



VF – 2022

Impact sur le climat du prolongement Ouest du LIEN

Retour sur les phases de construction et
de fonctionnement du LIEN

Résumé

Le présent rapport propose **un bilan GES (gaz à effet de serre) du prolongement ouest de la liaison intercommunale d'évitement Nord de Montpellier (LIEN)**, qui consiste en :

- La création d'une liaison à deux voies reliant l'A750 au niveau de Bel-Air à l'échangeur au sud de Saint-Gély-du-Fesc (7,8 km d'infrastructure nouvelle)
- L'élargissement de la déviation de Saint-Gély-du-Fesc en une section à deux voies (4 km d'élargissement)

Le prolongement du LIEN, dont le coût était estimé en 2014 à 85 millions d'euros [Département de l'Hérault, 2014], concerne le territoire des communes de Grabels, Combaillaux, Saint-Gély-du-Fesc, Les Matelles et Saint-Clément-de-Rivière (Hérault) pour une surface totale d'environ 80 ha (24,5 ha pour l'élargissement de la déviation et 54,3 ha pour la création de la liaison à 2 voies).

Ce bilan GES porte à la fois sur la **phase de construction des infrastructures** (infrastructures routières et ouvrages d'art associés) mais aussi sur la **phase d'utilisation des infrastructures** (évolution du trafic et trafic induit).

Ce travail pallie un **manque de considération des enjeux énergie-climat dans l'étude d'impact du projet du LIEN** [Département de l'Hérault, 2014], ce qui ne permet à aucune association de la société civile de se faire un avis sur la pertinence de ce projet d'infrastructure au regard des engagements climatiques que la France a ratifié avec les Accords de Paris. Même si nous soulignons l'effort de modélisation du trafic avec et sans projet du LIEN dans l'étude d'impact, il reste que (1) les données de trafic utilisées datent de 2012 et que l'étude de trafic réalisée n'est pas rendue disponible, (2) que **certaines modélisations du trafic en 2020 (réalisées en 2012) ont été largement sous-estimées au regard de nouveaux relevés de trafic de 2019**, et que (3) les évolutions de trafic (à la fois la hausse de trafic mais également le trafic induit et les changements d'itinéraires) ne sont pas décrits au regard de leur impact sur les émissions de gaz à effet de serre.

Notre étude met en avant que le projet du LIEN générera, sous des hypothèses relativement basses (notamment sans prendre en compte de l'urbanisation induite - à la fois en zones commerciales et industrielles, et en logements par des phénomènes de déplacement de population vers le nord de Montpellier) :

- **près de 40.000 tonnes de CO2 équivalent (tCO2eq) pour la construction des infrastructures** (pour la totalité de la durée de vie des infrastructures), **dont près de 50% due à la seule artificialisation des sols**
- **près de 25.000 tonnes de CO2 équivalent (tCO2eq) chaque année pour son utilisation par les automobilistes et par le trafic de poids lourds**, à la fois pour l'exploitation de la carrière de Combaillaux (18%), l'évitement du péage de l'A9 pour contourner Montpellier par le Nord (29%) et l'augmentation du trafic par la mise à disposition d'une infrastructure routière plus rapide (53%)

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 carbone de chaque projet d'aménagement est primordiale**, et nous invitons à généraliser ce type de bilan GES à l'ensemble des projets routiers. Nous appelons également à ce que le critère carbone soit intégré dans les critères de sélection des appels d'offres pour que les enjeux énergie-climat soient considérés dans les projets de construction routière. 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 à présent avéré au vu du pic pétrolier largement passé. Une bonne protection de la population contre les risques futurs induits par la transition serait de lancer dès maintenant une réflexion sur la forme urbaine de la métropole de Montpellier Méditerranée et, plus largement, sur l'aménagement du territoire de l'axe languedocien afin de solutionner sur le fond la question des déplacements, à la fois sur leur mode mais aussi sur leur nécessité.

De manière plus générale et au vu des critiques émises par l'autorité indépendante de la MRAe sur le projet du LIEN, nous posons la question suivante : **Ne devrait-on pas conditionner la déclaration d'utilité publique (DUP) à la production d'une étude sérieuse (non critiquée par**

l'Autorité Environnementale) montrant que le projet est compatible avec les Accords de Paris ?

Ce rapport a été réalisé par les bénévoles de l'association les « **Shifters Languedoc Roussillon** ». **Ce rapport n'engage en rien l'association « The Shift Project »** dont les Shifters appuient et partagent les travaux. Ce rapport se concentre 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.** Plusieurs associations locales ont déposé des recours sur ces autres impacts.