

# RD 68 - Liaison Intercantonale d'Évitement Nord (LIEN) Tronçon entre le Nord de St Gély du Fesc (RD 986) et Bel-Air (A750)

---

## Bilan de la concertation

Sur le fondement des articles L300-1, L300-2 et R300-1 du Code de l'Urbanisme, une concertation publique relative au projet d'aménagement d'une section de la RD 68 LIEN entre la RD986 au nord de St Gély du Fesc et l'A750 à Bel Air a été organisée.

Le dispositif de concertation a été mis en œuvre sur le territoire des 7 communes potentiellement touchées par le projet (Combaillaux / Grabels / Les Matelles / Murles / St Clément de Rivière / St Gély du Fesc / Vailhauquès), à Montpellier sur le site de l'hôtel du département, mais également en utilisant les fonctionnalités et la souplesse d'un site internet dédié.

### I - Contexte et rappel des objectifs du projet

La liaison intercantonale d'évitement Nord (LIEN) est un programme d'aménagement du réseau routier départemental entre les autoroutes A9 et A750, constitué d'une nouvelle voie qui contourne le nord de Montpellier en structurant la desserte des territoires.

Ce programme est constitué de différentes unités fonctionnelles, dont certaines sont déjà en service entre Castries et le nord de Saint-Gély du Fesc.

Suite à l'annulation par le tribunal administratif de Montpellier de l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique du tronçon du LIEN entre le sud de St Gély du Fesc et Bel Air, le Département n'a pas souhaité engager une procédure d'appel de ce jugement au délai incertain. Face aux enjeux d'aménagement du territoire de l'aire métropolitaine de l'Est Héraultais, il est préféré de relancer rapidement les procédures réglementaires en vue d'une nouvelle déclaration d'utilité publique de cette opération poursuivant les objectifs suivants :

- désenclaver l'arrière-pays au moyen de liaisons routières durables efficaces,
- dynamiser ce territoire, en le rendant plus accessible et donc plus attractif sur le plan économique,
- faciliter les accès aux équipements touristiques, aux espaces naturels et de loisirs,
- fluidifier et diffuser le trafic routier, en diminuant les temps de trajets,
- s'inscrire dans l'organisation des déplacements de l'aire urbaine, en facilitant le développement des transports en communs et les rabattements intermodaux,
- résoudre les problèmes de sécurité routière et de saturation des pénétrantes urbaines de Montpellier.

La mitoyenneté avec le projet de doublement de la déviation de St Gély, qui s'inscrivait dans le même programme et dont le principe avait été acté par délibération du 18 février 2013, a donné l'occasion de mener la réflexion à une échelle globale.

Aussi, pour faire vivre pleinement la démocratie participative autour de ce vaste projet, l'assemblée départementale a approuvé par délibération en date du 3 juin 2013 :

- la relance des études en conjuguant la section entre St Gély du Fesc et Bel Air avec la problématique contigüe du contournement de St Gély du Fesc sur la RD 986,
- l'engagement d'une nouvelle phase de concertation publique formalisée autour de plusieurs variantes de fuseaux possibles,
- les objectifs poursuivis de cette opération globale et les modalités de concertation publique.

Cette concertation avait pour objet d'assurer l'information du public, de recueillir les observations et avis des habitants, des communes, des associations et autres personnes intéressées, permettant

ainsi au Département d'affiner son projet au mieux de l'intérêt général, Elle a porté sur les enjeux de l'opération, sur les différents fuseaux de tracés et sur les différents types d'aménagements inhérents.

Conformément aux dispositions arrêtées, la concertation publique a été menée du 17 juin au 30 septembre 2013 autour de 4 variantes de tracés contrastées.

Le dispositif a été mis en œuvre sur le territoire des 7 communes potentiellement touchées par le projet, à Montpellier sur le site de l'hôtel du département, mais également via un site Internet dédié.

## **II - Parti d'aménagement présenté**

Les 4 variantes présentées étaient globalement orientées Nord-Sud, toutes ayant un tronçon commun côté Ouest sur 1 km environ. Côté Est, elles différaient par la position du point d'échange sur l'actuelle RD 986 (nord ou sud de St Gély du Fesc), ainsi que par leur point de franchissement de la rivière « La Mosson ».

Le tracé des quatre variantes a été défini en fonction des contraintes physiques, réglementaires, fonctionnelles et normatives pour ce type d'infrastructure. La largeur variable des fuseaux correspondant à chacune des variantes a été définie en fonction de la pression de ces contraintes au droit des espaces traversés.

Ces variantes ont toutes été étudiées avec un même niveau de définition largement suffisant au stade des études préalables, permettant ainsi au public de les comparer facilement.

Pour toutes les variantes, le projet consistait en la réalisation d'une voirie nouvelle à 1 x 2 voies de 7 m de largeur, avec une vitesse limitée à 90 km/h. Le projet pouvait comprendre aussi des voies supplémentaires en côtes dès lors que les pentes le justifiaient.

Les connexions avec les routes principales existantes étaient limitées aux seules extrémités, avec la possibilité de réaliser un échangeur intermédiaire avec la RD127 pour certaines variantes. Au regard du statut donné au LIEN, les accès directs des routes secondaires ou privées étaient interdits.

Le projet intégrait également la construction de plusieurs ouvrages d'art pour le rétablissement des voiries et des cours d'eau dont « La Mosson », ces ouvrages faisant tous l'objet d'un traitement architectural soigné.

Selon les variantes, la question de la modernisation de la RD 986 déviation de St Gély et la modification de certains échangeurs existants se posait en termes différents.

Le coût du projet était estimé dans une fourchette entre 85 M€ et 130 M€ suivant les variantes. Il convient de préciser que le chiffrage détaillé de ces variantes n'intégrait pas les frais d'études et d'acquisitions foncières, qui ne constituent pas un critère discriminant à l'échelle de cette opération.

## **III - Rappel des modalités de concertation**

Eu égard à l'importance et à la nature de l'opération, l'assemblée départementale avait souhaité mener cette concertation sur une période de 3 mois minimum, selon les modalités arrêtées par la délibération du 3 juin 2013, à savoir :

- la mise à disposition d'informations sur internet, avec la possibilité donnée au public de formuler ses observations en ligne,
- l'exposition de panneaux d'informations, avec la mise à disposition de registres de concertation destinés à recueillir les observations du public,
- l'organisation de réunions publiques d'informations et d'échanges, annoncées par voie de presse,
- en cas de besoin, l'organisation de toute réunion spécifique rassemblant les acteurs locaux.

## **IV - Déroulement de la concertation**

- ▶ Cette concertation a été précédée des mesures de publicité suivantes :
  - publication d'un avis d'ouverture de la phase de concertation, dans la rubrique des annonces légales des journaux locaux (L'Hérault du Jour le 14 juin 2013 / Le Midi Libre le 15 juin 2013);
  - publication d'une annonce de presse dans les journaux locaux (Le Midi Libre le 17 juin 2013 / La Gazette de Montpellier le 20 juin 2013 / Direct Montpellier le 17 juin 2013) ;
  - affichage d'un avis d'ouverture de la phase de concertation dans les 7 mairies et au siège du Département ;
  - installation de 6 panneaux d'informations le long du réseau routier du périmètre d'étude ;
  - envoi d'un courrier d'information spécifique aux sept communes.

Les maires des sept communes ont également été rencontrés entre le 13 et le 20 juin 2013, afin de leur exposer le contexte et le cadre de cette concertation.

- ▶ De façon effective, cette concertation a débuté le 17 juin 2013 avec :
  - l'exposition de 4 panneaux d'informations avec la mise à disposition d'un dossier technique et d'un registre d'observations, dans chacune des 7 communes et au siège du Département.
  - la mise en place d'un espace dédié au projet du LIEN sur le site internet de la collectivité, mettant à disposition des éléments d'information avec la possibilité de formuler des observations sur un registre numérique.

▶ Le site internet a été alimenté au fur et à mesure de l'avancement des études préalables et si possible en fonction des questions récurrentes posées (dossier de concertation, plaquette de présentation de 12 pages, modélisations 3D en version courte puis version longue, éléments d'actualité relatifs aux réunions publiques).

Ce moyen de communication a été très sollicité par le grand public, avec près de 10 000 connexions et plus de 720 messages souvent argumentés sur le registre numérique.

▶ Préalablement à l'organisation des réunions publiques, 12500 invitations ont été distribuées dans les boîtes aux lettres des 7 communes ; des communiqués spécifiques ont été adressés à la presse locale.

Les trois réunions publiques sectorisées ont permis au Département de présenter le contexte de l'opération, le projet technique et une animation en 3D des différentes variantes.

Ces trois temps d'échange direct ont eu un franc succès, avec une participation massive d'un public attentif développant des questions et avis argumentés :

- le 9 septembre à St Gély du Fesc, avec environ 400 personnes
- le 11 septembre à Combaillaux, avec environ 600 personnes
- le 18 septembre à Grabels, avec environ 500 personnes.

▶ Tout au long de cette période de concertation, les services du Département ont rencontré les différentes associations constituées qui en avaient fait la demande, de façon à entendre leur avis sur les différentes variantes.

- ▶ En parallèle, le Département a souhaité saisir les partenaires institutionnels sur ce dossier :
  - les services de l'Etat (DREAL / ARS / DDTM), en vue de la production d'un cahier d'acteurs.
  - les acteurs économiques et agricoles (Chambre d'Agriculture / Chambre de Commerce et d'Industrie / INAO / Fédération Départementale des IGP / Fédération Départementale des Chasseurs)
  - les structures intercommunales intervenant sur l'aménagement du territoire du périmètre d'études (Communauté d'Agglomération de Montpellier / Communauté de Communes du Grand Pic St Loup).

## **V - Les différentes rencontres et contributions**

5.1 - Les avis et contributions des communes et des structures intercommunales suivantes ont été enregistrés :

- > Communes directement concernées par le projet :
  - Saint Gély du Fesc, délibérations en date du 17 juin et 19 septembre 2013
  - Vailhauquès, délibération en date du 18 juillet 2013
  - Murles, délibération en date du 9 septembre 2013
  - Combaillaux, délibération en date du 26 septembre 2013
  - Les Matelles, délibération en date du 11 juillet 2013
  - Grabels, vœu du conseil municipal en date du 18 juin 2012 et courrier de contribution du maire, déposé au moment de la clôture du registre le 30 septembre 2013
  - St Clément de Rivière, vœu du conseil municipal en date du 25 septembre 2013
  
- > Communes voisines ou dans la zone d'influence du projet :
  - Saint Vincent de Barbeyrargues, délibération en date du 16 septembre 2013
  - Assas, délibération en date du 9 septembre 2013
  - Teyran, délibération en date du 9 septembre 2013
  - Causse de la Selle, délibération en date du 25 septembre 2013
  - Saint Mathieu de Trévières, délibération en date du 26 septembre 2013
  - Le Triadou, délibération en date du 17 septembre 2013.
  
- > Structures intercommunales :
  - Communauté de Communes du Grand Pic Saint Loup, délibération en date du 17 septembre 2013
  - Communauté de Communes des Cévennes Gangeoise et Suménoises, motion en date du 22 juillet 2013.

5.2 - Les avis et contributions des services de l'Etat, des partenaires institutionnels, des organismes et associations particulières, ont été enregistrés :

- Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL Languedoc Roussillon), courrier en date du 1<sup>er</sup> octobre 2013.
- Agence Régionale de Santé (ARS Languedoc Roussillon), courrier en date du 19 août 2013.
- Chambre d'Agriculture de l'Hérault, courrier en date du 1<sup>er</sup> octobre 2013.
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Montpellier, courrier en date du 18 octobre 2013.
- Fédération Départementale des Chasseurs, courrier en date du 26 septembre 2013.
- Commission Départementale de la Consommation des Espaces Agricoles (CDCEA), procès verbal du 10 septembre 2013 à l'issue d'une présentation du dossier
- Cave Coopérative « Les Vignerons du Pic », courriers en date du 30 août et 17 septembre 2013
- Conservatoire d'Espaces Naturels Languedoc Roussillon (association de protection de l'environnement à vocation régionale), email en date du 27 septembre 2013.

5.3 - Les avis, contributions et pétitions d'associations locales ont été enregistrés :

- Association « Objectif LIEN », par courrier et pétition de 178 signatures
- Association « Non aux tracés nord du LIEN », par courrier et pétition de 552 signatures
- Association « Vivre à Combaillaux », par courrier et pétition de 1038 signatures.
- Association « La Fontaine de Rougé », par courrier et pétition de 313 signatures
- Association « Saint Gély Nature », par plusieurs courriers
- Association pour la Défense du Cadre de vie à St Clément de Rivière (ADCS), par courrier
- Association « Grabels Cœur de Village » (AGCV), par courrier
- Association « Les Berges de la Mosson », par mail sur le registre numérique.

Lorsque les associations en ont fait la demande, les services départementaux ont organisé des réunions permettant d'échanger sur le dossier :

- rencontre avec l'association « Comité de Défense des Riverains du LIEN », le 18 juin 2013
- rencontre avec l'association « Non aux tracés nord du LIEN », le 4 septembre 2013
- rencontre avec l'Association pour la Défense du Cadre de vie à St Clément de Rivière (ADCS), le 17 septembre 2013
- rencontre de l'Association Grabels Coeur de Village Centre, le 9 octobre 2013 (rendez-vous sollicité lors de la réunion publique de Grabels)
- rencontre avec les représentants d'un collectif d'associations le 4 juillet 2013, dénommé le CIA LIEN regroupant cinq associations : Vivre à Combaillaux (habitants de Combaillaux), le CODERAC (agriculteurs et viticulteurs des territoires de Combaillaux, Murles et Vailhauquès), Objectif LIEN (habitants de Murles et Vailhauquès), Non aux tracés nord du LIEN (habitants de Saint Gély du Fesc) et Saint Gély Nature (association environnementale de Saint Gély du Fesc).

5.4 – Peu d'avis et contributions écrites de particuliers ont été enregistrés au courrier.

- seulement 8 lettres de particuliers ont été adressées au président du Conseil Général

5.5 – Avis et contributions enregistrés sur le site Internet dédié :

- sur plus de 720 messages, 690 contributions sont véritablement exploitables, avec une fraction d'environ 10% de doublons ce qui donne 620 avis.
- sur ces 620 avis, environ 100 ne choisissent pas de variante et exposent des considérations d'ordre général.

5.6 - Avis et contributions déposés sur les registres de concertation :

- registre de Murles : 19 observations ou avis
- registre de Vailhauquès : 5 observations ou avis
- registre des Matelles : 6 observations ou avis
- registre de Saint Gély du Fesc : 56 observations ou avis
- registre de Grabels : 53 observations ou avis
- registre de Combaillaux : 45 observations ou avis
- registre de Saint Clément de Rivière : aucune observation (sauf celles du conseil municipal et de l'association ADCS déjà citées)
- registre de l'Hôtel du Département : 3 observations ou avis

## **VI – Analyse des avis et contributions**

En préambule, lors des échanges, quelques contributeurs jugeaient insuffisantes les informations mises à la disposition du public, en demandant des éléments détaillés sur les différentes variantes (notamment dispositifs de protection acoustique, dispersion de la pollution dans l'air, mesures de protection des captages d'eau potable).

Le Département a donc rappelé à maintes reprises que la concertation publique est réalisée sur la base d'études préalables avec un niveau de définition adapté en conséquence. Ces éléments détaillés seront présentés ultérieurement au public par le biais de l'étude d'impact, dont c'est l'objet, au moment des enquêtes publiques.

La qualité des débats et les avis argumentés tendent toutefois à montrer que les éléments fournis pendant la période de concertation étaient largement suffisants pour assurer l'information du public sur ces variantes très contrastées.

## **6.1 - Communes et structures intercommunales**

**La commune de Combaillaux** décide que la variante Grabels – St Gély Est avec l'option Sud du Mas de Gentil (1A) est la seule acceptable. Elle rejette les autres variantes aux motifs des nuisances pour les habitations, des dégradations des surfaces agricoles utiles, des destructions d'entreprises locales et d'emplois induits, des insuffisances de desserte et des impacts pour l'environnement. Elle rejette également toute autre forme de tracé (combinaisons mixtes ou nouveaux fuseaux d'études).

**La commune de St Gély du Fesc** émet un avis favorable à la variante Grabels – St Gély Est avec l'option Sud du Mas de Gentil (1A) en insistant sur son efficacité en matière de distance et temps de parcours, sur son attractivité vis à vis des zones d'activités situées au sud de sa commune, sur sa compatibilité avec de nombreux aménagements déjà réalisés. Elle rejette les autres propositions de variantes au regard, des impacts sur le cadre de vie des habitants de nouveaux lotissements, de la sensibilité environnementale du secteur « Le Rouquet », de la présence des captages d'eau potable Redounel et Suquet, des atteintes aux espaces agricoles et naturels, et des contraintes techniques générant des surcoûts.

**La commune de Vaihauquès** déplore le retard pris pour la réalisation du projet initial et signale l'importance que revêt le LIEN en terme de desserte du territoire. Elle décide que la variante Grabels – St Gély Est avec l'option Sud du Mas de Gentil (1A) est la seule acceptable en justifiant son choix au regard des enjeux de préservation des zones agricoles des secteurs de Montlobre et Poujol y compris dans leur dimension agrotouristique, des questions de consommation d'espaces naturels remarquables, puis de développement économique et d'emplois induits en lien avec l'Ecoparc de Bel Air.

**La commune des Matelles** décide de se prononcer en faveur de la variante Grabels – St Gély Est avec l'option Sud du Mas de Gentil (1A) à l'exclusion de tout autre tracé, et donne mandat au maire pour déposer un courrier au registre justifiant son choix. Ce courrier argumente au regard des questions de désenclavement, de distances de parcours et d'échanges entre les communes. Les variantes n° 2 et 3 sont notamment écartées au regard des impacts environnementaux et économiques, en insistant sur le cadre de vie de nombreux riverains non informés de ces nouveaux tracés. La variante n°4 est rejetée au regard de la présence des hameaux habités de Galabert et Rouquet, avec de fortes perturbations sur les activités viticoles et agricoles.

**La commune de Murles** décide de retenir la variante Grabels – St Gély Est avec l'option Sud du Mas de Gentil (1A). Elle rejette plus précisément le tracé n°4 au regard de son coût et de ses difficultés de réalisation et de ses impacts (projets photovoltaïques, faune et flore, vestiges archéologiques, nuisances sonores). Elle justifie son choix en insistant sur les questions de développement et d'attractivité en lien avec un échangeur, et notamment au regard d'un projet agrotouristique inscrit dans le cadre du pôle d'excellence rurale de la communauté de communes du Grand Pic St Loup.

**La commune de Grabels**, par son vœu du 18 juin 2012, soit un an avant la présente concertation, exprimait son souhait que soit mis à l'étude la possibilité d'un tracé au nord de la commune de St Gély du Fesc et que ce tracé s'harmonise avec la réalisation nécessaire du COM (Contournement Ouest de Montpellier). C'est notamment sur cette base que la variante n°4 dite Murles avait été présentée à la concertation. **Une contribution individuelle du maire de Grabels**, informe de son refus de la variante n°1 en ses options A et B, demande que les études préalables à la décision prennent en compte notamment une variante supplémentaire passant au Nord du Mont Redon et se raccordant au sud de St Gély, et se déclare prêt à une rencontre entre toutes les communes et le Conseil Général pour rechercher un compromis dans le sens de l'intérêt général. Cette contribution, qui fait référence au vœu de 2012 déjà évoqué, ne retient donc pas la variante préconisée dans ce même vœu.

**La commune de Saint Clément de Rivière** exprime le souhait que, dans le projet de la mise à 2x2 voies de la déviation de St Gély, l'échangeur existant sur la RD 112<sup>e</sup>1 (secteur du golf) soit complété par les deux branches manquantes côté nord, que des dispositifs anti-bruit soient réalisés au niveau du lotissement du Patus des Granges. Elle exprime sa crainte sur le risque que le LIEN ne devienne une liaison autoroutière.

**Les communes voisines de Saint Vincent de Barbeyrargues, Assas, Teyran, Causse de la Selle, Saint Mathieu de Trévières, Le Triadou** rappellent principalement l'importance de cette infrastructure routière qui structure et dessert l'arrière pays, puis soutiennent la variante Grabels-St Gély Est avec l'option Sud du Mas de Gentil (1A). Certaines justifient également ce choix sur des questions de préservation des espaces agricoles, d'attractivité des échangeurs, de coût, mais aussi de protection de l'environnement et du cadre de vie des habitants.

**La Communauté des Communes du Grand Pic Saint Loup** a souhaité réaffirmer l'urgence à réaliser ce tronçon du LIEN et opté pour la variante Grabels-St Gély Est avec l'option sud Mas de Gentil (1A). Elle justifie son choix avec divers motifs (impact environnemental, dimension économique, volet financier, emploi, habitat), en pointant la dimension morale au regard d'un tracé déjà connu et négocié avec la commune de Grabels.

**La Communauté de Communes des Cévennes Gangeoises et Suménoises** a pris une motion en solidarité avec la Communauté de Communes du Grand Pic St Loup, en insistant sur l'urgence à réaliser le LIEN en cohérence avec les enjeux économiques et touristiques de l'arrière pays.

Il convient de préciser que la **Communauté d'Agglomération de Montpellier** ne s'est pas prononcée dans le cadre de cette concertation, bien que sollicitée par courrier officiel en date du 5 juillet 2013.

#### ► Synthèse pour les communes et les structures intercommunales

*La variante Grabels-St Gély Est avec l'option Sud du Mas de Gentil (1A) constitue la variante très majoritairement soutenue par les communes et les structures intercommunales.*

*La commune de Grabels exprimait en juin 2012 un vœu pour une variante se raccordant au nord de St Gély du Fesc, lequel correspond à l'esprit à la variante n°4 Murles, tandis que son maire, par une contribution dans le cadre de la présente concertation, refuse la variante Grabels St Gély avec ses deux options et prône l'étude d'une nouvelle variante avec un passage au nord du Mont Redon et un raccordement au sud de St Gély (tracé combinant sensiblement la variante 1B au nord de la Mosson avec la variante 2 au sud de la Mosson).*

*Une grande majorité des délibérations et documents rappelle l'intérêt et l'urgence de réaliser cette section du LIEN, au regard des enjeux de structuration et de desserte des territoires au nord de Montpellier.*

*Sur les réponses apportées à certaines remarques :*

*>Vœu du conseil municipal de St Clément de Rivière*

*Il est proposé de donner une suite favorable à la demande de complément de l'échangeur RD 986-RD112e1. De la même façon, le projet intégrera la protection phonique demandée. Enfin, le Département peut confirmer son engagement à maintenir au programme du LIEN sa vocation de route à 1 x2 voies, à l'exclusion du tronçon de la déviation de St Gély du Fesc.*

*>Lettre du Maire de Grabels*

*Le tracé souhaité par le Conseil municipal de Grabels en 2012 correspond sensiblement à la variante Murles (n°4). Pour autant, M. le Maire n'y souscrit plus et prône à présent une nouvelle variante. Cette demande n'est cependant pas recevable car la variante en question rajouterait l'inconvénient d'une consommation supplémentaire de terres agricoles sur la plaine de Combaillaux sans gain vis-à-vis des zones habitées puisque, s'éloignant certes de Grabels, elle se rapprocherait de façon identique des secteurs urbanisés de Combaillaux.*

## **6.2 - Services de l'Etat, partenaires institutionnels, organismes et associations particulières**

**La DREAL Languedoc-Roussillon** rappelle dans sa contribution l'intérêt de ce projet structurant, inscrit dans les documents de planification de l'agglomération (SCOT, PDU, DVA). Elle insiste sur l'importance de sa fonction de desserte locale et d'évitement, permettant aux communes du nord de Montpellier d'accéder aux différentes autoroutes.

Sur les aspects fonctionnels des différentes variantes, elle évoque notamment :

- l'avantage lié à la réutilisation de la déviation de St Gély du Fesc pour la variante n°1
- l'intérêt de l'échangeur intermédiaire des variantes n°1 et 2
- les limites des variantes n°2 et 3 en matière d'extensions urbaines et de nuisances associées (bruit / paysage / coupure des espaces).
- les faibles impacts de la variante n°4 sur les populations et le développement urbain potentiel des communes, avec toutefois des inconvénients majeurs en matière d'impacts sur l'environnement (espaces naturels, paysage, espèces protégées, fragmentation des milieux), de surcoûts, et d'échanges avec le territoire.

Concernant les impacts sur les milieux naturels, elle analyse les variantes de la façon suivante :

- la variante n°1 est située entièrement en dehors du domaine vital de l'Aigle de Bonelli, et constitue la variante la moins consommatrice d'espaces naturels.
- les variantes n°2 et 3 dans leur partie nord impactent significativement des zones d'un grand intérêt naturaliste (notamment secteur du Bois du Rouquet), et génèrent potentiellement une fragmentation du territoire préjudiciable aux connexions faunistiques.
- la variante n°4 coupe un massif boisé, fragmentant ainsi une ZNIEFF de type 2 et le domaine vital de l'Aigle de Bonelli ; elle est jugée comme non pertinente sur le plan naturaliste.

En matière de protection du paysage, la DREAL évoque des impacts modérés pour les variantes n°1 et 2, des impacts un peu plus marqués pour la variante n°3, et des impacts très forts pour la variante n°4.

En matière de risques technologiques accidentels, les quatre variantes coupent le gazoduc de GRT Gaz. Les variantes n°3 et 4 sont toutefois moins contraignantes sur ces aspects, qui, quel que soit le tracé, devront faire l'objet de discussions avec l'exploitant.

L'avis de la DREAL conclut que la variante n°1 Grabels-St Gély Est est la moins impactante en matière de biodiversité, et semble la plus pertinente tant en terme de consommation de l'espace que de fonctionnalité (longueur de parcours / desserte du territoire via les échangeurs / suppression du trafic de transit dans Grabels / connexions routières / réutilisation d'infrastructures existantes).

Toutefois, elle attire l'attention du Département sur les questions :

- d'équilibre des terres en déblais et remblais, vis-à-vis des impacts environnementaux liés à la gestion des excédents de matériaux,
- d'analyse approfondie du fuseau en matière d'expertise faune et flore, débouchant sur un dossier de dérogation par rapport aux espèces protégées,
- de prise en compte de la conduite gaz de GRT pour la poursuite des études.

**L'Agence Régionale de Santé** s'est prononcée au regard du niveau de définition des études préalables.

Concernant la protection de la ressource en eau, elle a indiqué que :

- la variante n°2 (Combaillaux Est) est la plus contraignante par rapport aux sites de captages d'eau potable.
- pour les variantes traversant les périmètres de protection rapprochée, le projet devra s'assurer de la compatibilité avec les prescriptions des captages.

Concernant la proximité des habitations, elle a précisé que les variantes 2 et 3 sont celles qui comportent le plus d'habitations dans une bande de 250 m.

Cet avis expose les effets sur les populations en matière :

- de nuisances acoustiques résiduelles de l'infrastructure,
- de pollution atmosphérique liée au trafic routier, la nuisance maximale étant dans la bande des 100 m,

L'ARS confirme que d'un point de vue santé publique, il est recommandé de limiter la présence de populations actuelles et futures à proximité des infrastructures routières. Elle souhaite la prise en considération du positionnement des populations et des vents dominants.



**La Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Hérault** a fourni une liste exhaustive de contraintes et éléments qui seront à prendre en compte au moment des dossiers réglementaires, avec notamment les volets hydrauliques, zones humides, ressource en eau, gestion des eaux pluviales, et risques divers.

**La Chambre d'agriculture de l'Hérault**, en l'état des études préalables, a souhaité préalablement rattacher son avis aux facteurs suivants :

- le meilleur potentiel agronomique des sols se concentre dans la plaine entre Combaillaux et Vailhauquès
- les principales entreprises se situent sur ces deux communes, Grabels n'ayant plus d'agriculteur et Saint Gély voyant également ses actifs agricoles fortement diminuer.

En matière d'impacts sur les terres agricoles, elle analyse les variantes de la façon suivante :

- la variante n°1A génère un impact modéré, avec la réutilisation de la déviation de St Gély et des emprises appartenant déjà au Département.
- la variante n°1B génère un impact fort sur des entreprises agricoles dynamiques (vigne / huile d'olive / pépinière / centre équestre), avec notamment une cave particulière de 58 ha certifiée HVE. De plus, elle grève potentiellement un projet inscrit au pôle d'excellence rurale sur la plaine de Gentil.
- la variante n°2 génère un impact considérable, à la fois sur la consommation de l'espace mais aussi en matière de développement économiques (impact important sur l'aire AOC ; cette variante est considérée comme non acceptable).
- la variante n°3, bien que peu impactante sur le territoire de Combaillaux, perturbe la zone agricole de Vailhauquès (y compris périmètre AOC).
- la variante n°4 génère un impact fort sur l'aire AOC du territoire de la commune des Matelles, sur l'aire AOC de Murles et Vailhauquès (avec des entreprises viticoles dynamiques).

En conclusion, cet organisme se prononce en faveur de la variante 1A (Grabels – St Gély Est avec l'option Sud du Mas de Gentil), au regard :

- de son moindre impact sur les terres agricoles,
- des effets de coupure vis-à-vis de la pression de l'urbanisation future, avec un positionnement adapté pour maintenir la vocation agricole de la plaine de Combaillaux-Vailhauquès.

Quelle que soit la variante retenue, la chambre souhaite également que l'impact sur le parcellaire et les exploitations agricoles fasse l'objet d'un diagnostic précis, intégrant la dimension socio-économique à l'échelle du périmètre perturbé.

**La Chambre de Commerce et d'Industrie de Montpellier** souligne l'urgence et l'importance du LIEN à l'échelle de l'aire urbaine. Elle n'affiche pas de préférence en matière de tracés, en pointant toutefois les limites de la variante n°4 Murles en matière d'impact sur les milieux et de coût de réalisation. Quelqu'elle soit la variante retenue, elle évoque également l'intérêt de moderniser le tronçon de la RD986 déviation de St Gély du Fesc, au regard de l'amélioration générale de la circulation dans ce secteur.

**La Commission Départementale de la Consommation des Espaces Agricoles** a examiné le dossier de concertation du LIEN à la demande de la chambre d'agriculture. La présentation du projet a suscité les réactions suivantes des acteurs agricoles :

- la FDSEA aurait souhaité qu'une étude agricole plus fine soit réalisée, et signale une forte mobilisation des exploitants de Combaillaux autour de la variante n°1A.
- la Coordination Rurale de l'Hérault a affiché sa préférence pour les variantes n°1 ou n°3
- l'INAO précise que si l'on écarte la variante n°4 au regard de sa faisabilité vis à vis des matériaux excédentaires, la variante 1A aura le moins d'impact sur l'AOC.

**La Fédération Départementale des Chasseurs**, dans le cadre de son agrément au titre de la protection de l'environnement, s'est prononcée à l'unanimité en faveur de la variante n°1A (Grabels- St Gély Est avec l'option Sud du Mas de Gentil).

Elle indique que cette variante évite le mieux les zones à forts enjeux, mais également présente le moins d'impacts sur les espaces naturels et agricoles.

Elle rappelle toutefois la nécessité d'intégrer les préconisations suivantes lors de l'élaboration et la réalisation du projet :

- limitation des perturbations, avec des calendriers de travaux adaptés et des mesures de balisage des zones sensibles et de restauration de milieux
- aménager des passages pour la faune, et traiter les secteurs de traversées d'animaux sauvages.

**Le Conservatoire d'Espaces Naturels Languedoc Roussillon**, intervenant à titre d'expert dans le domaine de l'environnement à l'échelle régionale, a souhaité donner un avis spontané sur ce dossier.

Cette association considère que la variante n°1 (Grabels – St Gély Est) est très significativement la moins impactante pour les milieux naturels, et moins coûteuses pour les finances publiques. Elle considère que c'est cette variante qui joue le mieux son rôle de desserte locale, en s'inscrivant dans une logique intermodale au sein de l'aire urbaine Montpelliéraine.

Le CEN LR précise que les variantes n°2, 3, 4 auraient un plus grand impact sur les milieux naturels à forte valeur patrimoniale et paysagère, et produiraient une fragmentation de grands ensembles de milieux naturels de chênaie et de garrigues, peu compatible avec les principes de continuité écologique. De plus, il considère que ces variantes plus éloignées des zones denses agglomérées pourraient contribuer à amplifier l'étalement urbain, accentuant la consommation des espaces naturels et agricoles.

**La SCA Les Vignerons du Pic**, une cave coopérative regroupant 150 adhérents, a souhaité donner son avis de façon spontanée.

Cet organisme indique que les variantes 2 et 3 auraient un impact très important sur l'activité viticole, susceptible d'affaiblir de manière notable et durable le fonctionnement de leur structure employant 18 salariés.

Cette coopérative a précisé que seule la variante n°1 (Grabels – St Gély Est) était acceptable et compatible avec le maintien de son activité.

#### ► Synthèse pour les Services de l'Etat, les partenaires, organismes et associations particulières

*Les acteurs de la protection de l'environnement considèrent que la variante n°1 Grabels – St Gély Est présente le moins d'impact en terme de biodiversité. Selon la DREAL, ce tracé semble également le plus pertinent sur les volets relatifs à la consommation d'espaces et à la fonctionnalité.*

*Les différents acteurs agricoles se prononcent très majoritairement pour l'option A au Sud du Mas de Gentil de la variante n°1, qui présente des faibles impacts sur les terres et les activités agricoles.*

*Sur les réponses apportées à certaines remarques :*

*>Avis de la DREAL :*

*Cet avis reprend des obligations réglementaires (espèces protégées, conduite de gaz,...) et des conseils pour la mise au point du projet (chercher l'équilibre remblais-déblais). Ces éléments pourront être suivis en tous points.*

*>Avis de l'ARS :*

*Le Département prendra en considération les vents dominants vis-à-vis de l'exposition des populations pour réaliser les modalisations acoustiques et de dispersion des pollutions. Il peut s'engager à prendre en compte de façon volontariste les questions d'air et de bruit, tant en ce qui concerne la réalisation des ouvrages que le suivi de ces questions dans le temps.*

*>Avis de la Chambre d'Agriculture :*

*Le Département peut s'engager à réaliser un diagnostic agricole à l'échelle du périmètre perturbé en partenariat avec la Chambre d'Agriculture, de façon à bien quantifier les impacts résiduels sur le parcellaire et les exploitations.*

*>Avis de la Fédération Départementale des Chasseurs :*

*Le Département peut s'engager à mettre en oeuvre des actions visant à limiter les perturbations sur la faune sauvage, couplées avec des aménagements pour traiter les traversées d'animaux, en collaboration avec la fédération départementale des chasseurs.*

### **6.3 – Le grand public**

#### **> Via les associations locales :**

A l'avancement de cette concertation, les nombreuses associations locales se sont saisies des éléments présentés de façon à donner des avis souvent éclairés sur le projet.

**L'Association Non aux tracés nord du LIEN** a déposé une pétition de 552 signatures. Elle s'oppose aux variantes 1B, 2, 3 et 4 et se positionne en faveur de la variante 1A Grabels-St Gély Est avec l'option Sud du Mas de Gentil. Elle argumente son choix en fournissant un dossier comprenant une analyse comparative des variantes bâties autour des déplacements, de la consommation d'espaces, des impacts environnementaux, du cadre de vie, d'éléments techniques et économique traitant de la rentabilité et des questions de dynamisme économique du territoire.

Cette association de St Gély du Fesc s'est également intéressée à l'attractivité des accès vers Montpellier et le secteur d'Euromédecine par la RD986 à 4 voies. Elle a analysé la diffusion possible du trafic sur 3 points existants, en proposant plusieurs pistes d'amélioration de la sécurité et de la fluidité.

Elle s'est également positionnée en faveur de l'amélioration des modes de transports alternatifs et collectifs, en proposant la réalisation d'un parking relais au Sud de St Gély.

**Le Comité de Défense des Riverains du LIEN** a déposé une contribution dans le registre en mairie de Grabels, et s'est également exprimé au travers du registre numérique du site internet. Cette association conteste certaines données fournies, les chiffrages établis, et le niveau de définition des études présentées, qui selon elle ne permet pas au public d'apprécier objectivement les choix. Elle s'étonne que la variante n°1 soit à nouveau proposée au regard de la décision du tribunal administratif.

Vis-à-vis de la proximité d'habitations, cette association considère les variantes n°2 et 3 comme tout aussi pénalisantes que la variante n°1.

Elle se prononce en faveur de la variante n°4 au regard de son éloignement des zones d'habitat vis à vis du bruit et de la pollution, mais aussi de la limitation du risque incendie.

**L'Association Vivre à Combaillaux** s'est exprimée en faveur du tracé 1A qu'elle a spontanément baptisé le « tracé historique ». Cette association locale a déposé une pétition de 1038 signatures en faveur de cette variante. Elle a fourni deux dossiers d'éléments techniques et d'analyses détaillés.

Ces documents rappellent l'historique des anciens tracés du LIEN avec notamment les compromis successifs trouvés entre les communes, mais aussi insistent sur les questions de structuration des territoires de l'arrière pays. La partie analyse comparative traite des questions d'efficacité, d'intégration paysagère, de l'impact des matériaux excédentaires de terrassements, de sécurité

routière et de développement économique. Elle intègre également les questions environnementales et agricoles, les consommations énergétiques, les nuisances sonores et la santé pour les riverains et la compatibilité avec les différents documents de planification.

Si cette association se prononce en faveur de la variante 1A, elle précise toutefois qu'elle sera particulièrement attentive sur le respect des niveaux de protection acoustique, qui devront aller bien au-delà des simples prescriptions réglementaires.

Cette association fournit également à l'appui de ces dossiers des réactions d'adhérents qui lui sont parvenues, avec notamment des contributions fouillées sur la géologie et l'hydrogéologie, sur le patrimoine et les vestiges archéologiques et sur les déplacements.

**L'association Saint-Gély Nature** s'est exprimée avec plusieurs courriers de remarques. Les éléments produits ont traité des questions d'environnement et de cadre de vie, mais aussi de diffusion du trafic local avec le souhait d'un échangeur intermédiaire soulageant ainsi la RD102 route de Bel Air et la traversée du village de Grabels.

Cette association s'est prononcée clairement contre la variante n°4 (Murles), en la considérant comme extravagante sur le plan de sa faisabilité. Son choix définitif s'est porté en faveur de la variante 1A Grabels – St Gély Est avec l'option Sud du Mas de Gentil.

**L'Association Grabels Cœur de Village** a attiré l'attention du maître d'ouvrage sur sa crainte que la réalisation d'un échangeur intermédiaire ne transforme Grabels en une pénétrante vers Montpellier. A ce titre, elle s'est inquiétée des risques dans la traversée de Grabels : saturation du trafic, sécurité routière, pollution et bruit.

Selon l'association, un échangeur sur la RD 127 ferait sauter les divers obstacles existants (notamment pont à voie unique sur la Mosson) qui contrôlent naturellement le passage des poids lourds et régulent le trafic de transit.

Elle demande la réalisation d'une étude des impacts de chacune des variantes, avec ou sans échangeur, en prenant en compte l'évolution des populations et du développement des zones d'activités.

**L'Association pour la Défense du Cadre de vie à St Clément de Rivière**, qui regroupe essentiellement des résidents du lotissement du Patus des Granges, se prononce en faveur de la variante n°4 de Murles, car d'une part son tracé traverse des zones quasi inhabitées, d'autre part elle permet de ne pas concentrer le trafic sur la déviation de St Gély du Fesc.

Elle demande la réalisation des deux branches manquantes du demi-échangeur existant sur la RD 112<sup>e</sup>1 (secteur du golf).

Elle joint également un document général sur le bruit et la pollution de l'air, avec ses effets sur la santé.

**L'association La Fontaine de Rougé**, qui regroupe essentiellement des habitants d'un lotissement de St Gély du Fesc, exprime son refus des tracés Nord du LIEN et soutient la municipalité dans ses démarches en faveur de variante 1A Grabels – St Gély Est avec l'option Sud du Mas de Gentil.

Elle fournit à l'appui de son courrier une pétition de 313 signatures.

**L'association Les Berges de la Mosson**, qui regroupe essentiellement les résidents d'un lotissement de Grabels, rejette les variantes n°1, 2 et 3 qui seraient trop pénalisantes pour les habitants du secteur. Elle se prononce pour la variante n°4, tout en demandant une étude d'impact complète et impartiale.

### **> via le site internet, les courriers, les registres en mairies**

**Le site Internet**, avec près de 10 000 connexions et environ 720 messages (dont 690 exploitables), a été le moyen d'expression le plus sollicité. Les débats ont été animés avec des échanges pour la plupart argumentés.

Environ 10% des messages concernent des doublons et environ 15% des messages sont de l'ordre du commentaire, sans véritablement choisir de variante. Il reste donc 520 avis précisant un choix ou plutôt favorables à une variante ;

Sur ces 520 avis, la répartition des positions est la suivante :

Environ 79 % des messages se portent sur la variante n°1 (Grabels – St Gély Est), ventilés de la façon suivante :

- 30 % sur la variante n°1 sans distinction de l'option Sud ou Nord du Mas de Gentil
- 47 % sur la variante n°1A - option Sud du Mas de Gentil
- 2 % sur la variante n°1B - option Nord du Mas de Gentil

Seulement 3 % des avis se portent sur les variantes n°2 (Combaillaux Est) et n°3 (Combaillaux Ouest).

Environ 18 % des avis soutiennent la variante n°4 (Murles).

**Les courriers de particuliers** adressés à l'hôtel du Département apportent des éléments sur des situations particulières ou des thématiques considérées comme sensibles, notamment :

- patrimoine et archéologie, dans les secteurs du Rouquet entre St Gély et Les Matelles
- géologie et l'hydrogéologie, sur le plateau traversé par la variante n°4
- interférence avec un projet de parc photovoltaïque sur le secteur de Murles

**Sur les registres d'observations**, on dénombre un total d'environ 184 avis ou courriers portés sur les 8 registres d'observations. 7% des messages sont de l'ordre du commentaire, sans véritablement choisir de variante.

Sur les 171 avis précisant un choix de variante, la répartition des positions est la suivante.

Environ 71% des avis se portent sur la variante n°1 (Grabels – St Gély Est), ventilés de la façon suivante :

- 20% sur la variante n°1 sans distinction de l'option sud ou nord du Mas de Gentil
- 48% sur la variante n°1A - option Sud du Mas de Gentil
- 3% sur la variante n°1B - option Nord du Mas de Gentil

La variante 1A (Grabels – St Gély Est - option Sud du Mas de Gentil) est par ailleurs la seule proposée sur les registres de Combaillaux, Murles et Vailhauquès.

Seulement 2% des avis se portent sur les variantes n°2 (Combaillaux Est) et n°3 (Combaillaux Ouest).

Environ 27% des avis se portent sur la variante n°4 (Murles), formulés exclusivement sur la commune de Grabels.

### **> via les réunions publiques**

Les réunions publiques se sont déroulées sur les 3 communes avec un format de présentation identique, intégrant des éléments de contexte du projet, des supports techniques relatifs aux variantes, une projection de simulations en 3D de tracés dans chaque fuseau, puis un temps consacré à l'échange direct sous la forme de questions/réponses.

### Réunion de St Gély du Fesc :

Devant un public d'environ 400 personnes, et la présence de nombreux maires de la Communauté de Communes du Grand Pic St Loup, les questions ou interventions ont été riches et argumentées.

Le public, très attentif, a pu exposer son opinion, contre ou en faveur des différentes variantes au cours d'un long débat.

La salle était très majoritairement favorable à la variante 1 et plus particulièrement à l'option sud du Mas de Gentil (1A). Elle était clairement opposée aux variantes n°2, 3, 4, situées à proximité de nouveaux lotissements. De très nombreux habitants de St Gély et des hameaux des Matelles ont précisé qu'il n'était pas honnête de remettre en cause le tracé initial, qui était connu de tous car issu de multiples compromis entre les communes de St Gély du Fesc, Combaillaux et Grabels.

Cette position a été confortée par l'ensemble des élus présents, y compris des communes voisines, tous favorables à la variante 1A.

Les thèmes relatifs au cadre de vie, à la consommation des milieux naturels et agricoles, à l'impact économique et social, ont été les points principalement abordés par l'assistance.

Des questions ont également été posées, sur la sécurité routière du raccordement pour la gamme de variantes passant au nord de St Gély (notamment secteur de Galabert), puis sur la complémentarité du LIEN avec les transports en commun et les aménagements cyclables.

### Réunion de Combaillaux :

Cette réunion a rassemblé et mobilisé plus de 600 personnes, avec la présence d'élus de Combaillaux, Vailhauquès, Murles, Les Matelles et St Gély du Fesc.

Les exploitants et acteurs du monde agricole étaient particulièrement représentés pour mettre en avant la sauvegarde de la plaine agricole de Combaillaux et Vailhauquès, mais aussi des espaces naturels du plateau de Murles.

Le public attentif a pu exposer son opinion, y compris quelques habitants de la commune de Grabels présents.

La salle était très majoritairement favorable à la variante 1A, avec une forte opposition à toute autre forme de variante. Les interventions des élus locaux présents ont confirmé cette position.

De nombreux participants considèrent que ce tracé spontanément appelé « tracé historique » était connu de tous car issu d'un ancien consensus entre les différentes communes, que le lotissement du Pradas aurait été volontairement construit en limite ultime de Grabels pour repousser le LIEN, et que ceux qui ont acheté dans les lotissements du Pradas, des Terrasses de la Mosson et plus récemment du Hameau de Matour l'ont fait en connaissance de cause. Ces intervenants précisent qu'ils sont venus s'installer à Combaillaux en fonction de ce tracé connu de tous, et considèrent qu'une remise à plat du projet avec de nouvelles variantes est immorale.

Les questions de cadre de vie, de préservation de la ressource en eau, d'impact sur les milieux naturels et agricoles, de desserte du territoire en matière d'économie et tourisme, ont été des points souvent abordés par l'assistance.

Les débats ont également porté sur les fonctions du LIEN à terme du fait de sa position entre deux autoroutes, avec la crainte d'une évolution de cette infrastructure à 2 x 2 voies avec un trafic poids lourds conséquent.

### Réunion de Grabels :

Cette troisième réunion a également fait l'objet d'une forte mobilisation, avec la participation de près de 500 personnes.

Le public a été très attentif et chacun a pu exposer son opinion, y compris des habitants de St Gély du Fesc présents.

Les variantes n°2 et 3 ne sont souhaitées par personne. A quelques exceptions près, les intervenants se sont prononcés majoritairement en faveur de la variante n°4.

Le cadre de vie des habitants au regard du bruit et de la qualité de l'air, mais aussi le devenir du LIEN en l'absence de réalisation du COM (projet de l'Etat relatif au Contournement Ouest de Montpellier entre l'A750 à Juvignac et l'A9 dédoublée à St Jean de Védas) ont été souvent abordés.

Les modalités de report de trafic automobile dans la traversée de Grabels, avec des craintes associées en matière de santé vis-à-vis de la pollution et du bruit, ont également fait l'objet de nombreuses questions. Un expert mandaté par le Département a alors présenté une étude précise réalisée dans la traversée de Grabels, qui exposait en fonction du constat de la situation actuelle les projections de trafic à la mise en service de chacune des variantes du LIEN.

Malgré les conclusions de cette étude qui soulignent un tassement significatif du trafic intra muros, les intervenants considèrent que la réalisation d'un échangeur intermédiaire sur la RD 127 induirait un surcroît de trafic parasite dans le village.

La complétude des éléments présentés et l'impartialité de cette concertation ont été remis en cause par plusieurs intervenants.

Le maire de Grabels a expliqué les raisons de son opposition aux variantes n°1A et 1B, puis a proposé l'idée de dialoguer avec les communes voisines autour d'une cinquième variante dont le tracé passerait au Nord du Mont Redon avec une connexion sur la RD 986 au sud de St Gély (soit sensiblement une variante mixant la V2 et la V1B).

► Synthèse pour le grand public (associations locales / site internet / courriers / registres / réunions)

*Sur l'opportunité du LIEN, très peu d'avis défavorables au principe du projet se sont exprimés. On a constaté de façon très marginale quelques remarques sur son caractère dépassé notamment au regard des alternatives à la voiture particulière, et quelques remarques sur la position de sa connexion avec l'A750.*

*Une très large majorité confirme l'utilité de terminer le LIEN entre A750 et A9. Même les opposants à l'ancien projet réaffirment d'ailleurs l'intérêt du LIEN et son achèvement.*

*Quelle que soit la variante, il subsiste des craintes en lien avec un programme routier situé entre deux autoroutes, supposé propice à une fonction de grand transit avec un trafic poids lourds conséquent. Dans cet esprit, l'idée d'une route à 1 x 2 voies semble acceptée mais le public demande des garanties quant au non-doublement du LIEN à terme.*

*Dans toutes les communes, la motivation principale de la mobilisation du public est la crainte de devenir riverain du LIEN. Les principaux arguments utilisés sont ceux des impacts sur l'homme et ses activités (bruit, pollution de l'air ou de l'eau, destructions d'emploi, trafic induit sur les voies adjacentes).*

*Le public a quelquefois formulé des demandes de précisions sur les impacts de chacune des variantes, avec souvent une confusion sur le niveau de définition des études au stade de la concertation et celui requis lors des procédures ultérieures d'enquêtes publiques avec étude d'impact.*

*Au vu des 691 avis précisant un choix de variante exprimés via le site internet ou sur des registres :*

- *L'essentiel des avis est concentré sur les deux variantes les plus contrastées : les variantes n°1 et 4.*
- *Les variantes n°2 et 3 sont très largement rejetées et n'obtiennent que très peu d'avis favorables (environ 3%).*
- *Une faible minorité soutient la variante n°4 (à hauteur de 20%), essentiellement sur le fait qu'elle est la plus éloignée des zones habitées limitant ainsi les nuisances sonores et la pollution de l'air.*

- Une très large majorité des avis (à hauteur de 77%%) converge vers la variante n°1. Le public se prononce plus précisément sur l'option A au sud du Mas de Gentil spontanément qualifiée de « tracé historique », en mettant en avant les questions de coût, d'efficacité en matière de parcours, et de préservation de l'emploi du secteur agricole. Il pointe également le caractère immoral d'une remise à plat du projet avec de nouvelles variantes, alors que l'ancien tracé était connu de tous. Bon nombre de contributeurs ne souhaitent donc pas faire de concessions pour faire évoluer le compromis qui avait déjà été trouvé par le passé entre les différentes communes, rejetant de fait la variante 1B (option au nord du mas de Gentil).

Sur les réponses apportées à certaines remarques :

>Association « Grabels cœur de village »

Le Département privilégiera la variante garantissant la meilleure captation du trafic parasite dans la traverse de Grabels. Il poursuivra son projet en développant les actions en vue de se prémunir d'un tel trafic parasite. Par ailleurs, l'étude d'impact relative au projet répondra aux critères requis par la réglementation et sera soumise à l'avis de l'autorité environnementale.

>Association pour la défense du cadre de vie à St Clément de Rivière

Les demandes relatives au bruit et au complément de l'échangeur RD 986-RD112e1 rejoignent celles de la commune de St Clément de Rivière et peuvent être prises en compte de la même façon.

## **VII – Synthèse générale**

Avec une participation massive du grand public et une mobilisation des principaux acteurs de l'aménagement du territoire, l'opportunité du projet n'est pas contestée : l'utilité et l'urgence à réaliser ce tronçon du LIEN sont confortées.

Les communes et EPCI qui ont délibéré se positionnent en faveur de la variante 1A, avec des systèmes de solidarité de territoire à l'échelle de la Communauté de Communes du Grand Pic St Loup. La commune de Grabels et Montpellier Agglomération n'ont pas délibéré dans le cadre de cette concertation.

En liaison avec le « mode d'emploi » de cette concertation publique, le Département souhaite donc arrêter son choix au regard des éléments des études préalables sur la base de 4 critères prépondérants :

- le respect des objectifs du projet, c'est-à-dire l'efficacité de l'infrastructure contribuant à la meilleure dynamique du territoire ;
- la consommation des espaces agricoles et naturels ;
- l'agrégation des éléments relatifs aux impacts sur l'environnement, dans toutes ses dimensions (cadre de vie, biodiversité, eaux, paysages,...) ;
- la complexité technique de réalisation et le coût associé.

**> Sur le respect des objectifs du projet :**

Les variantes n°2, 3 et 4, avec des distances de parcours conséquentes, n'assurent pas un report de trafic efficace, au risque de laisser perdurer les phénomènes de saturation sur les grandes radiales de l'agglomération montpelliéraine, mais aussi les trafics parasites sur les voies secondaires y compris la traversée de Grabels.

Du fait de son positionnement au sud du périmètre d'étude et de la possibilité de réalisation d'un échangeur intermédiaire, la variante n°1 offre des temps de parcours performants et une redistribution efficace des trafics au service du désenclavement du territoire.

Avec cette configuration propice à la diffusion du trafic, la variante n°1 s'inscrit en parfaite cohérence avec les documents de stratégie ou de planification des deux structures intercommunales (Communauté d'Agglomération de Montpellier / Communauté de Communes du Grand Pic St Loup), au service de l'attractivité et de la complémentarité de ces deux territoires.



La performance technique de cette variante, assurant la liaison la plus rapide entre Bel Air et le Sud de St Gély, induit par ailleurs les plus fortes réductions de trafic de transit dans la commune de Grabels.

#### **> Sur la consommation des espaces agricoles et naturels :**

Au-delà des données brutes relatives à la consommation des espaces agricoles, les acteurs de la profession agricole confirment que la préservation de la plaine de Combaillaux et Vailhauquès, offrant le meilleur potentiel agronomique des sols, constitue un enjeu majeur du périmètre d'étude.

Avec des impacts considérables sur des entreprises agricoles dynamiques, les variantes 1B et 2, et pour les mêmes raisons l'idée d'une variante mixte passant au nord du Mont Redon, ne sont pas acceptables.

Les variantes 1A, 3 et 4 impactent avec une moindre mesure des espaces classés en AOC, avec toutefois l'avantage pour la variante 1A de générer un effet de coupure vis-à-vis de la pression de l'urbanisation au bénéfice d'une préservation pérenne des surfaces agricoles.

Concernant la consommation des espaces naturels, les acteurs de la protection de l'environnement considèrent unanimement que la variante n°4 consomme des espaces naturels à très forts enjeux. Selon eux, la variante n°1 Grabels – St Gély Est semble la plus pertinente sur ce volet.

#### **> Sur l'agrégation des éléments relatifs aux impacts sur l'environnement :**

Si la variante n°4 présente l'avantage d'être éloignée des zones denses de population, ses impacts sur la biodiversité en matière de fragmentation d'espaces naturels à très forte sensibilité sont considérables. De la même façon, elle présente un caractère très impactant en matière de paysage, avec accessoirement les problématiques lourdes liées à la gestion des très grands volumes de matériaux excédentaires.

Les variantes n°1, 2 et 3 sont toutes plus ou moins situées à proximité de zones d'habitats denses, tout en restant à des distances minimum raisonnables. Comme la variante n°4, ces 3 variantes interceptent toutes des périmètres de protection de captage d'eau potable.

Les acteurs de la protection de l'environnement considèrent que la variante n°1 Grabels – St Gély Est présente le moins d'impact en terme de biodiversité.

#### **> Sur la complexité technique de réalisation et le coût associé :**

En faisant abstraction des débats issus des études de trafic sur la nécessité et les échéances du doublement de la déviation de St Gély du Fesc, le chiffrage prévisionnel des travaux de chaque variante a permis de dégager les grandes tendances.

Le coût élevé, voire très élevé, des variantes n°3 et 4 n'est pas en adéquation avec leur efficacité routière en matière de report de trafic, offrant une « rentabilité économique » très relative. En effet, ces variantes nécessitent, d'une part la réalisation d'ouvrages complexes et coûteux notamment au niveau du franchissement de la Mosson, et d'autre part génèrent des travaux de terrassements considérables tandis qu'elles se révèlent moins performantes en terme de trafic accueilli.

Avec un coût plus faible, les variantes n°1 et 2 ne nécessitent pas la réalisation d'ouvrages très complexes. La variante n°1 Grabels – St Gély Est a toutefois l'avantage de pouvoir échelonner la réalisation des travaux, avec une mise en circulation possible dès que la connexion sur l'actuelle déviation de St Gély serait assurée. Cette configuration permet également de lisser l'investissement financier sur plusieurs années, sans pénaliser les usagers.

## Conclusions

La phase de concertation décidée le 3 juin 2013 a été particulièrement suivie par le public.

Le caractère d'intérêt général du projet de LIEN n'a pas été remis en cause et bien souvent l'urgence à le réaliser a été pointée.

Au regard de la synthèse générale, et en cohérence avec l'expression majoritaire du public, la variante 1A « St Gély – Grabels Est » offre indéniablement le meilleur compromis en matière :

- d'efficacité routière pour contribuer à la meilleure dynamique du territoire,
- de consommation des espaces agricoles et naturels ;
- d'agrégation des éléments relatifs aux impacts sur l'environnement, dans toutes ses dimensions (cadre de vie, biodiversité, eaux, paysages,...) ;
- de complexité technique de réalisation et coût associé.

Le maître d'ouvrage propose donc d'étudier un tracé dans le fuseau de cette variante 1A, avec toutefois la prise en compte des mesures en lien avec des points particuliers soulevés par les partenaires institutionnels et le public :

- la mise en œuvre d'actions complémentaires visant, d'une part à se prémunir des risques de trafic parasite induit dans la traversée de Grabels, d'autre part à améliorer la fluidité et la sécurité de la RD 986 entre St Gély et le carrefour de La Lyre ;
- la réalisation sur la déviation de St Gély du Fesc des deux bretelles nord de l'échangeur avec la RD112e1 dans le secteur du golf de Coulondres ;
- la mise en œuvre d'aménagements complémentaires visant à inciter l'utilisation des modes alternatifs à la voiture particulière, notamment en matière de transports en communs (parkings relais connectés aux lignes de bus, parking de covoiturage) et de réseaux cyclables (rabattements et transparences au service des continuités) ;
- la réalisation d'un diagnostic agricole à l'échelle du périmètre perturbé en partenariat avec la Chambre d'Agriculture, de façon à bien quantifier les impacts résiduels sur le parcellaire et les exploitations ;
- la mise en œuvre d'actions visant à limiter les perturbations sur la faune sauvage, couplées avec des aménagements pour traiter les traversées d'animaux, en collaboration avec la Fédération Départementale des Chasseurs
- l'instauration de dispositifs volontaristes de suivi et de contrôles sur le bruit et la qualité de l'air, de façon à vérifier le respect des engagements du maître d'ouvrage sur ces questions en toute transparence ;
- la réalisation échelonnée du projet, avec la possibilité de reporter le doublement de la section courante de la déviation de St Gély lorsque le trafic constaté le rendra nécessaire (de façon à ne pas subir les nuisances liées à un éventuel trafic de grand transit, en attendant la réalisation du Contournement Ouest de Montpellier).

Sous réserve de la prise en compte des points précités, les travaux de cette variante sont estimés de façon prévisionnelle à 85 M€ à laquelle peuvent se rajouter les frais d'études et d'acquisitions foncières à hauteur d'environ 3 M€, soit un coût total prévisionnel de 88 M€.

Sur ces bases, le Département se propose donc de poursuivre les études détaillées suivant les orientations du présent bilan de la concertation, de façon à engager l'ensemble des procédures réglementaires et acquisitions foncières inhérentes, avec en particulier les enquêtes publiques suivantes :

- l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, conformément aux articles L123-1 à L123-19 du code de l'environnement,
- l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, conformément aux articles L11-1 à L11-5, R11-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,
- l'enquête préalable à l'autorisation au titre de la loi sur l'eau, conformément aux articles L.214-1 à L. 214-11 et R.214-1 à R.214-31 du code de l'environnement,
- l'enquête parcellaire conformément aux articles L11-8, L13-2 et R11-19 à R11-31 du code de l'expropriation,

- l'enquête préalable liée à la mise en compatibilité des PLU des communes réalisée suivant les dispositions des articles L123-16 et R123-23 du code de l'urbanisme,
- l'enquête publique au titre du défrichement, conformément aux dispositions du code de l'environnement, en vue d'une autorisation au titre du code forestier,
- l'enquête relative au déclassement et classement de voies suivant les dispositions du code de la voirie routière,
- l'éventuelle enquête publique au titre des installations classées pour la protection de l'environnement, conformément aux dispositions du code de l'environnement.