

LIEN

Liaison
Intercantonale
d'Évitement
Nord

Contournement . Montpellier Nord



Les pouvoirs publics ont engagé la réalisation d'un contournement au nord de Montpellier, en plusieurs tronçons, pour anticiper l'essor démographique et économique de l'agglomération.

Aujourd'hui, la réalisation du dernier tronçon du LIEN répond à cet objectif de fluidifier et sécuriser la circulation dans ce secteur très embolisé le matin et le soir par les bouchons.

Fluidité

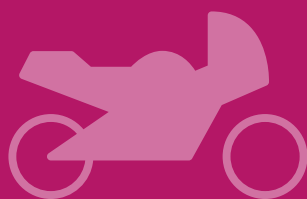
Chiffres clés

35 km

Longueur totale du LIEN
quand il sera achevé

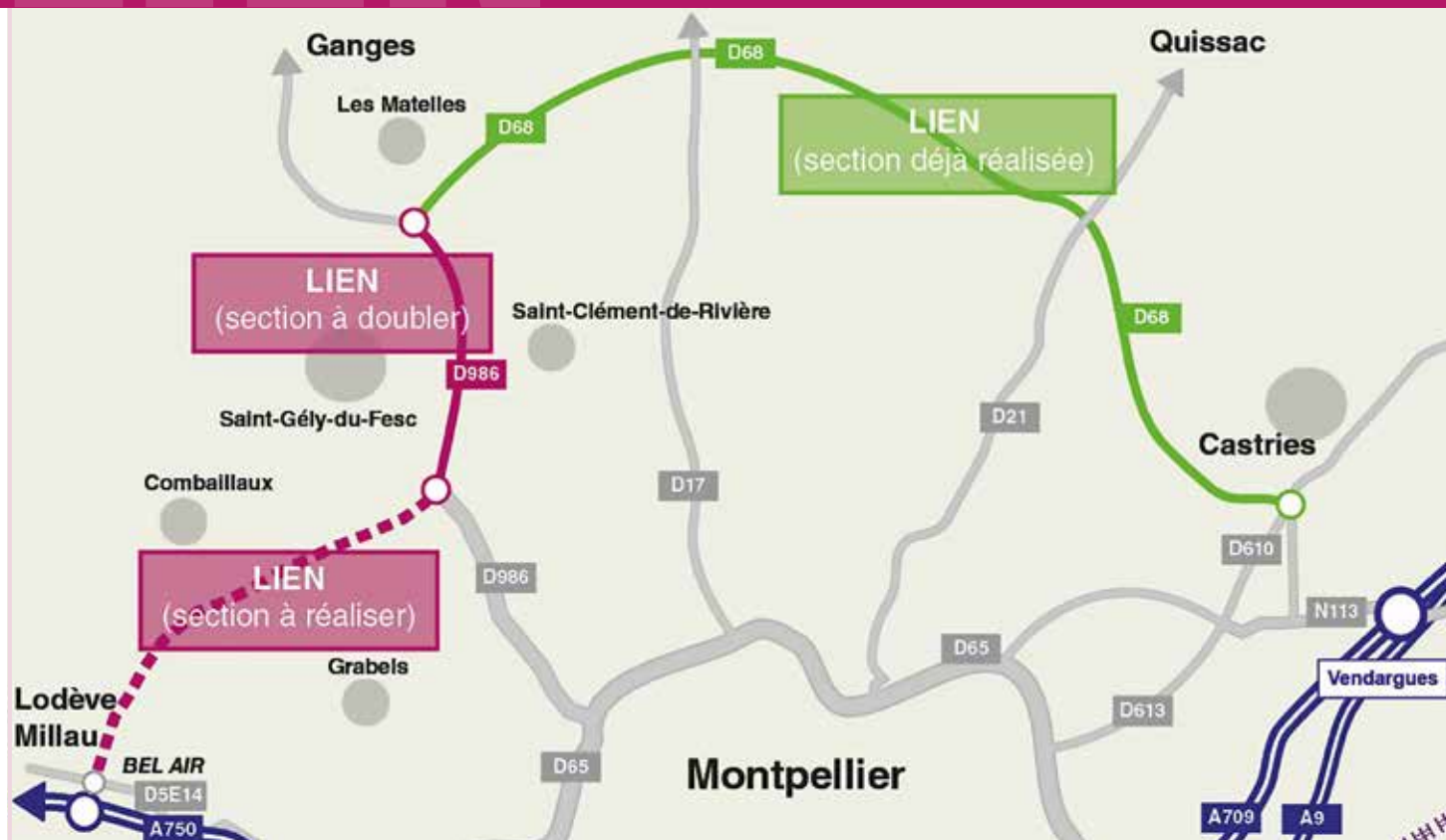
7,8 km

Longueur de la voie
nouvelle



Une nouvelle connexion

Section Saint-Gély-du-Fesc ↔ Bel Air



Bénéfices (+)

- > Un territoire dynamisé.
- > L'arrière-pays montpelliérain mieux desservi.
- > De meilleures connexions vers les transports publics (parking-relais, aire de covoiturage).
- > Des traversées de communes apaisées (Saint-Gély-du-Fesc, Grabels).
- > Des temps de parcours raccourcis.
- > La sécurité des déplacements routiers améliorée.
- > Des aménagements cyclables complémentaires (liaison cyclable entre la D986 et la D145).

Pilotée par le Département de l'Hérault, le LIEN contourne le nord de l'agglomération de Montpellier. Les tronçons entre Castries et Saint-Gély-du-Fesc sont déjà en service.

Les travaux du dernier tronçon entre Saint-Gély-du-Fesc et Bel Air, d'une longueur de 7,8 km, ont débuté en février 2020.

Recours → retards

6,16 M€

Coûts engendrés pour le contribuable

Sans ces retards, le dernier tronçon serait en service.

Un chantier respectueux et exemplaire



Environnement : le respect de la loi et plus encore !

Le Département de l'Hérault a pris des engagements forts en matière de préservation de l'environnement autour du projet du LIEN. Ces engagements vont au-delà des contraintes légales et seront tenus :

- Protection des zones sensibles vis-à-vis de la faune et de la flore, qui a obtenu l'avis favorable du Conseil National de Protection de la Nature en 2018
- Mise en place de mesures particulières pour la préservation des captages d'eau
- Protections sonores qualitatives sur les sections les plus à proximité des habitations et réalisation de la route avec des enrobés acoustiques
- Etudes et traitements paysagers en concertation avec les communes concernées et les associations qui se sont manifestées pendant l'enquête publique
- Limitation de la vitesse à 90 km/h sur le LIEN pour limiter la pollution
- Protection des ressources en eau, avec des dispositifs étanches pour récupérer les eaux de la chaussée et les canaliser vers des bassins de récupération et maintien de la circulation des eaux des rivières, des ruisseaux et des bassins versants grâce à des ouvrages adéquats

- Création d'un comité de suivi indépendant sur les mesures environnementales déjà mises en place, composé de représentants du Département, des communes concernées, des associations et des services de l'État, présidé par une personne qualifiée indépendante
- Désignation d'un coordonnateur environnemental indépendant pour s'assurer du respect des engagements environnementaux

Sur le chantier

- Réutilisation des roches du terrassement pour la fabrication des couches inférieures qui supporteront la chaussée : une solution écologique et économe, qui permet d'éviter les transports poids lourds de matière, avec une unité de concassage sur place, sur un emplacement éloigné des habitations
- Mise en place d'un contrôle des émissions de poussières, du bruit de chantier et des vibrations à proximité des travaux
- Circulation des engins principalement dans la zone de chantier, très restreinte sur les voiries et circulation interdite dans les traversées urbaines

**TOUTES LES ÉTAPES
DU CHANTIER ET
UNE VIDÉO EN 3D SUR :**

lien.herault.fr



Stop aux Fake News !

Des opposants au projet du LIEN n'hésitent pas à diffuser des contre-vérités. En évoquant pêle-mêle : la destruction de certaines d'espèces (!), des captages d'eau pollués, une bétonisation massive, l'installation de commerces... Autant d'affirmations totalement fausses.

Le LIEN serait un projet « autoroutier »

FAUX : c'est une liaison à deux voies limitée à 90km/h. Rappelons que le Département n'a pas la compétence de créer des autoroutes. Il n'y a aucun péage sur le LIEN.

Le LIEN irait de pair avec le projet Oxlane Décathlon et la réouverture d'une carrière Lafarge

FAUX : ces dossiers sont totalement distincts. Le Département n'a aucune responsabilité sur les projets évoqués.

Le LIEN serait un « cheval de Troie » pour « bétonner massivement le nord de Montpellier »

FAUX : aucune zone n'est constructible aux abords du LIEN, il n'y aura donc pas de densification autour du projet [dans un secteur où la commune de Grabels a urbanisé et consommé beaucoup d'espaces vierges]. Par ailleurs, le Département de l'Hérault a une politique exemplaire au niveau national en matière de préservation de la nature. Le Département protège ainsi 8000 hectares d'espaces naturels sensibles. Au nord de Montpellier, il gère deux espaces naturels remarquables, le Bois Saint-Sauveur (100 hectares) et le domaine de Restinclières (215 hectares). En achetant ces terres et en les soustrayant à l'urbanisation, le Département a permis de préserver la biodiversité exceptionnelle de ce secteur.

Le LIEN conduirait à « 114 espèces protégées détruites »

FAUX : le Département a recensé toutes les espèces protégées du secteur et a mis en place des mesures de préservation sur une surface de 340 hectares, bien au-delà de ses obligations. C'est à ce titre que les mesures proposées ont obtenu le feu vert du Conseil National de Protection de la Nature en 2018.

Le LIEN serait vecteur de pollution de l'eau

FAUX : c'est une caractéristique qui est régulièrement attribuée aux projets routiers sans connaissance des réglementations. La protection de l'eau est sans doute la plus ancienne des réglementations environnementales françaises. Tous les projets doivent se conformer à des prescriptions strictes en la matière. C'est bien le cas du LIEN qui bénéficie notamment d'une chaussée parfaitement étanche, d'un dispositif de récupération des eaux de la plateforme routière. En phase travaux, le chantier est suivi par un hydrogéologue, les entreprises sont soumises à une notice de respect de l'environnement déclinant des mesures préventives, des plans d'alerte et des plans d'intervention en cas de pollution accidentelle.

Le LIEN serait vecteur de pollution de l'air

FAUX : Le LIEN permettra de réduire les circulations en zones urbaines et de limiter l'exposition des habitants. La fluidification du trafic contribue très largement à la diminution des phénomènes de pollution.

Le LIEN augmenterait les risques incendie

FAUX : il va contribuer à constituer un coupe-feu et à améliorer l'accessibilité des services de défense incendie à tout le secteur fortement boisé du nord de Grabels.

Le LIEN augmenterait les risques d'inondations

FAUX : le projet intègre la création de plus d'une quinzaine de bassins qui ont un rôle de rétention. Les dimensions de l'ouvrage de franchissement de la Mosson ne modifie pas les écoulements et a été dimensionné pour une crue centennale bien supérieure à celle que Grabels a subie en 2014.

Le LIEN représente 60 hectares de nature bétonnée

FAUX : la surface imperméabilisée représente moins de 10 hectares. Le reste de la surface est constituée par les remblais, déblais et autres merlons qui seront végétalisés avec un traitement paysager qualitatif.

