



CONSULTATION PUBLIQUE POUR  
L'OPERATION RD 68-LIEN  
CONTRIBUTION DE LA COMMUNE DE GRABELS

01/03/2022

Le texte figurant ci-après consigne l'ensemble des observations que la commune de Grabels souhaite apporter dans le cadre de l'enquête publique diligentée par Monsieur le Préfet de l'Hérault pour répondre à la demande d'investigations complémentaires formulée par le Conseil d'État dans son arrêt du 9 juillet 2021 au terme de laquelle il a sursis à statuer sur la demande de la commune de Grabels en vue de l'annulation de la DUP prononcée le 9 mars 2015 par Monsieur le Préfet de l'Hérault concernant la liaison intercantonale d'évitement nord (LIEN), précisément son tronçon entre l'A750 (Lieu-dit de Bel-Air) et la RD986 au nord de Saint-Gély-du-Fesc.

## **1. Sur la poursuite des travaux pendant le déroulement d'une enquête publique**

Le Conseil d'État, saisi d'un référé-suspension déposé en novembre 2021 par la commune de Grabels n'a pas donné suite à la demande de cette dernière en vue de faire cesser les travaux sur le tronçon du LIEN entre le nord de la commune de Saint-Gély-du-Fesc et le quartier de Bel-Air à Grabels, dans l'attente que cette juridiction tranche, au fond, sur la validité de la déclaration d'utilité publique de cette partie du LIEN dans le cadre du contentieux engagé en vue de l'annulation de cette dernière par la commune de Grabels.

Le motif de rejet de la demande de suspension des travaux portait essentiellement l'absence de commencement des travaux sur le territoire de Grabels, rejetant ainsi la condition d'urgence propre au territoire Grabellois. Or, depuis novembre 2021, les travaux sur les territoires des communes de Saint-Gély-du-Fesc et de Combaillaux, territoires également objets de l'enquête publique lancée à la suite de l'avis de la MRAE sur le projet, se sont intensifiés, la plate-forme de la route entre St-Gély et Grabels étant désormais complètement stabilisée.

Dès lors et quand même les travaux ne seraient-ils pas aussi fortement engagés sur le territoire de la commune de Grabels, la poursuite chaque jour de l'atteinte à l'environnement et aux espèces, sur la plus grande partie du tracé du dernier tronçon projeté du LIEN, laisse entendre que l'organisation de la consultation publique relève d'une pure formalité procédurale. Les dégâts infligés au paysage, à la biodiversité (137 espèces protégées partiellement ou totalement détruites sur le site), à la ressource en eau, etc... déjà considérables, pourraient devenir irréversibles. Outre ces atteintes à l'environnement, la poursuite des travaux constitue une violation du principe de participation du public ainsi que d'une violation des principes fondamentaux en droit de l'environnement.

Ces seuls éléments devraient conduire le Conseil d'État à considérer que le déroulement de la présente enquête est entachée d'une illégalité manifeste puisque violant plusieurs principes de droit.

Par ailleurs, les tirs de mine réalisés sur le territoire de Combaillaux, sans aucune mesure de réduction de leur impact, sont situés dans le périmètre rapproché du forage communal de Grabels, dit du Pradas. Ce périmètre est lui-même compris dans la zone classée « zone très grande vulnérabilité aquifère » qui contient d'autres importantes ressources en eau potable (cf. ci-dessous le point 4.3.4). Les tirs nous font craindre le pire pour la stabilité des roches karstiques signalées « très vulnérables » dans le rapport des hydrogéologues réalisé dans le cadre d'une enquête publique ayant présidé à l'arrêt d'autorisation dudit forage.

En outre, une station de glaïeul douteux a été détruite, près du Mas de Matour, sur le territoire de Grabels à l'occasion des défrichements qui y sont pratiqués, ce qui prouve le non-respect des mesures préconisées par le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) lors de la dérogation en vue de la destruction d'espèces qu'il a accordée au maître d'ouvrage en 2021.

L'ensemble de ces éléments prouve l'insincérité de la présente consultation et rendent impossible la régularisation de la DUP du 9 mars 2015. Toutefois, si malgré les vices dont elle est entachée, la

présente enquête publique était considérée comme suffisante pour permettre au Conseil d'État de statuer au fond sur la requête de la commune de Grabels, les éléments qui suivent démontrent les carences des études et investigations préalables à la DUP du 9 mars 2015 qui doit être annulée.

## 2. Sur le plan juridique

### 2.1. Sur le contexte juridique

Globalement et tout au long de sa réponse, le Conseil départemental de l'Hérault juge « anachronique » l'avis de la MRAE qui se baserait sur des textes ou des études produites après l'enquête publique et l'étude d'impact pour en relever les carences.

#### 2.1.1. Sur les documents cités à l'appui de cette affirmation (rapport final de la Commission d'enquête et les deux études en vue de la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées de 2017 et 2021)

En 2014, la séquence « ERC » (éviter-réduire-compenser) était déjà largement mise en application dans le cadre des études d'impact. C'est bien sur la base de son étude d'impact de 2014 que le Conseil départemental de l'Hérault a demandé en 2017 une dérogation en vue de la destruction d'espèces protégées en proposant des mesures de réduction et de compensation de ces destructions. Au vu des mesures proposées par le Conseil départemental de l'Hérault, Le CNPN a demandé au CD 34 de les amender fortement, révélant ainsi que la consultation publique de 2014 a été largement faussée par les carences du dossier présenté à l'époque, carences plus patentées encore lorsqu'il s'est agi, pour le CNPN d'avoir à traiter une demande de dérogation complémentaire pour la destruction de 28 espèces signalées et non contactées ou non inventoriées dans le cadre des inventaires préalables à la première demande de dérogation.

#### 2.1.2. Concernant l'argumentaire général purement procédurier invoqué dans ce paragraphe et à plusieurs reprises dans sa réponse par le Conseil départemental de l'Hérault sur la postériorité des textes et connaissances sur lesquelles s'appuie la MRAE pour relever l'insuffisance de l'étude d'impact initiale

L'argument du Conseil départemental de l'Hérault ne tient pas car les textes et les connaissances étaient en 2014 suffisants pour mesurer l'ampleur des impacts d'un tel projet.

Voici la version 2012 de l'article R 122-5 du Code de l'environnement :

« (...) 2° Une analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, portant **notamment** sur la population, la faune et la flore, les habitats naturels, les sites et paysages, les biens matériels, les continuités écologiques telles que définies par l'article L. 371-1, les équilibres biologiques, **les facteurs climatiques**, le patrimoine culturel et archéologique, le sol, l'eau, l'air, le bruit, les espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que les interrelations entre ces éléments ;

3° Une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement, **en particulier** sur les éléments énumérés au 2° et sur la consommation énergétique, la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses), l'hygiène, la santé, la sécurité, la salubrité publique, ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets entre eux ;

Il faut clairement déduire que l'analyse des effets négatifs et positifs sur les « facteurs climatiques » et la santé mentionnés au 2° est nécessaire et que la liste des points à étudier n'est pas exhaustive (« notamment » et « en particulier »). Il n'est pas recevable de considérer qu'en 2014 le climat ne pouvait être considéré, ne serait-ce que pour l'information du public lors de l'enquête publique,

comme un compartiment de l'environnement sur lequel le projet a un impact fort et évident.

De même, le climat est cité dans la directive 2011/92/ue du parlement européen du 13 décembre 2011, en particulier son article 3 alinéa b qui fait explicitement référence à l'incidence des projets sur le sol, l'eau, l'air, le climat, le paysage :

*« L'évaluation des incidences sur l'environnement identifie, décrit et évalue de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier et conformément aux articles 4 à 12, les incidences directes et indirectes d'un projet sur les facteurs suivants:*

*a) l'homme, la faune et la flore;*

*b) le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage*

*c) les biens matériels et le patrimoine culturel;*

*d) l'interaction entre les facteurs visés aux points a), b) et c) »*

**Par ailleurs, le contenu de l'étude d'impact et l'avis de la MRAE ne se limitent pas à ce qui est régulièrement exigé par les textes en vigueur mais doivent couvrir l'intégralité de ce qu'il est utile que le public et l'autorité décisionnaire connaissent sur l'impact du projet sur l'environnement.**

**En outre, et quand bien même la MRAE aurait-elle recouru à des connaissances récentes sur le réchauffement climatique et sur la perte massive de biodiversité pour relever les manques de l'enquête initiale, en quoi le Conseil départemental de l'Hérault, collectivité territoriale en charge d'assurer un besoin d'intérêt général, pourrait-il s'exonérer d'en tenir compte soit pour amender très fortement le projet soit pour l'abandonner ?**

Le département se trompe sur le contenu de l'étude d'impact qui n'a pas pour but de vérifier l'application des textes mais d'informer de manière satisfaisante le public et l'autorité décidant de la DUP sur toutes les conséquences du projet sur l'environnement.

De même, la MRAE se prononce sur la qualité et le fondement des informations permettant de connaître l'impact du projet sur les différentes composantes de l'environnement mais pas sur le contrôle de la légalité qui est exercé par une autre instance.

Enfin, en admettant que les éléments requis par les textes soient présents dans les études préalables à la DUP de 2015, ce que la commune de Grabels conteste, cela ne garantit en rien que leur qualité soit suffisante pour apporter la compréhension nécessaire à l'évaluation de l'impact du projet.

### **2.1.3 La position du Conseil départemental de l'Hérault sur la postériorité des textes et connaissances sur lesquelles s'appuie la MRAE pour relever l'insuffisance de l'étude d'impact initiale, fait fi de la position du Conseil d'Etat en la matière**

Il est constant qu'une différence d'appréciation entre les deux autorités environnementales saisies peut résulter de l'insuffisance du premier avis, mais aussi découler de l'évolution significative du contexte factuel. Dans cette dernière hypothèse, l'autorité environnementale, comme le public, doivent pouvoir se prononcer sur le projet en fonction des circonstances factuelles existantes à la date où ils sont interrogés, et ce dans le respect des intérêts environnementaux protégés par la directive 2011/92.

En l'espèce, la différence substantielle relevée entre ces deux avis s'inscrit dans ces deux hypothèses (insuffisance du premier avis et évolution significative des données factuelles).

Ainsi, contrairement aux affirmations juridiques erronées du CD34, la MRAE était dès lors fondée à se baser sur des données complémentaires et postérieures à 2014.

#### **2.1.4 Sur l'insuffisance de la mesure de régularisation mise en œuvre par le préfet de l'Hérault et le CD 34**

S'il est constant que le Conseil d'Etat a lui-même prescrit, dans sa décision du 9 juillet 2021, les modalités de la mesure de régularisation (consultation électronique), les Juges du Palais Royal ne pouvaient légitimement, à ce stade, connaître le sens du nouvel avis de la MRAe et *a fortiori* les conséquences à en tirer.

Ce nouvel avis émis par une autorité cette fois-ci indépendante, mettant en exergue les graves lacunes de l'étude d'impact et surtout l'utilité publique du projet, imposait de toute évidence des compléments à l'étude d'impact, voire la reprise complète de l'étude d'impact, et consécutivement l'organisation d'une nouvelle enquête publique avec désignation d'une commission d'enquête.

Il s'ensuit qu'en ne proposant qu'une simple consultation électronique, la mesure de régularisation mise en œuvre est nettement insuffisante pour venir entériner un quelconque processus de régularisation.

#### **2.1.5 Sur la composition du dossier de régularisation**

Le dossier mis en ligne sur le site de la préfecture est le suivant :

- > Avis consultation du public - format : PDF  - 0,04 Mb
- > Note de présentation - format : PDF  - 0,05 Mb
- > Avis MRAe 2021 - format : PDF  - 1,63 Mb
- > Réponse du département à l'avis MRAe - format : PDF  - 4,87 Mb
- > Arrêt du Conseil d'Etat du 9 juillet 2021 - format : PDF  - 0,70 Mb
- > Courrier du Préfet au Conseil d'Etat - format : PDF  - 0,69 Mb
- > Avis de l'Autorité Environnementale 2014 et réponse du département - format : PDF  - 0,81 Mb

Force est de constater que le dossier d'enquête publique de 2014, notamment l'étude d'impact, ne figure pas au dossier de régularisation. Or, en considération de l'avis rendu par la MRAe, la production de ces éléments était manifestement indispensable à la parfaite compréhension du public.

#### **2.1.6 Sur les manquements à la mesure de régularisation ordonnée par le Conseil d'Etat**

Les dispositions du I de l'article R. 122-7 du code de l'environnement (issues de la transposition de l'article 6§1 modifié de la directive 2011/92/UE), qui devaient être mise en œuvre au titre de la régularisation prévue par la décision du Conseil d'Etat du 9 juillet 2021, dans son article 3, prévoient que « l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation du projet transmet pour avis le dossier comprenant l'étude d'impact et le dossier de demande d'autorisation aux autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 ».

La commune de Grabels doit être regardée comme l'une des autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, qui vise les « collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet ».

Il s'ensuit qu'en ne saisissant pas l'exposante pour avis contrairement à cette disposition, laquelle constitue assurément une garantie pour la commune de Grabels, le processus de régularisation mis en œuvre est d'ores et déjà vicié.

## 2.1.7 Une régularisation n'est jamais acquise

L'assurance du CD34 quant à l'issue positive du processus de régularisation, et dénigrant au passage l'avis rendu par la MRAe Occitanie, laisse pantois la commune de Grabels, rappelant que Madame la Rapporteur publique a pu préciser que « (...) *la régularisation devant le juge nous paraît (...) une voie à la fois plus simple, plus puissante et plus vertueuse : si la mission régionale du CGEDD constate que l'évaluation du projet est insuffisante, une nouvelle évaluation, actualisée, devra être conduite. Et le juge garde la main jusqu'au bout sur le caractère effectif de la régularisation, qui peut malgré tout ne pas aboutir, dans le cas où le nouvel avis conduirait à remettre en cause la balance de l'utilité publique du projet* ».

Tel est le cas en l'espèce en lecture de l'avis émis par la MRAe.

## 3 Sur la position de principe du Conseil départemental relativement à l'avis de la MRAE

Dans son courrier du 21 décembre 2021 de transmission de son mémoire en réponse aux observations de la MRAE, le Président du Conseil départemental de l'Hérault adopte trois positions de principe qui soutiennent ensuite ses réponses plus détaillées aux questionnements et critiques de la MRAE :

### 3.1 *Suivant le CD 34, les textes ou éléments factuels mentionnés dans le rapport de la MRAE n'auraient pas été opposables au CD 34 à l'époque de l'enquête publique de 2014 et même de la déclaration d'utilité publique de 2015 :*

Comme précisé ci-dessus, la mission de la MRAe n'est pas de contrôler l'application des textes mais de déterminer si l'information du public et de l'autorité décisionnaire sur la prise en compte de l'environnement sont suffisante et correctement élaborées.

- 3.1.1 Sur l'incidence d'un tel projet sur le changement climatique, les effets délétères des émissions de gaz à effet de serre et de particules fines dues au trafic routier étaient déjà bien connus et documentés en 2014. L'avis de la MRAe souligne, contrairement à l'avis du préfet, que les documents présentés par le CD « *ne permettaient pas d'évaluer l'influence du projet sur la répartition prévisible entre les modes de transport et son impact sur le changement climatique* » alors que, d'une part, la diminution de la place de la voiture dans les modes de déplacements était un objectif majeur du PDU (Plan des Déplacements Urbains de l'Agglomération de Montpellier devenue Métropole) en vigueur et que, d'autre part le climat et les facteurs climatiques sont clairement mentionnés comme une thématique à étudier dans la directive européenne sur les projets de 2011 et dans la version de 2012 du code de l'environnement.
- 3.1.2 Sur le schéma régional de cohérence écologique, les lois dites Grenelle 1 et 2 de 2009 et 2010 demandaient aux Régions l'élaboration de trames vertes et bleues pour 2012 et le décret de décembre 2012 relatif à la trame verte et bleue définissait les notions de réservoirs de biodiversité et de corridors écologiques et lançait la démarche d'élaboration des schémas de cohérence écologique.
- 3.1.3 Sur le contenu des documents de planification qui n'auraient pas intégré à l'époque les éléments relevés par la MRAE, les SCOT, par exemple, intégraient les corridors écologiques.

Le CD 34 et les services de l'État qui ont délivré la déclaration d'utilité publique (DUP) ne pouvaient

donc ignorer l'ensemble des éléments qui leur sont aujourd'hui opposés par la MRAe comme autant d'insuffisances manifestes du projet et de l'étude d'impact ayant conduit à la déclaration d'utilité publique.

*3.2 Suivant le CD 34, l'avis de la MRAe comporterait des observations qui ne remettraient 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.*

Les considérations qui suivent démontrent précisément que :

- L'avis délivré par l'autorité environnementale sur l'étude d'impact de 2014 était très insuffisant au regard des connaissances de l'époque et de l'arsenal législatif et réglementaire alors en place. Par exemple, l'avis de la MRAe met en évidence, contrairement à l'avis de la DREAL/préfet de 2014, que l'étude de trafic présentée dans l'étude d'impact et dans l'étude socio-économique, et l'étude sur la qualité de l'air, qui doit en découler, sont notoirement insuffisantes, notamment du fait d'un périmètre d'étude trop restreint pour permettre au public et à l'autorité décisionnaire d'avoir une juste vision sur cet aspect fondamental de l'impact du projet.
- Le Conseil d'État a sursis à statuer sur l'utilité publique du projet et la légalité de la DUP de 2015 en raison de l'irrégularité de l'avis de l'autorité environnementale qui n'était pas indépendante à l'époque. De fait l'avis de 2021 émis par la MRAe sur le même projet est très différent du précédent et entraîne de la part du préfet de l'Hérault une nouvelle consultation du public. Dès lors, cela signifie que l'enquête publique initiale, lancée sur la base d'un avis de l'autorité environnementale entaché d'un vice de forme et incomplet au regard des connaissances de l'époque, ne s'est pas déroulée dans des conditions régulières. La régularisation de la DUP de mars 2015 n'est donc pas possible dans la mesure où elle n'intégrait pas, de fait, les éléments de l'avis de la MRAE, demandé par le Conseil d'État et substantiellement différent du précédent avis de l'autorité environnementale, ni les avis du public exprimés dans le cadre de la présente enquête.

*3.3 Suivant le CD 34, le contexte du secteur géographique concerné par le LIEN entre 2014 et la date de l'avis de la MRAe, ne présenterait pas d'évolution significative susceptible d'avoir un effet substantiel dans le rapport qu'entretient le LIEN avec l'environnement*

Le Conseil départemental de l'Hérault a déposé en 2018 une demande de dérogation à l'interdiction de destruction de 109 espèces protégées. Les investigations ultérieures menées, notamment, par les associations de protection de la nature ont conduit à une nouvelle saisine du CNPN par le CD 34 en 2021, pour étendre la dérogation initiale à 28 espèces supplémentaires. Cette seule demande complémentaire démontre que, entre l'étude d'impact initiale sur la base de laquelle l'État a prononcé la DUP de 2015 et 2021, des éléments nouveaux sont apparus (montrant au passage l'insuffisance de l'étude d'impact de 2014 qui aurait dû, à l'époque en tenir compte) qui modifient « le rapport qu'entretient le LIEN avec l'environnement ».

Plus avant, l'avis du CNPN en date du 27 août 2021 fait un certain nombre de rappels dont le CD 34 n'a pas tenu compte dans son étude d'impact :

*« Au préalable et avant d'analyser cette demande complémentaire, le CNPN souhaite revenir sur certains points qui ont fait débat lors de la demande de dérogation initiale du projet à la commission ECB en juillet 2018 :*

1) (...)

2) *La faible prise en compte des effets cumulés. De plus en plus d'études scientifiques démontrent l'effet déclencheur, amplificateur et accélérateur des infrastructures, menaçant l'équilibre de l'écosystème et réduisant drastiquement les capacités d'adaptation face aux changements climatiques. L'analyse des effets cumulés passe totalement à côté de la démarche prospective éclairante, constituant un simple respect de la procédure réglementaire. Cette analyse ne permet pas au CNPN de mesurer les effets cumulés et induits du projet. Or les infrastructures affectent de près le comportement des animaux, leur taille de population et leur diversité génétique, voire leur disparition. Pour les effets induits on sait désormais que les lisières de route induisent des modifications matérielles et micro climatiques qui ont des répercussions sur les écosystèmes voisins. Dans une région connue pour ses épisodes climatiques intenses (épisodes cévenol, sécheresse) la vulnérabilité ne cessera d'augmenter. Le risque inondation et le risque incendie sont capables de rappeler leur présence de façon plus ou moins violente entraînant des dégâts coûteux. La construction d'une route appelle de manière systématique une nouvelle vague d'urbanisation (noyaux économiques et urbains). Tous ces effets liés étroitement à la réalisation du projet LIEN mais aussi aux effets combinés par d'autres projets d'aménagement restent largement sous-estimés. »*

Outre la critique formulée par le CNPN sur le manque d'analyse des effets cumulés du projet sur l'environnement, ce Conseil précise les connaissances actuelles sur les effets induits par de tels projets (modifications matérielles et microclimatiques qui ont des répercussions sur les écosystèmes voisins). Le CD 34 ne tient pas compte de ces éléments dans sa réponse à la MRAe sans doute pour démontrer qu'aucun élément nouveau n'est apparu qui puisse modifier le rapport qu'entretient le LIEN avec l'environnement.

#### **4 Sur la réponse du Département de l'Hérault à l'avis de la MRAe émis le 28 septembre 2021**

##### **4.1 Sur les objectifs du projet**

4.1.1 Sans apporter d'autres précisions que celles figurant dans l'étude d'impact de 2014, le CD 34 précise que 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 à résoudre les problèmes de sécurité routière et de saturation.* »

On ne comprend donc pas, à la lecture des objectifs généraux du projet, comment la traversée du village historique de Grabels serait moins saturée dès lors que des habitants de Valhauquès, Murviel et Combaillaux utiliseraient l'échangeur de Combaillaux-Grabels (bien plus commode que le passage actuel par la route de Bel-Air) pour se rendre au Parc Euromédecine ou au quartier de la Mosson.

4.1.2 *Le CD 34 considère que le raccordement du LIEN depuis Saint-Gely nord à l'entrée de l'autoroute A750 depuis Bel-Air ne fait pas de cette infrastructure une liaison autoroutière et l'étude qu'il a menée en novembre 2021 lui permet de démontrer l'utilité du LIEN en tant que desserte locale.*

Le CD 34 ne répond pas à la remarque principale à savoir que les documents présentent tantôt les objectifs et incidences du LIEN dans son ensemble, ce qui ne devrait pas être le sujet de l'étude d'impact puisque que l'essentiel est déjà construit et que le fonctionnement de la partie existante ne sera que marginalement impactée par la construction du dernier tronçon surtout si le simple élargissement de la RD 986 est réalisé, et tantôt les objectifs et incidences du dernier tronçon à construire. Cette présentation entremêlée de points hors sujets avec d'autres devant être développés nuit fortement à la compréhension du dossier.

Par ailleurs, la finalisation du LIEN permettrait de façon certaine un transit des camions depuis l'A9 vers l'A750, le LIEN leur offrant un trajet Vendargues-Béziers gratuit et la possibilité de desservir les communes du Nord de Montpellier riveraines du LIEN depuis le Sud-est comme depuis le nord-ouest de Montpellier. Dès lors ce trafic de transit ou de desserte supplémentaire ne peut être sans effet sur l'augmentation de la densité du trafic des camions sur le LIEN et induire un impact environnemental bien plus conséquent que celui mesuré sur la qualité de l'air, le bruit et l'émission de gaz à effet de serre dans le cadre de l'étude d'impact de 2014.

Enfin, l'utilité de la création de ce dernier tronçon n'est nullement avérée. Il suffit de citer l'avis du CNPN sur le sujet, avis émis dès juillet 2018 et repris dans sa décision du 27 août 2021 relative à la dérogation autorisant la destruction d'espèces protégées :

*« La première analyse de la commission ECB était critique à :*

*1) L'option d'aménagement choisi à travers le LIEN (artificialisation et imperméabilisation conséquente, impacts sur les espèces et les habitats, modification des berges). Il aurait été souhaitable d'accompagner cette nouvelle demande par une preuve forte et concrète d'engagement de la part du maître d'ouvrage soutenant en parallèle des alternatives à la voiture et leur développement (vélo, transport urbain). Les milieux dans lequel s'implante le projet représentent pour la plupart, des milieux méditerranéens vulnérables (garrigues calcicoles) et abritent des espèces hautement patrimoniales. Face à un rythme d'artificialisation soutenu à l'échelle nationale, le gouvernement a adopté en 2019 l'objectif de zéro artificialisation nette en considérant les effets négatifs de l'artificialisation : l'appauvrissement de la biodiversité, augmentation des émissions de CO2 et du bruit. L'Occitanie est une région métropolitaine les plus consommatrice de surfaces naturelles (DREAL 2020). Afin de répondre aux prérogatives de la loi et amorcer une transition vers un modèle urbain plus résilient pour la nature et pour les hommes, il faut définir un nouveau modèle d'aménagement.*

*2) (...) L'analyse des effets cumulés passe totalement à côté de la démarche prospective éclairante, constituant un simple respect de la procédure réglementaire. Cette analyse ne permet pas au CNPN de mesurer les effets cumulés et induits du projet. Or les infrastructures affectent de près le comportement des animaux, leur taille de population et leur diversité génétique, voire leur disparition (...). »*

On ne lit nullement, dans la réponse du CD 34, la volonté de définir un nouveau modèle d'aménagement. Pourtant la mise en place d'un plan climat air-énergie territorial (PCAET) par la Métropole de Montpellier, l'instauration d'une Zone de Faible Émission (ZFE), la généralisation de la limitation de vitesse à 30 km/h dans toutes les zones urbanisées, etc... aurait dû conduire les collectivités concernées (CD 34, Métropole de Montpellier, et tous les EPCI du nord de Montpellier) à mener une réflexion commune pour proposer de vraies alternatives à l'arrivée massive de véhicules aux entrées de Montpellier. Comment en effet éviter une augmentation du trafic en facilitant l'arrivée croissante des véhicules dans Montpellier dans le cadre d'un modèle de développement urbanistique qui éloigne toujours plus les citoyens de la ville-centre dont le prix des logements devient inaccessible à la grande majorité d'entre eux ? Comment sinon en regroupant les forces et moyens financiers des collectivités pour proposer une vraie continuité dans les transports en commun et les autres mobilités douces depuis Montpellier jusque dans les villages du Nord ? Or, rien n'est proposé en ce sens dans la réponse du CD 34 qui laisse le soin aux autres collectivités de s'approprier les quelques infrastructures annexes au LIEN pour les mettre en cohérence avec leur propre politique de déplacement.

## **4.2 Sur la composition du dossier, la qualité de l'étude et la justification du projet**

## **4.2.1 Sur la justification du projet et sur l'impact du LIEN sur les déplacements**

**NOTA BENE :** Eu égard à leur importance, les observations figurant au § 4.2.1.2 concernant les conséquences du projet sur les déplacements sont présentées à ce stade du document et non dans la partie relative aux enjeux environnementaux.

### **4.2.1.1 Justification de l'infrastructure**

Le Département décrit, au §3.1 de sa réponse, la justification de l'infrastructure déjà réalisée par le fait que si elle n'existait pas les voitures iraient encombrer d'autres axes, ce qui n'est pas un raisonnement techniquement valable mais surtout, ne répond pas à la remarque de la MRAe qui souligne que la description intempestive des avantages et objectifs des tronçons existants est hors sujet et brouille la compréhension de la justification du tronçon objet de la DUP.

Concernant la justification et l'objectif du nouveau tronçon c'est une nouvelle présentation qui est faite par le CD 34 dans ce paragraphe et qui confirme le manque de précision souligné par la MRAe à savoir : *« 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. »*

Cette présentation est en contradiction avec les seules cartes disponibles sur les évolutions prévues des trafics en 2020 avec et sans le LIEN, et en 2040 avec le LIEN, (page 303 de l'étude de trafic et pages 34 à 47 de l'étude socio-économique) qui ne donnent aucun chiffre sur la RN 109 et l'avenue des Moulins. Ce qui confirme les lacunes des données sur le trafic mises en leur temps à disposition du public et donc sur les impacts correspondants.

Le Département affirme enfin concernant le paragraphe 3.1 : *« 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 la MRAe, sont complétés par des études sur la qualité de l'air et le bruit. »*

La MRAE, au contraire, émet d'importantes réserves sur le sens de ces éléments chiffrés pour la connaissance de l'impact réel du projet. Elle souligne notamment que les gains de temps qui sont valorisés ne sont mesurés que sur les trajets théoriques allant d'une extrémité à l'autre du tronçon nouveau du LIEN (de Saint Gély à Bel Air ou l'inverse) alors que dans la réalité les usagers perdront peut-être après ou avant ce tronçon une partie du temps gagné, sur un tronçon qu'ils auront emprunté pour inclure le nouveau LIEN dans leur itinéraire. C'est le cas notamment pour ceux, nombreux, qui remplaceront le trajet RD 65 + RD 986 par le trajet N 109 + nouveau LIEN. Dans ce cas de figure, vraisemblablement très fréquent, le temps gagné devra sans doute être revu à la baisse mais il n'est pas possible d'étudier cette question car on se heurte une nouvelle fois à l'absence de données de trafic sur la N 109 et la RD 65.

**Sur la rentabilité du projet – se référer au chapitre « Ouverture et perspectives » de cette présente contribution.**

## **4.2.2 Sur les déplacements**

### **4.2.2.1 Sur la prise en compte du futur contournement ouest de Montpellier (COM) par le projet de LIEN entre Bel-Air et Saint-Gely-du-Fesc**

A cette demande formulée par la MRAE, le CD 34 se contente de répondre qu'il s'agit-il de la vraie liaison inter-autoroutière entre l'A9 et l'A750, en omettant de préciser que cette infrastructure induira également un trafic de camions supplémentaires entre l'A9 (ouest de Montpellier) et le LIEN au niveau de Bel-Air, via l'A750. Le CD 34 ne répond donc pas sur l'augmentation possible de trafic qui aurait à tout le moins mérité d'être étudiée avant de la soumettre à l'avis du public.

#### 4.2.2.2 Sur la limitation de l'étude de trafic aux seuls déplacements domicile-travail

Le département précise : « *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.* ». Précisément, le développement économique induit par le LIEN n'est pas étudié alors qu'il est potentiellement générateur d'un trafic de transit inter-autoroutier comme indiqué ci-dessus.

Par ailleurs le CD 34 précise que « *l'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.* »

D'une part et à quelques aménagements mineurs près, le CD34, ne peut arguer qu'une infrastructure routière destinée aux véhicules à moteur constitue la réponse à l'accroissement des besoins de mobilité. Comme précisé plus haut, les alternatives « au tout voitures et camions » existent qui nécessiteraient une coordination entre les diverses collectivités concernées.

D'autre part, le LIEN ne répond pas à l'accroissement des besoins de mobilité puisqu'il ressort du dossier qu'il va engendrer un flux de véhicule plus important aux entrées et sorties de Montpellier, via les villes immédiatement périphériques à la ville centre. Qu'il s'agisse de la traversée de ces villes périphériques ou de leur contournement par des routes qui les bordent, les effets négatifs sur les riverains concernant le bruit et la pollution de l'air seront les mêmes, voire pire eu égard à la vitesse des véhicules qui sera autorisée sur ce tronçon du LIEN (90km/h).

#### 4.2.2.3 Sur les points de congestion et impacts sur les trafics locaux

**Le Conseil départemental introduit dans ce paragraphe, sans les développer, des données qui ne figurent ni au paragraphe traitant des effets du projet sur les trafics de l'étude d'impact (pages 303 et 304) ni au paragraphe équivalent et sur les cartes de l'étude socio-économique (pièce F pages 43, 46 et 47 cités dans ce paragraphe de la réponse du CD 34).**

A savoir :

« *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). »

Cette apparition de données, non disponibles en 2014, sur des axes importants confirme, s'il en était besoin, que le public n'a pas pu disposer de tous les éléments de compréhension sur les conséquences du projet sur les trafics qui **est pourtant le sujet le plus essentiel lorsqu'il s'agit d'un projet routier et donc sur les conséquences des évolutions de trafic.**

Le Département indique par ailleurs :

*« 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) ».*

Cela est en contradiction avec ce qu'on peut lire page 304 de l'étude d'impact : *« Le choix de la variante 1A est assorti d'orientations parmi lesquelles l'amélioration de la fluidité et de la sécurité de la RD 986 entre St Gély du Fesc et le carrefour de la Lyre. »*

Il convient donc de rappeler que d'après les documents disponibles pour l'enquête publique de 2014, précédant la décision d'autorisation, pour un projet dont un des objectifs est de diminuer les trafics sur les pénétrantes de Montpellier, le lecteur savait que le projet permettrait de diminuer le trafic sur des axes secondaires ne conduisant pas jusqu'à Montpellier ( RD 102, RD 127), qu'il augmenterait le trafic sur la pénétrante RD 986 contrairement à une ambition de départ de la variante 1A, MAIS n'avait aucun élément de connaissance et d'appréciation sur les pénétrantes dont parle aujourd'hui le Département dans sa réponse à la MRAE ( RN 109 et avenue de l'Europe).

Par ailleurs, le calcul (déduit des données de l'étude d'impact) du taux de poids lourds sur la nouvelle section du LIEN, évalué à 6,5% résulte d'un calcul mathématique sans aucune argumentation sur les effets de la liaison autoroutière (A9-A750) que générerait de fait le nouveau tronçon. Est-il tenu compte du probable doublement des volumes exploités par la seconde carrière Lafarge de Combaillaux, est-il tenu compte du transit et de la desserte par des poids lourds venant d'Espagne ou du Nord de l'Europe par le LIEN, etc... ?

En outre, le CD 34 affirme que, concernant la traversée de Grabels, le LIEN permettrait d'en alléger le trafic de 3750 véhicules par jour. Comment peut-on affirmer cela sur la base d'estimations difficilement compréhensibles par le public alors que la création d'un échangeur Combaillaux-Grabels ne peut qu'amener davantage de véhicules aux portes du village historique de Grabels notamment ceux des usagers qui jusqu'ici, rebutés par le passage par l'arrivée dans Grabels via le pont à voie unique sur la Mosson, utilisaient l'A750 pour pénétrer dans Montpellier. Le CD 34 n'apporte aucune réponse sur le sujet.

#### **4.2.2.4 Sur le trafic induit**

Le Département prétend que la page 70 de l'étude d'impact traite correctement ce sujet qui était déjà connu et décrit avant 2014 (cf. avis de la MRAE). Le trafic induit n'est pas celui qui résulte de reports provenant d'autres axes mais celui qui est généré par des choix de vie (emplacement du domicile et du travail) qui auraient été différents sans l'existence de l'infrastructure et conduisent petit à petit à sa saturation. L'étude d'impact ne traite pas le sujet correctement et ne démontre donc pas pourquoi les effets éventuellement bénéfiques de cette voirie ne seront pas annihilés au bout de quelques années comme les études sur le trafic induit ont démontré que c'était le cas le plus fréquents pour les voiries dites de « contournement des agglomérations », de plus en plus décriées au regard du résultat obtenu (densification du trafic), inverse de l'effet recherché.

#### **4.2.2.5 Sur les transports collectifs**

Le Département projette de réaliser un projet dont l'étude d'impact montre qu'il va augmenter de manière importante la part de la voiture dans les déplacements au nord-ouest de la métropole et le nombre de véhicules y entrant et il évoque, au lieu de s'assurer de leur définition et de leur programmation, des projets et actions à réaliser « plus tard », « par d'autres acteurs » pour respecter les objectifs du PDU en vigueur en 2014 (depuis 2011) et diminuer l'impact négatif du LIEN sur le

climat et la santé humaine. Il faut en conclure que la démarche éviter-réduire-compenser n'est pas mise en œuvre. En outre, rien dans le dossier ne démontre que le CD 34 ait engagé des réflexions approfondies sur le sujet avec les autres collectivités.

**Le CD34 ne peut donc prétendre avoir répondu à la demande d'approche multimodale du projet (comme le demandait la DDTM dans son avis du 2 juin 2014) en proposant une piste cyclable et des parkings de co-voiturage ou d'accès aux transports en commun de façon unilatérale, sans s'être concerté avec les autres collectivités pour mettre en place un plan global des mobilités, lequel aurait pu amener les décideurs à envisager de vraies solutions alternatives comme les propose la commune de Grabels au § 4.2.1 ci-dessus.**

#### 4.2.3 Sur l'articulation du projet avec les plans et programmes supérieurs

Concernant le PDU, le Département a raison d'indiquer que le LIEN était figuré sur les cartes qui lui sont jointes mais l'étude socio-économique du projet mentionne très explicitement :

*« Le PDU de l'agglomération de Montpellier 2010-2020 a été validé le 26 janvier 2011. Dans la continuité des objectifs du SCOT, le PDU a été l'occasion d'explorer toutes les alternatives à la voiture pour se déplacer mieux et autrement et d' « engager la révolution des mobilités. (...) 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. A ce titre, 3 champs d'actions principaux sont définis :*

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

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. Au contraire les cartes fournies, citées ci-dessus montrent une augmentation conséquente du trafic sur un certain nombre de tronçons avec le projet et, surtout sur le secteur d'études présenté, une augmentation très significative du nombre total de véhicules circulant chaque jour. De plus le travail présenté sur le trafic induit est très succinct et ne mobilise pas toutes les réflexions disponibles en 2014 sur le sujet et dont la plupart déjà montraient sur la base d'exemples concrets que les voies de contournement urbaines, en modifiant les comportements des usagers notamment dans le choix de leur résidence, conduisent le plus souvent à une saturation progressive du nouvel axe et à peu près systématiquement à une augmentation globale du trafic concerné tous axes confondus. Le rapport de la MRAe cite à ce propos un travail méthodologique réalisé en 2012.

Le conseil départemental ajoute sur ce sujet : *« 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. »*. Et également 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 augmentation aussi importante de passagers circulant en bus sur cette infrastructure, voire même 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 induites 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 pas apportée. Les lecteurs de l'étude d'impact ne pouvaient donc disposer d'une vision claire et satisfaisante de ce sujet, qui figure dans les objectifs

du PDU en vigueur en 2014.

### **4.3 Sur les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAE et contestés par le CD 34**

Bien que sur les impacts environnementaux la MRAE situe son avis sur un terrain technique, le CD34 continue d'argumenter sur le plan procédural et juridique, faisant fi de la destruction des paysages et des espèces et des risques sanitaires que de telles infrastructure font courir aux populations riveraines ou non.

#### **4.3.1 Sur la biodiversité**

##### **4.3.1.1 Sur les considérations globales de la MRAE sur le sujet**

###### **4.3.1.1.1 Sur les continuités écologiques et la transparence de l'infrastructure vis à vis de la faune**

Concernant les corridors écologiques et indépendamment des arguments juridiques évoqués comme une antenne par le CD 34, la MRAE demande précisément au CD 34 les mesures qu'il a prises pour la restauration des continuités écologiques entre les divers réservoirs de biodiversité. Le CD 34 y répond en évoquant des infrastructures qu'il compte mettre en place à cette fin sans toutefois préciser en quoi elles vont relier les divers habitats et respecter les enjeux de continuités entre eux.

En outre, l'étude d'impact de 2014 ne pouvait ignorer l'existence de ces corridors étudiés et répertoriés dès l'année 2013 au niveau régional en vue de l'élaboration du schéma de cohérence écologique (SRCE). C'est donc bien sur ces éléments qu'aurait dû porter l'étude d'impact dont le CD 34 dit qu'elle « *a bien pris en compte la logique des corridors et réservoir écologiques* » sans en apporter réellement la preuve.

Par ailleurs, l'avis émis par la DREAL, considérée alors comme autorité environnementale, aurait dû imposer le respect des corridors inventoriés dans le cadre de la préparation du SRCE. Le fait d'avoir accepté en l'état l'étude d'impact montre que l'autorité environnementale de l'époque a permis au CD 34 de présenter à la consultation publique une étude carentielle sur de nombreux points (inventaires, continuité écologique entre autres).

D'ailleurs, le CD 34 reconnaît lui-même les carences du projet sur le sujet en précisant :  
« *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* ». Cette proposition constitue l'aveu de ce que les études conduites n'ont pas été suffisamment poussées pour permettre une vision plus claire des mesures de réduction à prendre. Quant aux mesures d'évitement prises ou à prendre, le CD 34 reste mutique sur le sujet.

###### **4.3.1.1.2 Sur l'additionnalité écologique des mesures compensatoires**

Sur le plan technique, la MRAE n'est pas seule à demander en vain des explications au CD 34 qui ne répond pas sur l'additionnalité des mesures compensatoires qu'il propose. A l'occasion de son avis fourni à la demande complémentaire de dérogation à l'interdiction à la destruction d'espèces protégées présentée en 2021 par le CD 34, le CNPN a souligné cette carence dans le dossier :

« *La méthode de compensation, telle qu'elle se présente dans le dossier, n'apporte toutefois*

*pas suffisamment d'éléments de compréhension sur les modes de calculs, le bilan perte/gain tant attendu dans les dossiers de dérogation. Dans ces conditions et selon les éléments fournis dans le dossier, l'apport de la plus-value écologique sur pratiquement l'ensemble des mesures reste largement hypothétique et difficilement quantifiable. (...) Les actions compensatoires pour la partie boisée devraient aboutir à des compositions de mosaïques favorables à plusieurs espèces : gestion sylvicole permettant d'éclaircir les peuplements, levée des couverts résineux par la régénération des feuillus, optimisation de la sénescence. On regrette cependant que ces actions compensatoires ne soient pas assorties de précisions de valeur : objectif surfacique de sénescence, de ripisylve etc., ... »*

La réponse du CD 34 sur ces sujets techniques reste totalement muette, ce dernier se contentant de préciser que les mesures compensatoires ont été validées par le CNPN, « *autorité supérieure à la MRAE* ». Concluant que le CNPN, en acceptant les dérogations présentées par le CD 34 a de fait accepté les mesures compensatoires (voir ci-dessus les réserves émises par le CNPN), le CD 34 considère que le CNPN, « *à deux reprises a donné un avis favorable et à ces deux occasions aussi a reconnu l'intérêt majeur du LIEN* ». Vu les considérants de l'avis du CNPN rappelés ci-dessus au § 3.1.2, rien ne permet d'affirmer que cette instance ait reconnu l'intérêt majeur du LIEN. Cette instance n'est d'ailleurs pas habilitée à juger de l'utilité publique de telles infrastructures mais à veiller que tout ait été fait pour en éviter en réduire ou en compenser les impacts sur l'environnement.

Sur le plan juridique, le CD 34 ne peut rejeter sans y répondre toutes les remarques de la MRAE comme faisant référence à des textes postérieurs à l'enquête publique et par ailleurs considérer que les dossiers présentés au public à l'occasion de l'enquête publique étaient suffisamment complets et sincères pour permettre au public de fournir un avis éclairé alors qu'il ne pouvait avoir connaissance des mesures compensatoires proposées dans des dossiers de dérogation bien postérieurs à l'enquête publique de 2014. Ne serait-ce que sur ce point, la DUP de 2015 s'appuyant sur une enquête publique très incomplète, doit être annulée (voir le § 2 ci-dessus).

#### **4.3.1.2 Sur les mesures d'évitement et de compensation**

Aucune des demandes de la MRAE sur les mesures d'évitement et de compensation concernant les atteintes à la Cordulie à corps fin et au Glaïeul douteux ne reçoit de réponse satisfaisante de la part du CD 34. Rien n'est dit en effet sur les mesures de protection de la Cordulie à corps fin durant tout le cycle de l'espèce. En outre, le CD 34 ne produit pas l'avis du CBNM (Conservatoire botanique national méditerranéen) sur les chances de succès de la germination des pieds de Glaïeul douteux.

L'évocation d'un plan de gestion à 30 ans confié par convention au Conservatoire des espaces naturels (page 128 du dossier complémentaire de saisine du CNPN relatif à la demande de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces protégées, daté du 30 avril 2021) laisse craindre le pire quant à la pérennité et au sérieux du suivi, sur une aussi longue période, des mesures de compensation de la destruction in situ du glaïeul douteux.

### **4.3.2 Sur la consommation d'espace**

#### **4.3.2.1 Sur les risques d'étalement induit par le LIEN**

Les deux arguments présentés par le CD 34 sont les suivants :

- *Les PLU ont été rendus compatibles avec la création du LIEN* : il s'agit-là d'une mesure obligée et non librement consentie par les populations locales et leurs élus. Au-delà, cette mise en conformité ne protège en rien les évolutions ultérieures des PLU vers une urbanisation supplémentaire ou la création de zones commerciales et ou de logistique ultérieure favorisées par un accroissement du trafic de transit des camions entre l'A9 et l'A750.

- *La gestion maîtrisée de l'urbanisation relève de la compétence des autres collectivités* : mais, précisément, ce que demande la MRAE c'est que le CD 34 se rapproche des autres collectivités pour envisager avec elles cette maîtrise de l'urbanisation dans les zones naturelles traversées par le LIEN. Loin de fournir une réponse rassurante sur le sujet, le CD 34 renvoie non seulement cela à la responsabilité des autres collectivités mais écrit par ailleurs que le LIEN permettra le développement économique de l'arrière-pays, lequel ne saurait se faire sans développer des zones urbanisées dont certaines semblent d'ailleurs être en projet dans certaines communes, sans parler du doublement de l'activité de la carrière Lafarge de Combaillaux qui, à elle seule, induirait un trafic de camions supplémentaires conséquent.

#### 4.3.2.2 **Sur les risques de fragmentation des espaces**

Le CD 34 s'abrite derrière un plan de « réconciliation entre la route et l'environnement » qui prévoirait des mesures concernant la limitation de la fragmentation des espaces consécutive aux infrastructures routières. La destruction d'espèces, la rupture des corridors écologiques, la génération dans une zone naturelle d'un trafic routier qui ne pré-existait même pas à l'état embryonnaire, ne peuvent pas être interprétées comme des mesures de réconciliation entre nature et équipements quelles que soient les mesures de compensation proposées. Rien n'est dit clairement sur l'utilité publique d'un tel équipement. Et si celui-ci venait à en présenter une once, la comparaison entre l'utilité des poumons verts en périphérie de Métropole et celle de tels équipements serait largement en faveur de la première à une époque où les causes anthropiques du réchauffement climatique ne font plus de doute.

#### 4.3.3 **Sur les déplacements**

VOIR LE § 4.2.2 CI-DESSUS

#### 4.3.4 **Sur l'eau**

La MRAE précise, page 25 de ses observations : "*Pour les captages d'AEP, l'aménagement devra respecter les mesures de protection éditées dans les arrêtés de DUP des captages publics d'eau destinée à la consommation humaine, et faire l'objet d'un suivi particulier en phase travaux.*"

Force est de constater, de la part du département :

- 1- Une faute dans la conception du projet mettant en danger d'importantes ressources d'eau potable,
- 2- Des défaillances flagrantes et inquiétantes lors de travaux de défrichage.

L'argument pour ne pas répondre aux recommandations de la MRAE de non opposabilité "*des textes ou éléments qui n'étaient pas opposables en juin 2014 ... ni même en mars 2015*" (cf. p.1 de la lettre d'envoi du Président Mesquida) sont d'autant plus fallacieux qu'il n'est pas besoin de faire appel à des textes postérieurs à 2014-2015 pour relever des insuffisances et manquements aux règles environnementales. Le principe "Eviter /Diminuer / Compenser" existe depuis 1976 et le Code français de l'environnement créé en 2000 a été continuellement enrichi.

- qu'il est établi que n'a pas été pris en considération des documents d'étude locale, comme cela est signalé ci-dessous.

La principale (voire dirimante) faiblesse dans la conception du projet réside dans la non-prise en compte de la **zone de très grande vulnérabilité de l'aquifère** dans le tracé du LIEN. Le rapport géologique établi en janvier 1986 par C. JOSEPH et C. DROGUE (géologues agréés) ne pouvait être ignorée du maître d'ouvrage ; ce rapport aurait dû pour le moins conduire à **éviter** cette zone. La carte

topographique de ces géologues-experts porte explicitement sur cette vulnérabilité de l'aquifère pour 2 captages d'AEP (adduction d'eau potable) de Grabels, ceux du Pradas et du Château ; ceux-ci produisaient en 2014 respectivement 108.277m<sup>3</sup> et 118.527m<sup>3</sup> - soit la consommation moyenne annuelle de près de 4000 personnes. Le préjudice d'une pollution serait d'autant plus énorme qu'elle concernerait aussi un 3ème forage, dont la mise en exploitation est envisagée, d'un potentiel annuel de 600.000m<sup>3</sup>.

Dans un rapport remis à la mairie de Grabels en 1989, François PROUST, Professeur honoraire de Géologie structurale à l'université des Sciences et Techniques du Languedoc, écrivait ceci :

***La nouvelle route projetée (le L.I.E.N.) traverse le plateau calcaire de part en part sur près de 2,5 km, entre la D 986 (sortie S de St Gély du Fesc) et la D 102 (sortie NW de Grabels). Si un tel tracé était retenu, il créerait un risque grave pour l'alimentation en eau de la commune de Grabels, en cas de déversement accidentel de substances polluantes (en particulier d'hydrocarbures) sur la section de route établie dans les calcaires."***

Il préconisait un tracé au Nord du Mas de Gentil et non au Sud, soit à 1 km du forage du Pradas et non à quelques dizaines de mètres, et à une plus faible altitude (pour des pentes moins accidentogènes). La municipalité de l'époque puis celle des années suivantes, en accord avec cette recommandation, avait alors proposé un autre tracé. Proposition qui ne fut pas suivie ni même étudiée par le maître d'ouvrage !

Dans l'étude d'impact de mars 2014 on a des passages contradictoires :

D'une part cette affirmation hautement discutable p. 252 "*Le choix de la variante et de la définition du tracé ont permis d'éviter toute zone naturelle présentant un intérêt exceptionnel ou une protection particulière.*" D'autre part p. 255 la reconnaissance d'un risque manifeste : "*à noter que le secteur entre l'échangeur de la RD127 et l'échangeur Sud de Saint Gély du Fesc est particulièrement sensible au risque de pollution compte tenu de la nature du magasin aquifère, de sa faible profondeur et de la proximité des captages publics destinés à la consommation humaine et notamment celui du Pradas."*

Dans la zone de très grande vulnérabilité pour les aquifères, la mise en place d'une plate-forme de concassage sans réglementation, le démarrage de la noria de camions, des tirs de mines ressentis à 500m, la non-mise en sécurité de forages privés à ciel ouvert, sont des plus inquiétants.

Rubrique "Pollution des sols", est reconnu l'existence de risques réels, p.255 : "*Les véhicules utilisés dans le cadre du chantier, ainsi que les aires du chantier constitueront les principales sources potentielles de pollution des sols, et notamment à travers d'éventuelles fuites accidentelles (carburant, huiles, eaux de lavage, etc...)"*... puis conclu à la page 260, cette euphémisation des risques d'une part : "*En conclusion, le projet d'aménagement du nouveau tronçon du LIEN entre l'A750 à Bel Air et la RD986 au Nord de Saint Gély du Fesc devrait avoir un impact faible en travaux sur la qualité des eaux superficielles et souterraines si toutes les mesures énoncées ci-dessus sont mises en oeuvre".* .. Tout en rappelant d'autre part ce réel danger pour cette ressource de plus en plus essentielle qu'est l'eau : "*Le risque le plus élevé concerne les captages du Pradas et du Château sur la commune de Grabels pour lesquels un plan spécifique et d'intervention sera mise en plan."*

Ces éléments ont été signalés à l'ARS ainsi qu'à la police de l'eau.

#### 4.3.5 Sur la qualité de l'air et du bruit

Sur ces deux sujets, le CD 34 considère, après avoir plaidé la validité de ses études de trafic pourtant lacunaires et contestables dans leur méthodologie, que les études sur le bruit et sur la qualité de l'air n'ont pas à être revues.

Concernant la qualité de l'air les mêmes remarques que celles sur la justification du projet (périmètre trop restreint de la zone d'étude) sont à formuler. Par exemple alors même que les chiffres présentés sur les cartes montrent en 2020 une augmentation du trafic, en cas de réalisation du projet, sur la RD 986 à l'entrée de Montpellier en arrivant à la RD 65 cette zone de congestion actuelle et future ne fait pas l'objet d'une étude de la qualité de l'air.

Sur la qualité de l'air la réponse du département à l'avis de la MRAe est la suivante : « *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 la commune de Grabels.* »

Outre l'absence d'études dans certaines zones concernées par le projet, les conclusions des études auxquelles il est fait référence, présentées dans le résumé non technique (pages citées dans la réponse du département), sont les suivantes :

« *Pour le NO<sup>2</sup> la valeur limite annuelle, égale à 40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle, pourrait ne pas être 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. Un 3<sup>ème</sup> 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/m<sup>3</sup> 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/m<sup>3</sup> 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/m<sup>3</sup>, par rapport à 2012. Pour les PM2.5, 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 a posteriori, après réalisation des aménagements* »

Contrairement à ce qu'affirme le conseil départemental, des valeurs limites étant 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, la conclusion de la MRAE indiquant une insuffisance des études portant sur la qualité de l'air paraît tout à fait justifiée et ce d'autant plus que cette étude sur l'évolution de la qualité de l'air ne porte pas sur

certains secteurs impactés par le projet, y compris des secteurs pour lesquels les données fournies dans les documents présentés montrent une augmentation du trafic si le projet est réalisé (partie de la RD 986 le plus proche de Montpellier par exemple).

Le nombre de décès annuels provoqués par l'émission de gaz à effet de serre et de particules fines en France est évalué à 48 000 par Santé Publique France (chiffre retenu depuis 2016). Mais une étude publiée le 9 février 2021 dans la revue *Environmental Research* par des chercheurs d'Harvard, en collaboration avec leurs collègues des universités de Birmingham, Leicester et Londres (étude citée dans un article du *Journal Le Monde* daté également du 9 février 2021) évalue le nombre de décès annuel en France pour les mêmes causes à plus du double (presque 100 000 personnes par an)

Au regard de ces chiffres, les études sur les modes alternatifs de déplacement comme toutes les études de l'impact de cette nouvelle infrastructure sur la santé humaine, auraient dues être actualisées par le CD 34 dans le cadre de sa réponse à l'avis de la MRAE qui remet clairement en cause les études de trafic ainsi que les modalités de l'étude sur la qualité de l'air qui ont omis d'analyser certaines des zones les plus encombrées aujourd'hui.

## 5. Ouverture et perspectives :

### 5.1 Bilan gaz à effet de serre du projet du L.I.E.N.

Rappelons que depuis l'instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 présente le cadre général de l'évaluation des projets d'infrastructures et de services de transport, en application des articles L1511-1 à L1511-6 et R1511-1 à R1511-16 du code des transports et applicables aux évaluations engagées depuis le 1er octobre 2014, « *les projets de transport doivent répondre au mieux aux besoins de déplacement, en tenant compte des enjeux de développement durable, de la transition écologique et énergétique et des contraintes budgétaires. L'évaluation doit ainsi couvrir les effets sociaux, environnementaux et économiques.* »

Face au manque de considération flagrante des enjeux énergie-climat dans l'étude d'impact initiale du projet du LIEN, les bénévoles de l'association les « Shifters Montpellier-Nîmes » mettent en avant que le projet du LIEN générera, sous des hypothèses relativement généreuses :

**Près de 40.000 tonnes de CO2 équivalent (tCO2eq) pour la construction des infrastructures** (pour la totalité de la durée de vie des infrastructures), et

**Près de 25.000 tonnes de CO2 équivalent (tCO2eq) chaque année pour son utilisation par les automobilistes et par le trafic de poids lourds.**

Ces données se concentrent exclusivement sur les enjeux énergie-climat liés au projet du LIEN. L'ensemble des autres impacts – que nous jugeons par ailleurs très importants – notamment sur la biodiversité, l'artificialisation des sols, la fragmentation des espaces, les paysages, les consommations de matières et d'énergie à la construction, ou encore le déplacement de bruit et de la pollution de l'air, ne sont pas ici considérés.

Pour rendre ces chiffres globaux d'émissions plus parlants, il est possible de les rapporter aux émissions actuelles de l'ensemble des habitants de Grabels ou, pour aller encore plus loin, de le rapporter aux émissions que les habitants de Grabels devraient respecter en 2050 pour suivre les recommandations des Accords de Paris (2T CO2eq par habitant et par an). **La seule construction des infrastructures représenterait par exemple 6 mois des émissions des habitants de la commune de Grabels en 2021, et plus de 2 ans des émissions des habitants prévues en 2050.**

Compte tenu des enjeux climatiques, nous souhaitons insister sur le fait que **l'évaluation de l'empreinte environnementale de chaque projet d'aménagement est primordiale**. Nous mettons en garde également sur le fait que le projet du LIEN ne permet pas de protéger la population contre les hausses de prix du carburant – un risque maintenant largement avéré au vu du pic pétrolier largement passé.

## **5.2 Pour un projet alternatif au LIEN inscrit dans la transition écologique et l'adaptation au changement climatique**

Dès le départ, la municipalité de Grabels a tendu la main à l'ensemble des acteurs publics et proposé des alternatives au dernier tronçon du LIEN pour réellement alléger le trafic aux portes de la ville centre de la Métropole sans faire subir aux communes périphériques des afflux toujours croissants de véhicules et leur cortège d'impacts sur la qualité de vie des habitants. L'option mobilités douces et transports en commun n'est pas plus onéreuse que la construction du dernier tronçon du LIEN et a le mérite de présenter une solution alternative qui s'inscrit pleinement dans l'esprit du PCAET (plan climat, air et énergie territorial) de la Métropole.

De façon constante le département de l'Hérault consacre près de 20 à 30% de son budget d'investissement à la construction de routes :

- **BP 2022** voté mardi 15 février 2022 **investissements réalisés sur les routes 50 900 000 € 1.6** Milliard d'euros dont 1.352 en fonctionnement et 257 M€ en investissement (20%).
- **BP 2021 investissements réalisés sur les routes 70 035 851,87**. Sur un total de dépenses réelles d'investissement de **236 450 410,55. (30%)**
- **BP 2020** investissements réalisés sur les routes représente 61 761 281,75 €. Sur un total de dépenses réelles d'investissement de **230 920 079 (26%)**

Ainsi la part des investissements consacrés au service public de la route est importante et reste malgré les transferts à Montpellier Méditerranée Métropole, conséquente. Elle concerne très marginalement la mobilité cyclable (aménagement de pistes) dans un contexte où de très grands retards ont été pris sur la mise en œuvre du schéma cyclable départemental. Pour mémoire la piste cyclable Saint Gély Montpellier initialement prévue pour 2017 dans le schéma départemental cyclable CD 34 de juillet 2014, n'est pas réalisée.

D'autre part, ces budgets ne sont jamais orientés vers des projets alternatifs à la route, transport en commun, rail, bus, télétravail... dans un contexte d'émergence de nouvelles pratiques de mobilité et de travail.

Le LIEN est présenté par le département de l'Hérault dans son argumentaire en réponse à la MRAE avec les termes suivants : *« l'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. »*.

Mais en tant que tel, ce projet ne correspond pas à une vraie alternative au tout voiture et à l'autosolisme (75% des déplacements domicile travail en France) alors qu'un ensemble de politiques publiques sont mises en place à l'échelle territoriale :

- Par la métropole de Montpellier : SCOT et plan climat air-énergie territorial (PCAET), l'instauration d'une Zone de Faible Émission (ZFE), stratégie de mobilité vélo et Tram Bus ; généralisation de la limitation de vitesse à 30 km/h dans toutes les zones urbanisées, etc.,

- Par la Communauté de Commune du Pic saint Loup : SCOT et Schéma global de déplacement, PCAET.

Pour le seul territoire de la communauté de commune Pic Saint Loup qui totalise 49.251 habitants en 2020 on considère que 70% des habitants ont tendance à rejoindre le bassin de vie de Montpellier pour avoir accès aux équipements et services courants. 68% travaillent à l'extérieur du territoire, dont 8.200 actifs et 3000 élèves qui le rejoignent quotidiennement (Source Schéma Global des Déplacements Pic Saint Loup 2015). Par ailleurs 4.400 actifs entrent chaque jour sur le territoire de Pic Saint Loup de provenance de la métropole et majoritairement de Montpellier.

Ainsi pour ces deux territoires il est pertinent de travailler sur des rabattements vers les transports collectifs, le covoiturage et les pôles d'échanges, mais également sur les modes doux qui restent largement à développer, enfin vers les nouvelles hypothèses d'organisation du travail à distance dans une perspective de limitation des déplacements. Force est de constater que peu d'actions dans ce domaine ont été initiées par le département de l'Hérault pour accompagner la communauté de commune du Pic Saint Loup.

La mobilisation de l'ensemble des politiques publiques du département et des EPCI vers des mobilités alternatives apparaît donc comme une évidence. Dans ce contexte la stratégie d'investissement doit être consolidée entre ces acteurs publics. Selon la commune de Grabels la réaffectation du budget du LIEN (95 M€) pour un programme d'investissement en phase avec la transition écologique et l'adaptation au changement climatique devient un impératif.

La proposition qui suit permettrait de donner une nouvelle orientation et une réelle utilité publique aux investissements envisagés, conforme aux ambitions écologiques et climatiques requises par notre époque.

Elle prévoit l'aménagement de 2 voies de bus en site propre pour accueillir des bus à haut niveau de service (fréquence, vitesse, conceptions de stations, priorisation dans le trafic) et l'acquisition d'une flotte de 15 bus bio-GNV de 12 mètres.

- Ligne 1 - entre la Station Occitanie à Montpellier – Saint Martin de Londres via D 986 : 21.9 KM
- Ligne 2 - entre station Tram JACOU - Saint Mathieu de trévières via D26 et D109 : 17.2 KM

La réalisation de 1000 places de stationnement à répartir sous forme de Parking Relais et d'aires de covoiturages sur le territoire. La réalisation de 2 espaces de coworking à répartir sur le territoire. Un programme de réalisation de pistes cyclables pour compléter le maillage territorial.

			LIGNE 1 Bus à Haut Niveau de Service entre Station Occitanie Montpellier – Saint Martin de Londres via D 986 : 21.9 KM	LIGNE 2 Bus à Haut Niveau de Service Entre station Tram JACOU - Saint Mathieu de trévières via D26 et D109	
<b>Aménagement de 2 lignes BHNS</b>	Coût aménagement M€/KM	nombre de voyageurs jour	21,9	17,2	
	2 000 000	10 000	43 800 000 €	34 400 000 €	78 200 000 €
<b>Matériel roulant</b>	prix unitaire BUS BIO-GNV 12m	nombre			
	350 000 €	15			5 250 000 €
<b>Aires de covoiturage et parking relais à répartir sur le territoire</b>	nombre de places	prix unitaire €/m <sup>2</sup>			
	1000	4000			4 000 000 €
<b>Télétravail</b>					
Espace de co working Action 4 page 14 du plan d'action SGD (batiment, mobilier matériel informatique)	2	300 000 €			600 000 €
<b>Pistes cyclables</b>	Piste Saint Gély Montpellier + autres pistes				1 600 000 €
<b>Plateforme de co voiturage</b>					100 000 €
<b>TOTAL GENERAL PLAN ALTERNATIF</b>					<b>89 750 000 €</b>

**Le coût global de ce programme de près de 90 M€ reste en deçà de l'investissement initial proposé par le conseil départemental. A n'en pas douter le « principe de mutabilité » du service public trouve à s'appliquer en l'espèce. L'intention initiale du LIEN – pensé il y a plus de 30 ans, réactivé dans le cadre d'une Déclaration d'Utilité Publique en 2014 – appelle inévitablement une adaptation à la manifestation de l'intérêt général renouvelé. Ce projet doit donc être actualisé à l'aune de l'évolution significative de l'appareil normatif et de la demande sociale, dans le champ de la transition écologique et de l'adaptation au changement climatique.**

## **Conclusion :**

L'ensemble des éléments qui précèdent montrent que :

- La DUP de 2015 a validé les conclusions d'une enquête publique lancée à partir d'une étude d'impact lacunaire en de nombreux points ne permettant pas au public de se prononcer en toute connaissance de cause ;
- L'avis émis par la MRAE en 2021 diffère très largement de celui délivré par la DREAL en 2014, en sa qualité, à l'époque, d'autorité environnementale ;
- Les études produites dans le cadre des deux demandes de dérogation à la destruction d'espèces protégées formulées auprès du CNPN sont postérieures à la consultation du public de 2014, lequel ne disposait pas, au-delà des lacunes du dossier initial relevées par la MRAE, des éléments nécessaires pour formuler un avis éclairé.

Consécutivement, il est démontré que la DUP de 2015 n'est pas régularisable au motif que :

- Elle n'a pas pris en compte un nombre conséquent d'éléments, ce que prouve l'avis de la MRAE et les études postérieures présentées devant le CNPN ;
- Les réponses du CD 34 à la MRAE n'apportent aucune des réponses complémentaires attendues par la MRAE ;
- L'enquête publique en cours (enquête du 29 janvier au 2 mars 2022) ne saurait constituer un élément de régularisation de la DUP de 2015 car est-elle même entachée d'irrégularité du fait qu'elle se déroule alors que le chantier du tronçon nouveau est très avancé entre le futur échangeur de Saint-Gély Sud et le territoire de Grabels et que les travaux se poursuivent sans même que le public ait pu s'exprimer sur la réponse du CD 34 à la MRAE et alors même que le Conseil d'Etat ne s'est pas prononcé sur les éléments de régularisation.

A Grabels, le 01 mars 2022

René REVOL,  
Maire de Grabels

Et l'équipe municipale majoritaire