaine (p.18). La démarche éviter-réduire-compenser n'est manifestement pas mise en œuvre.

Concernant le PDU de l'agglomération de Montpellier, le département indique que « le LIEN est parfaitement intégré au PDU ». Il s'agit du PDU 2010-2020 qui a été adopté le 19 juillet 2012.

L'étude socio-économique du projet de LIEN mentionne explicitement que « *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* ». « *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'action 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.* » La MRAe souligne à juste titre que le dossier présenté ne démontre en rien que le projet s'inscrit dans les objectifs décrits ci-dessus.

À propos des mobilités douces, le département précise : « *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.* » (p. 9). Et il ajoute que la voirie ainsi réalisée permettra la circulation de bus. Outre l'incongruité du raisonnement qui pourrait laisser entendre qu'une nouvelle infrastructure va compenser l'augmentation de trafic automobile créé par une hausse aussi importante de passagers circulant en bus sur cette infrastructure, voire en co-voiturage, le point important est qu'il n'est pas attendu d'une étude d'impact qu'elle cite des mesures ponctuelles de compensation mais bien qu'elle fournisse au public une estimation justifiée du bilan global de l'évolution des modalités de déplacement induite par le projet. La démonstration que le développement des mobilités douces pourrait significativement atténuer voire compenser l'importante augmentation du trafic automobile générée par le projet n'est donc pas apportée. Les lecteurs de l'étude d'impact ne peuvent donc disposer d'une vision claire et satisfaisante de ce sujet, qui figure dans les objectifs du PDU en vigueur en 2014.

Le nouveau PDU/PDM 2020-2030, révision du PDU 2010-2020, est toujours en phase d'élaboration et devrait être adopté au 3ème trimestre 2022, soit dans 6 mois. Son bilan du PDU 2010-2020 [est déjà disponible](#) et identifie d'ores et déjà la nécessité "de répondre à l'urgence climatique et d'intégrer les évolutions du contexte sociétal, institutionnel et législatif", l'accélération de la transition des mobilités, l'encouragement des modes actifs, "s'appuyer sur un système multimodal global de mobilité partagé avec les territoires voisins pour favoriser les transferts modaux des pendulaires" et "décarboner la livraison de marchandises sur le territoire". L'imminence de sa révision devrait conduire a minima à une vérification de la cohérence, via la concertation, du projet de LIEN avec l'évolution pressentie du PDU/PDM vers une réduction des déplacements automobiles, les données de contexte ayant fortement changé depuis 10 ans.

V.-UNE ETUDE DE TRAFIC GRAVEMENT INCOMPLETE

Premièrement, l'avis de la MRAe met en évidence que **l'étude de trafic**, présentée dans l'étude d'impact, **est notoirement insuffisante**, notamment du fait d'un périmètre d'étude trop restreint pour permettre au public et à l'autorité décisionnaire d'avoir une vision complète de cet aspect fondamental de l'impact du projet.

Les différentes cartes présentées par le Département, si elles montrent des diminutions de trafic à court terme (2020) liées au projet sur quelques axes secondaires, **montrent également des augmentations de trafic sur des axes importants censés être soulagés par le projet. Surtout, elles ne fournissent aucune indication sur des axes de toute évidence grandement**

impactés comme la N109¹ ou la RD65 qui traversent des secteurs déjà très encombrés, et sur des zones dont le dossier lui-même prévoit un développement induit comme le secteur de bel-air. Au delà, seules les modifications des déplacements de l'ouest vers le nord et vice-versa sont véritablement étudiés alors que les déplacements nord-sud sont tout aussi concernés puisque le projet permettra d'emprunter la succession LIEN/N109 à la place de la succession RD986/ RD65 et amènera donc un fort trafic sur la N109, renforcé par le développement du secteur de Bel-Air que le LIEN favorisera.

L'étude de trafic qui est la base de l'analyse des impacts du projet est donc grandement incomplète. La réponse du conseil départemental n'amène pas d'élément nouveau sur cette question sauf la mention de chiffres concernant la RN 109, l'avenue des moulins et l'avenue de l'Europe qui ne figurent pas aux pages citées de l'étude d'impact et de l'étude socio-économique. Ces chiffres se limitent aux évolutions prévues des trafics en 2020 mais ne concernent pas les prévisions pour 2040 (aucun chiffre sur la RN 109 et l'avenue des Moulins cf page 303 de l'étude de trafic et pages 34 à 47 de l'étude socio-économique). Cela confirme les lacunes des données sur le trafic mise à disposition du public et donc sur les impacts correspondants, d'autant plus que les investigations complémentaires menées à l'automne 2021 par le cabinet Horizon ne portent pas sur les lacunes soulevées par la MRAe.

Le département ne présente aucune donnée permettant d'apprécier les évolutions du trafic sur ces voies et sur la zone de Bel-Air contiguë à la RN 109 après mise en œuvre de son projet. In fine, l'objectif de diminution des trafics sur les pénétrantes de Montpellier n'est pas démontré par le département.

Deuxièmement, dans sa réponse, le département prétend que la page 70 de l'étude d'impact traite correctement du sujet du trafic induit. Or, ce qui est désigné sous le terme de "trafic induit" dans l'étude d'impact est en réalité le trafic reporté, ce qui n'a rien à voir.

Le trafic induit est un phénomène largement étudié depuis de nombreuses années. Il était déjà bien connu et décrit avant 2014 comme le montre l'avis de la MRAe. Il s'agit du trafic engendré par l'existence même de l'infrastructure et qui conduit petit à petit à sa saturation (choix de la voiture comme mode de transport du fait de la présence de l'infrastructure, nouvelles opportunités économiques pour diverses entreprises ou à plus long terme choix des emplacements du domicile et du travail).

Il ne s'agit donc pas du trafic qui résulte des reports provenant d'autres axes, mais d'un effet rebond. L'étude d'impact ne traite pas le sujet correctement et ne démontre donc pas que les effets éventuellement bénéfiques à court terme de cette voirie ne seront pas annihilés au bout de quelques années. La plupart des études réalisées ailleurs sur le trafic induit montrent, sur la base d'exemples concrets que, en modifiant les comportements des usagers notamment dans le choix de leur résidence, les voies de contournement urbaines conduisent le plus souvent à une saturation progressive du nouvel axe et à une augmentation globale du trafic concerné, tous axes confondus.

On pourrait lier cette question à celle de l'urbanisation qui est très vite évacuée par le département. Les documents présentés décrivent, de manière peu claire, les conséquences de la création du LIEN sur le développement de l'urbanisation et des zones d'activités. Par exemple, le département affirme l'absence d'effet de la première partie du LIEN sur l'urbanisation sans en apporter la moindre démonstration. Pourtant Castries et Vendargues, les premières communes traversées par le LIEN, figurent parmi les taux d'urbanisation les plus élevés de la métropole et leurs extensions urbaines se situent majoritairement à proximité du LIEN. Des projets d'urbanisme ont également été développés sur la commune de Prades-le-Lez aux abords de l'échangeur entre le LIEN et la D17, bien qu'il n'y ait pas encore de constructions à ce jour. Il en est de même au Triadou et à Saint Mathieu de Trévières, qui, bien qu'éloignées de Montpellier, ont vu s'accroître les mouvements pendulaires.

De plus, le département ne peut arguer des limites de ses compétences pour supposer que d'autres collectivités réduiront et compenseront les effets négatifs du projet sur le trafic routier et l'artificialisation des sols. Il doit s'assurer d'éventuelles compensations ou re-considérer son projet à l'aune de l'impact très négatif qu'il générera sans réduction ni compensation.

L'absence de prise en compte du trafic induit et de l'urbanisation laisse entrevoir une sous-estimation généralisée des impacts du projet en particulier concernant les évaluations de trafic. Ces lacunes entraînent de facto la non-pertinence des justifications avancées par le département concernant la fluidification du trafic. La sous-estimation du trafic

1 Dénomination mentionnée dans la réponse du conseil départemental

attendu à moyen terme, outre qu'il s'agit d'une information erronée donnée au public et à l'autorité décisionnaire, remet surtout en cause l'estimation de l'ensemble des impacts du projet. Qu'il s'agisse des impacts en termes de qualité de l'air, de bruit, de pollution, ou même de biodiversité, il semble que tous les indicateurs devraient être revus à la hausse.

VI. CONCLUSION

L'étude d'impact et l'étude socio-économique sont confuses sur les objectifs et les bénéfices attendus et raisonnablement prévisibles du LIEN

Comme l'a soulevé par la MRAe, le dossier présente notamment des lacunes considérables concernant l'étude de trafic et l'étude sur la qualité de l'air. Il ne traite pas les effets du projet, potentiellement très importants, sur l'urbanisation et la consommation des espaces naturels et agricoles.

Nous ne pouvons que constater que le Département fait le choix de ne pas répondre et de ne pas traiter ces lacunes dans sa réponse à la MRAe.

Dans ces circonstances et en l'absence de réponse sérieuse du Département de l'Hérault le LIEN ne doit pas bénéficier d'une déclaration d'utilité publique.