Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

Autorité environnementale
Préfet de région

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

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

N° : 2014-001099

Avis émis le 11 JUIN 2014

355/14

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

Le Préfet de la région Languedoc-Roussillon,

à

Monsieur le préfet de l'Hérault

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

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

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

Rédacteur de l'Avis : Pierre DROSS
Pierre.DROSS@developpement-durable.gouv.fr

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

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

La DREAL Languedoc-Roussillon a accusé réception du dossier en date du 15/05/2014.
En sa qualité d'autorité environnementale par délégation du Préfet de Région, la DREAL a disposé d'un délai de 2 mois à compter de cette date pour donner son avis sur ce projet, soit au plus tard le 15/07/2014.

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

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

Avis détaillé

1. Contexte et présentation du projet

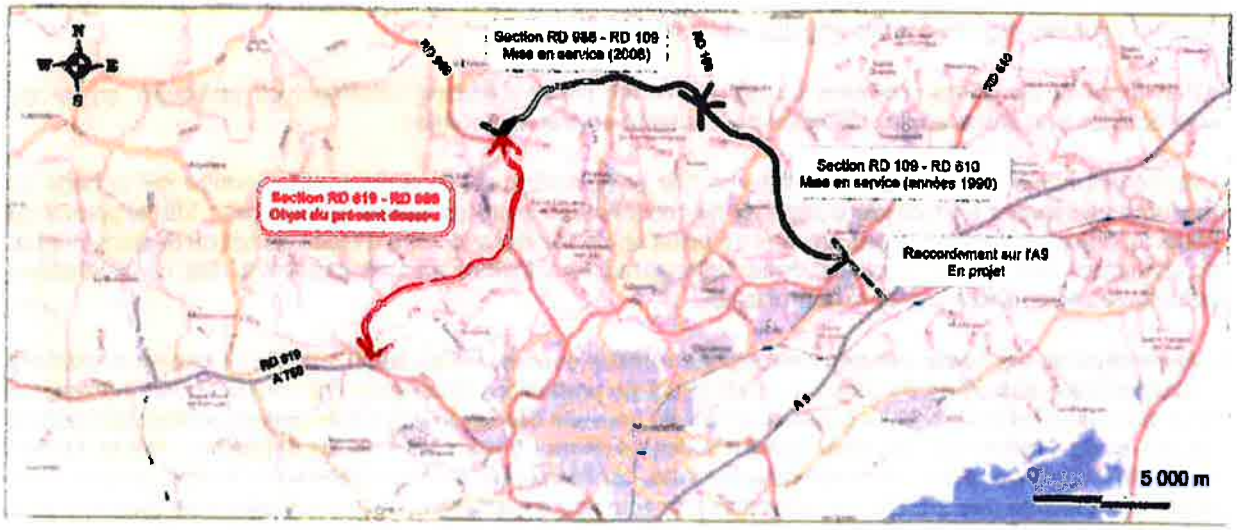
Le LIEN (Liaison Intercantonale d'Évitement Nord) est un projet de route d'une longueur de 32 kilomètres qui contourne, par le nord, l'agglomération de Montpellier et qu'il est prévu, à terme, de raccorder, à l'est, à l'autoroute A9 et, à l'ouest, à l'autoroute A750. Son objectif n'est cependant pas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

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

Ce projet comprend :

– une liaison nouvelle à deux voies d'une longueur de 7,8 kilomètres reliant l'A750 à Bel-Air, sur la commune de Grabels et l'échangeur de la RD 986 au sud de Saint Gély du Fesc qui sera réaménagé à trois niveaux,

– la mise à deux fois deux voies de la déviation de Saint Gély du Fesc, sur une longueur de 4 kilomètres et la mise en dénivelé du giratoire au nord de Saint Gély. Il est prévu de réaliser la mise à deux fois deux voies dans un deuxième temps.



2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité Environnementale

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

– du fait de la proximité de zones urbanisées, le projet est susceptible de perturber les conditions de vie et de circulation pendant le déroulement du chantier et d'avoir des effets permanents sur le bruit et la qualité de l'air ;

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

– outre la Mosson et plusieurs cours d'eau de moindre importance, le projet concerne des ressources souterraines exploitées pour la production d'eau potable ;

– malgré l'absence de site présentant un enjeu paysager particulier, le projet est susceptible d'avoir des effets significatifs sur le paysage du fait de la succession de vallons et de buttes calcaires rencontrée.

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

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

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

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

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

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

L'étude de bruit est basée sur des mesures de niveaux sonores en situation actuelle et des modélisations mathématiques des effets du projet. La réalisation de protections phoniques est prévue sur les habitations pour lesquelles les contributions sonores de la voie nouvelle dépassent les seuils réglementaires de 60dB(A) de jour et de 55dB(A) de nuit, ainsi que dans des secteurs où ces seuils seront approchés. Sur la section existante, il n'est pas prévu de protection phonique, car l'évolution de la contribution de la voie, sans et avec projet, ne dépasse pas 2dB(A) sur des bâtiments à usage d'habitation. Deux campagnes de mesures sont prévues, un an et cinq ans après la mise en service, pour vérifier l'efficacité des protections phoniques et le respect des seuils réglementaires.

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

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

- les franchissements de la Mosson et du ruisseau de Pézouillet ont fait l'objet de modélisations mathématiques qui ont permis de dimensionner des ouvrages ayant un effet très faible sur l'écoulement des crues,

- pour les ruisseaux déjà franchis par la déviation de Saint Gély du Fesc, les prolongements d'ouvrages nécessaires pour la mise à deux fois deux voies de la route ont été conçus pour ne pas modifier les conditions d'écoulement,

- l'ensemble des remblais en zone inondable font l'objet de mesures de compensation,

- pour tenir compte de la vulnérabilité des eaux souterraines utilisées pour l'alimentation en eau potable, le projet prévoit de séparer les eaux des écoulements périphériques, qui seront collectées par des fossés en amont des ouvrages routiers et rejetées à l'aval, des eaux de ruissellement de l'infrastructure qui seront collectées et dirigées vers des bassins de rétention destinés à la fois à limiter le débit rejeté en période de pluie pour compenser les surfaces imperméabilisées et à traiter les pollutions chroniques et accidentelles,

- en phase travaux, des précautions particulières sont prévues dans les zones d'alimentation des captages d'eau potable : mise en place des fossés de collecte et bassins de rétention dés le début des travaux, vigilance météo et crues, surveillance des fuites éventuelles sur les engins de chantier et maintien en permanence de matériel de lutte contre les pollutions accidentelles,

- pour les captages alimentant la commune de Grabels, très proches du projet, les précautions mentionnées à l'alinéa précédent et l'absence de déblai prévu dans ce secteur conduisent à un risque très faible de contamination de la ressource en eau : il est tout de même prévu une surveillance de la qualité de l'eau (turbidité) et un plan d'alerte et d'intervention de crise permettant d'assurer l'alimentation des populations.

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

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

Pour le Préfet et par délégation,

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

Philippe MONARD