

## CONCERTATION SUR LE TRACE DU L.I.E.N.

1. Tout d'abord, après analyse du dossier, participation au débat public (à StG) et prise de connaissance des différents arguments exprimés tant par les « techniciens » que les citoyens, j'apporte mon soutien inconditionnel à la variante 1 du projet, et 1A s'il s'avérait que 1B puisse porter irrémédiablement atteinte (=sans compensation) à la pépinière du Mas de Gentil.

Mes arguments essentiels :

- **Coût du projet**, càd bon usage des fonds publics, càd de nos impôts (nationaux et locaux), en période restrictions, impositions, et taxations en tout genre telle que nous en vivons actuellement.
- **Qualité de vie**, qui aura été une motivation profonde de notre installation à StG, entouré de nature. Et il faut préserver du poumon vert pour Montpellier, au moins au nord à défaut du sud sur-urbanisé.
- **Pas de crainte** de voir le LIEN devenir une « liaison d'autoroute A9-A750 », puisqu'il n'est pas prévu de le passer à 4 voies, et que cette fonction de liaison se fera plus facilement au départ de l'A9 à l'ouest de Montpellier (LICOM). Je ne vois pas comment il pourrait être « une incitation » à rejoindre MTP par la traversée de Grabels en y aggravant le trafic...Il doit pouvoir au contraire contribuer à diminuer ce trafic (moyennant aménagements bien pensés)

Avec le recul, on a la nette impression que devant refaire le travail après le rejet du « projet historique », il a fallu faire un zèle de variantes. La 4 puisque suggéré par des grabelois, et les 2 et 3 juste pour faire bonne mesure entre les extrêmes 1 et 4...

2. Ceci m'amène à évoquer une question de méthode. Au-delà des passions et sentiments plus ou moins objectifs, nous sommes, comme cela a été (rapidement) dit, dans le cas type d'une analyse multicritère de projets. Pour en avoir conduite plusieurs dans ma vie professionnelle, et notamment lorsqu'il s'agit de projets soulevant des intérêts contradictoires, notamment publics, toute la démarche doit viser à bâtir consensuellement (et à défaut démocratiquement) la grille d'analyse. Une fois faite, un simple calcul arithmétique fait apparaître un résultat qui de facto est donc incontestable. Or bâtir cette grille, c'est :
  - o d'abord **convenir des critères indépendants** à prendre en considération (chacun pouvant / devant si possible être exprimé par des indicateurs chiffrés),
  - o et ensuite de **les pondérer**.

Les « techniciens » sont généralement confortés et rassurés dans leur objectivité par une telle démarche qui exonère de tous risques de spéculations partisans et d'influences occultes, voire de débats sans fin, dans le processus d'expression du résultat.

Or dans le cas présent, 4 critères ont été présentés, sans susciter de débat ou recherche de consensus : 1. Efficacité et dynamique / 2. Consommations d'espaces naturels et agricoles / 3. Impacts environnementaux et cadre de vie / 4. Complexité technique et coût.

Pour ma part,

. dans « Efficacité et dynamique » outre les indicateurs de trafics, temps de parcours,... ajoutons probabilités d'emplois créés ou au moins de desserte de ZAE et ZAC (distance à de telles zones,

possibilités de raccordements...). Mettons-y aussi les impacts (positifs ou négatifs) sur les espaces agricoles prévus en 2. Ce critère 1 comprendrait donc tout ce qui relève de l'économie / productivité du territoire (comme on dit aujourd'hui), mais aussi du social.

. « Consommations d'espaces agricoles » étant passé en 1, je regrouperais « consommations d'espaces naturels » avec le critère 3 « Impacts environnementaux et cadre de vie ». Car il me semble que ces espaces naturels font partie intégrante du cadre de vie. Inclure aussi en cadre de vie les impacts de la circulation dans Grabels.

. « Complexité technique et coût » : la complexité technique n'est qu'un élément du coût (rien n'est techniquement impossible si on y met le coût !). Coût des déblais/remblais, des ouvrages d'art, mais aussi éventuellement du foncier, etc.

Au total je simplifie en 3 critères :

- A. impacts économiques et sociaux (indicateurs socio-économiques)
  - B. environnement en cadre de vie (indicateurs de surfaces et natures d'espaces impactés, consommés, de foyers impactés, de visuels, de bruits, etc...voire de santé !)
  - C. financiers (coûts en € par postes et total, mais aussi complexité et longueurs des procédures qui auront forcément un impact financier !)
- Je n'irai pas plus loin dans l'inventaire des indicateurs (laissons les « techniciens » travailler !)  
Mais tous ces indicateurs doivent pouvoir être, soit chiffrés, soit notés (de -3 à +3 par exemple, les notes négatives correspondant à des impacts négatifs). On peut également noter des « tranches » de chiffres.
- Concernant la pondération des 3 critères, j'avoue avoir du mal à les classer selon que je me considère prioritairement comme acteur économique, soucieux du cadre de vie, ou contribuable ! On peut donc déjà faire l'exercice avec des pondérations égales.  
« Il n'y a plus qu'à » bâtir la grille, remplir les cases, et faire de additions. Le classement apparaîtra tout seul...

Mais je n'ai aucun doute sur ce résultat, quelle que soit même la pondération retenue, la variante 1 (A ou B ?) arrivera inévitablement en tête.