TABLEAU COMPARATIF DES AVIS ENVIRONNEMENTAUX (Sept. 2021 et juin 2014).

	Avis 2021-09-28-MRAE (26 pages)	Commentaires émis par l'avis 2021-09-28-MRAE	Avis 2014-06-11-DREAL-LR (4 pages)
Préambule	Avis visant à régulariser le vice substantiel de celui émis en 2014		Avis simple demandé par le préfet à la DREAL
Contexte			
Objectifs	Ambigüs : désenclave les cantons nord de Montpellier tout en arguant de la nécessité du trafic de transit entre l'A9 et l'A750/A75	**Spécifier les objectifs : ouvrage de transit inter-autoroutes ?**	L' objectif n'est pas « d'assurer le raccordement entre les deux autoroutes ». **Une desserte locale**.
Situation	Deux cartes de situation situant le tracé du LIEN dans son ensemble (COM etc.).		Une carte de situation situant le seul tracé du LIEN
Juridique	Rappel de l'annulation de la DUP en 2013 et des recours en Conseil d'Etat	Sursis à statuer accordé en 2021	
Enjeux et justification			
	4 enjeux : biodiversité, consommation d'espace, déplacements et réduction des pollutions, changement climatique.	**Les chiffres fournis ne permettent pas d'étayer les considérations sur les conditions de circulation et leurs conséquences environnementales**	4 catégories globales : conditions de vie, milieu naturel, ressource en eau et paysage seront affectés.
Qualité de l'étude d'impact			
	Formellement le dossier contient les éléments prévus. Mais les cartes présentées ne sont pas à jour et ne permettent pas de distinguer ce qui relève du projet global du LIEN et ce qui relève du tronçon à réaliser. Les articulations avec le PDU de 2012 devraient favoriser 1- Les courtes distances 2 - L'action sur les comportements pour la transition 3- L'offre de transport intermodale	**Expliciter ce qu'apporte ce tronçon** ; Quelle réduction de la part de l'automobile dans les déplacements? **La section Ouest du LIEN réduit-elle la dépendance automobile ?**	**Conforme aux attendus** : présentation, effets potentiels air, santé, bruit.
Prise en compte de l'environnement			
Biodiversité			
	Rupture des continuités écologiques		Inventaires naturalistes "suffisants"
	Absence de représentation des corridors écologiques.	Additionalité écologique des mesures compensatoires qu'il faut adapter en conséquences	
	Les modalités de mesures de gestions des espaces compensatoires ne sont ni précisées, ni quantifiées.	**Fournir nombre et coût des compensations, leurs pertinence et les indicateurs de suivi adaptés**	Mesures compensatoires à préciser lors des dérogations aux espèces protégées
Consommation d'espace			
	80 ha d'habitats naturels diversifiés impactés		
	Mentions rapides de certaines activités (Zac de Bel Air, Mijoulan ou Trifontaines)	Grande Incertitude sur l'e**xtension de la périurbanisation** avec fortes incidences environnementales non mesurées	
Déplacements			
	Absence de données sur les points de congestion aux heures de pointe	Biais dans les données et articulation à développer avec des données chiffrées	
	Absence de distinction entre trafics voiture et poids lourds Indicateurs de trafic insufisants : sous estimation du trafic externe à la zone, notamment flux du transit A9/A750, part des poids lourds etc.	**Fournir données sur la part des poids lourds**	
	Absence de mesures pour les transports en communs et absence d'articulation avec les objectifs chiffrés des plans de déplacement urbain (PDU) de la métropole de Montpellier	Travailler en lien avec les **autres collectivités locales**	
Qualité de l'air, bruit, eau			
	Les émissions sont liées aux kilomètes parcourus et la LIEN rallonge les trajets...	**Actualiser l'étude** air, santé, acoustique, réchauffement climatique à l'aune des compléments apportés à l'étude sur le trafic	Les incidences sur l'eau sont prises en compte et les paysages font l'objet d'aménagements : plantations, bassins de rétention le long du projet.
	Intégrer dans l'étude la RN 109 et la RD65	Elargir l'étude en incorporant la RN 109 et la RD65	
Impacts sur le changement climatique			
	Augmentation des émissions prévues entre 7 et 66% selon scenarii. Cette augmentation ne pas pas la distinction entre voiture et poids lourds, or les poids lourds comptent dans les émissions. 80 ha d'espaces naturels disparus = une perte de puis de carbone non estimée dans l'étude.	**Augmentation attendue, mais non clarifiée : part des poids lourds?**	
Bilan économique et financier			
	L'étude ne fournit as les manières de calculer les indicateurs et les chiffres donnés ne sont pas explicités.	Préciser les manières d'estimer le trafic concerné par le gain de temps affiché	
	Pour la bonne information, il convient de fournir les détails des analyses, comme par exemple les ralentissements induits sur l'ensemble des trafics modifiés par le projet et leurs conséquences sur la santé des riverains.	**Limites de la méthode proposée à clarifier**	Le dossier non technique rend l'étude accessible au public non averti » .
	Les effets du projet sur la biodiversité, la consommation d'espace et les paysages ne sont pas intégrés dans les calculs.	**Les coûts et bénéfices doivent intégrer les composants de l'environnement.**	*Source : d'après les avis MRAE 2021 et DREAL 2014, Sos oulala, nov.2021*