

Contribution de SOS Lez Environnement à l'enquête publique environnementale sur le COM

Etat Initial de l'Environnement

1. Sur l'État Initial de l'Environnement : les données sont souvent anciennes et souffrent d'un manque d'actualisation par rapport à la première étude d'impact datant de 2019 (présentée en vue de la DUP) . C'est le cas, notamment :

- de l'émission des gaz à effet de serre.

L'Ae recommande de considérer les émissions de gaz à effet de serre comme un enjeu du projet. Nous sommes surpris de la réponse du MO, affirmant que *« Les sujets abordés dans le cadre de l'autorisation environnementale [...] n'ont pas de lien direct ou indirect avec les gaz à effets de serre »*, affirmation très contestable permettant au MO de se contenter de rappeler brièvement le chiffre de « 3 964 tonnes équivalents CO2 par jour » sur un domaine d'étude couvrant l'agglomération de Montpellier, en valeurs 2017, sans la moindre réactualisation.

Le MO ne considère toujours pas les gaz à effet de serre comme un enjeu du projet, contrairement à la recommandation de l'Ae.

- de la pratique des déplacements (trafics routiers).

Là aussi, le MO affirme que ces sujets n'avaient pas être réactualisés, car *« ils ne sont pas de nature à avoir une incidence directe ou indirecte sur les thèmes abordés par la demande d'autorisation environnementale. »*, autre affirmation très contestable.

Le MO indique par ailleurs que des compléments d'étude montrent que *« les données de trafic routier et ses perspectives n'avaient pas évolué significativement »* mais les résultats de ces nouveaux comptages ne figurent pas dans le dossier.

En particulier, le fait que le COM se déverse, au sud, sur l'A709 avant de rejoindre l'A9, va inévitablement provoquer une forte augmentation de trafic sur cette voie, déjà très chargée, et qui avait été prévue notamment pour éviter au maximum les poids lourds grâce au doublement de l'A9.

Le MO ne donne donc pas de réponse sur l'actualisation de données de trafic, alors que la première étude n'est plus pertinente, contrairement à ce qu'affirme le MO dans la pièce A (page 104).

Evolution probable de l'environnement et les solutions de substitution raisonnables

2. Concernant l'évolution probable de l'environnement et les solutions de substitution raisonnables :

si ces points ne font pas l'objet de recommandations de l'Ae, celle-ci formule toutefois une critique fondamentale : une analyse très insuffisante des solutions de substitution, comportant de nombreuses questions formulées pages 18, 19, 20 de son avis détaillé, et auxquelles le MO ne répond ni dans la pièce A , 6.4.5, ni surtout dans la pièce D «Demande de dérogation de porter atteinte aux individus et aux habitats d'espèces protégées ». Or, l'une des conditions obligatoire pour obtenir une dérogation de destruction d'espèces protégées est l'absence de solution alternative satisfaisante *« pouvant être évaluée par une tierce expertise menée, à la demande de l'autorité compétente, par un organisme extérieur choisi en accord avec elle, aux frais du pétitionnaire »* (code environnement, article L411-2, I, 4°).

Cette lacune avait déjà fait l'objet d'une réserve de la part de la Commission d'enquête préalable à la DUP, et l'on ne peut que constater qu'elle n'a pas été levée, aucune étude alternative, s'appuyant notamment sur les indices pollution population (IPP) n'ayant été versées au présent dossier, comme le déplore l'Ae.

Analyse des incidences du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

3. Concernant les incidences sur les eaux souterraines :

l'enjeu principal est celui du captage d'alimentation en eau potable de Flès, avec des risques avérés de pollution des ressources et de leur vulnérabilité (enjeu qualifié de fort).

Certes, à la demande de l'Ae, le MO a rappelé dans le dossier (pièce C, page 385) les mesures de protection qui figuraient déjà dans la réponse du MO (DREAL) de l'époque au précédent avis de l'Ae (2019), mais sans les actualiser, alors que la configuration du projet a évolué (configuration de l'échangeur sud COM/A709). Le projet rajoute en effet de nouvelles voiries (bretelles de raccordement, construction d'un nouveau pont au-dessus des 12 voies de l'A9/A709), ce qui va créer une pression supplémentaire sur le Périmètre de Protection Rapprochée de ce captage, mais le MO n'indique aucune nouvelle mesure spécifique.

Le MO ne répond donc que partiellement et très formellement à la demande de l'Ae

4. Concernant les incidences sur les déplacements, le bruit, les gaz à effet de serre :

ces sujets sont très critiqués par l'Ae, donnant lieu à de nombreuses critiques (pages 27, 28, 29 de l'avis détaillé de l'Ae) et à 4 recommandations.

Nous relevons notamment :

- « *L'étude de trafic jointe au dossier, datée de décembre 2018, n'a pas été mise à jour depuis le dossier de DUP.* » (Ae, page 27) suivi de la recommandation « *de présenter les études de trafic les plus récentes réalisées par le concessionnaire ASF, leurs hypothèses, et d'actualiser l'étude d'impact pour l'ensemble des incidences dépendant du trafic (bruit, émissions de gaz à effet de serre, etc.)* » ; » (Ae page 29).

A cela le MO répond que les nouvelles études n'apportent rien de nouveau, et donc que l'Étude d'Impact n'a pas à être actualisée sur ce sujet !

Réponse négative, sans véritable justification.

- L'Ae recommande « *de présenter des mesures de nature à réduire le surcroît de trafic routier induit par le projet, compte tenu des incidences qui en découlent et à favoriser le report modal vers les modes alternatifs à la voiture particulière* » ; ».

La réponse du MO consiste à nier le trafic induit sur le futur COM – en s'appuyant sur l'exemple du contournement Nord d'Angers, créé ex-nihilo en 2008 pour relier deux tronçons de l'A11. Il cite un rapport du CEREMA de 2018 qui indique, page 42 « *Aucun trafic supplémentaire de type trafic induit n'apparaît suite à la mise en service du Contournement autoroutier Nord d'Angers en 2008.* » Cette citation, faite hors contexte, déforme la réalité. Il s'agit d'une grossière manipulation.

La citation complète est la suivante :

*« Dans le cas du contournement d'Angers (A11), dans un contexte de crise économique, le trafic PL de transit se retrouve intégralement sur le Contournement Nord d'Angers (CNA). Aucun trafic supplémentaire de type trafic induit n'apparaît suite à la mise en service du Contournement autoroutier Nord d'Angers en 2008. **La croissance des trafics PL est ralentie en 2009, ce qui a conduit à une surestimation de la part des PL dans le trafic sur le CNA.** L'utilisation du modèle de trafic ex post confirme que cette sur-estimation n'est pas due au modèle de trafic. »*

D'une part, cette observation ne concerne que le trafic des poids-lourds (PL).

D'autre part, l'étude précise bien que c'est le contexte de crise économique qui a conduit à une surestimation de la part des PL dans le trafic sur le contournement.

Enfin, un autre passage de ce rapport (page 43) indique que le trafic induit est bien sous-estimé au droit d'agglomérations, comme à Angers sur l'A11.

Et un autre rapport : « Avis du CGEDD sur le bilan ex-post de la réalisation du contournement nord d'Angers (autoroute A 11) », indique clairement le fort trafic induit sur ce contournement (pages 14

et 15). Le MO se garde bien de citer ce rapport, qui contredit totalement ses affirmations sur le Contournement Nord d'Angers.

Aucune réponse du MO sur le sujet du trafic induit.

- L'Ae recommande « *de préciser l'usage des voies réservées prévues sur le linéaire, leur impact sur les modes de déplacement, et de présenter les mesures prévues en matière de requalification urbaine et de report modal sur les voiries urbaines décongestionnées ;* ».

Sur l'usage des voies réservées, le MO se contente de reprendre quelques éléments de la Métropole concernant les BHNS et CHNS qui pourraient circuler sur ces VRT (fréquences et amplitudes horaires *envisagées*), plus un synoptique censé présenter la localisation de ces VRT, mais difficilement lisible. L'impact sur les modes de déplacement n'est pas vraiment analysé.

Sur la partie « requalification urbaine et report modal sur la voirie », la réponse du MO se contente de mentionner quelques éléments du PDM 2032 de la Métropole (non encore validé), mais n'intègre pas ces éléments dans l'Étude d'Impact. Aucun élément d'incidence de report modal sur les voiries « décongestionnées » n'est donné.

Une mise à jour partielle de l'Étude d'Impact sur le premier point mais n'apportant pas d'élément sur les incidences sur les modes de déplacement, et aucune mise à jour de l'Étude d'Impact sur le second point.

5. Sur les nuisances sonores :

dans les études acoustiques présentées par le MO, l'Ae regrette que les niveaux d'exposition recommandés par l'OMS ne soient pas précisés, et rappelle que l'OMS constitue la référence pour la santé humaine. C'est pourquoi l'Ae recommande « *de mentionner les valeurs de référence recommandées par l'OMS dans l'analyse des incidences sonores du projet et d'en tenir compte dans les mesures ERC en particulier pour toutes les zones où ces valeurs sont dépassées ;* ».

Or dans sa réponse (pièce A, page 109), le MO indique que les valeurs de référence n'ont pas valeur réglementaire, et imposent des seuils si bas qu'ils sont souvent infaisables avec des protections phoniques en secteur bâti.

Le MO refuse donc cette recommandation. Les raisons invoquées sont sans doute vraies dans un contexte autoroutier en secteur bâti et compte-tenu des mesures de bruit prévues. Ainsi, seule une autre configuration routière plus modeste (moins de voies, abaissement de la limitation de vitesse, etc) permettrait de baisser le bruit à la source et d'approcher les valeurs préconisées par l'OMS. Comme nous l'avons déjà mentionné, une telle alternative n'a pas été étudiée dans le dossier.

- D'ailleurs, dans sa recommandation suivante, l'Ae demande « *de démontrer que chaque solution par isolation de façade répond à l'impossibilité de protection à la source suffisamment performante.* ».

Là encore, le MO n'envisage la réduction du bruit à la source que via des protections acoustiques collectives (merlons, écrans, etc.) mais jamais par la modification de la configuration routière, comme dans le cas de la recommandation précédente, et sans le justifier.

Le MO répond en indiquant que les explications figurent dans l'étude acoustique (Annexe 4 de l'Étude d'Impact) mais ces explications refusent de considérer des possibilités alternatives.

6. Sur la qualité de l'air, concentration de polluants :

par rapport à l'étude d'impact 2019 le MO a produit une nouvelle étude « air et santé » (annexe 2 de l'Étude d'Impact) avec des projections des émissions et des concentrations à l'horizon 2029 et 2049. Cependant, l'Ae reproche à cette nouvelle étude de ne pas avoir pris en compte les effets attendus de la ZFE-m qui était prévue à Montpellier (à la date de cette étude, les ZFE n'étaient pas encore interdites par la loi, et d'ailleurs, cette loi peut très bien être modifiée, voire abrogée).

Dans sa réponse (pièce A page 110) le MO ignore cette critique. De plus, les concentrations modélisées ne sont présentées que par rapport à la réglementation en vigueur mais pas par rapport à

la nouvelle réglementation applicable à partir de 2030, alors que certains polluants (exemple dioxyde d'azote NO₂) ne respecteront pas la nouvelle norme.

Ces critiques font l'objet d'une recommandation de l'Ae demandant une comparaison des résultats avec et sans projet avec les nouvelles normes 2030, mais le MO ignore cette recommandation, et ne considère ces nouvelles normes ni dans l'Étude Environnementale ni dans l'annexe 2. Le MO se justifie en indiquant que « *les sujets de l'autorisation environnementale ne sont pas de nature à avoir un impact nouveau avec la pollution de l'air* », affirmation pour le moins très contestable !
Le MO ne répond donc pas à cette recommandation.

7. Sur les mesures ERC relatives aux effets sanitaires de la pollution :

l'Ae remarque qu'aucune mesure de ce type ne figure dans le dossier, rappelant que l'application de la séquence « éviter, réduire, compenser » s'applique à tous les impacts, y compris en matière de qualité de l'air et de santé. Ce qui est d'autant plus inacceptable, selon l'Ae, car l'adoption de mesures visant à éviter ou réduire le surcroît de trafic routier induit par le projet ne paraît pas impraticable contrairement à ce qu'affirme le dossier, et devrait contribuer à réduire les émissions polluantes imputables au projet. On peut citer « *la réduction des vitesses, les dispositions relatives au développement de l'intermodalité et des modes alternatifs à la voiture particulière, au-delà de la seule création de VRTC, y compris la coopération entre maîtres d'ouvrage publics, qui devraient faire l'objet d'engagement techniques et financiers explicites et figurer comme des mesures de réduction des nuisances liées à l'accroissement des émissions polluantes.* »

Cela se traduit par une recommandation de l'Ae, à laquelle le MO répond qu'il n'y a rien à éviter (donc à réduire et à compenser). Pour nous, cette réponse n'est pas acceptable ! De plus le MO refuse d'envisager une réduction des vitesses à 70km/h sur l'ensemble du tracé, – sans nier que cela contribuerait à une amélioration de la qualité de l'air (mesure de réduction) - mais au motif que « *Les études menées notamment sur la généralisation d'une limitation de vitesse à 70 km/h sur l'ensemble du tracé ont montré un risque de baisse de l'attractivité du COM, ce qui affecterait de fait les objectifs fixés par la déclaration d'utilité publique à la future infrastructure.* » ! Quelles études ? Aucune référence n'est donnée, et pour cause, tant cette affirmation paraît surprenante et dénuée de tout fondement.

Le MO fait donc passer une soi-disant raison économique (même pas bien fondée) avant une mesure de réduction et rejette cette recommandation – et les autres remarques de l'Ae - avec des motifs qui ne sont pas acceptables.

8. Sur les incidences du projet sur le climat (émissions de GES) :

les critiques de l'Ae sur ce sujet portent sur l'incohérence entre les résultats de modélisations d'émissions de GES présentés dans le dossier actuel, qui sont inchangées depuis le dossier de DUP et qui montreraient une légère baisse des émissions de GES (mais entachés de fortes incertitudes), et de nouveaux calculs qui « *ont semble-t-il été conduits avec les nouvelles études de trafic, dans le cadre de l'étude air et santé, dont les résultats sont présentés très succinctement dans une autre partie de l'étude d'impact.* ». Et l'Ae ajoute que « *Ces nouveaux calculs montrent à l'inverse une augmentation de 2 à 3 % des émissions de GES en exploitation du fait du projet aux horizons 2029 et 2049 [...] en contradiction avec le dossier des engagements de l'État d'octobre 2023.* » (p 34 de l'avis Ae). D'où la recommandation de l'Ae « *de présenter un bilan carbone et un bilan des consommations énergétiques cohérents et actualisés du projet* ».

La réponse du MO ne lève pas cette incohérence puisqu'elle indique :

d'une part, que « *L'étude d'impact n'a donc pas été actualisée sur le volet trafic puisque la première étude est demeurée pertinente.* ». et que « *il n'est pas attendu d'évolution notable des émissions de gaz à effet de serre ou des consommations énergétiques liées au projet depuis l'étude d'impact initiale, qui n'a donc pas lieu d'être actualisée sur ce point.* »

d'autre part, que « *Une approche des émissions de gaz à effet de serre a toutefois été réalisée [...] au sein de l'étude air et santé et est présentée dans l'étude d'impact.* », cette étude étant basée sur une note technique dont l'origine n'est pas précisée et sur un guide méthodologique du CEREMA

mais ... qui exclue de son périmètre « les émissions de gaz à effet de serre, la consommation énergétique et l'impact de la pollution atmosphérique sur la faune, la flore, le sol et les bâtiments » (les raisons de cette exclusion telles que rapportées par le MO étant par ailleurs très peu claires) !
Comprenez qui pourra ...

L'incohérence dénoncée par l'Ae semble donc avérée, le MO n'y répond pas et ne complète pas l'Étude d'Impact sur ce sujet fondamental.

9. Sur l'absence de mesures ERC relatives aux émissions de GES :

l'Ae recommande « *de proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des émissions de gaz à effet de serre en référence à la stratégie nationale bas carbone.* ».

Dans sa réponse (pièce A, pages 113-114) le MO se défait des mesures ERC des émissions de GES sur celles annoncées par la Métropole de Montpellier dans le cadre du PDM 2032 (non encore adopté) estimant que « *c'est donc à l'échelle de la Métropole Montpellier Méditerranée qu'il est pertinent d'aborder la thématique des émissions de gaz à effet de serre.* » Ce qui permet au MO d'éluider totalement cette question en niant la responsabilité du projet dans l'augmentation des émissions, et en ignorant totalement l'analyse contradictoire qu'en a faite les Shifters.

Pour toute réponse, le MO ne rajoute dans l'Étude d'Impact que les mesures d'ERC proposées par la Métropole de Montpellier dans le cadre du PDM 2032 (chapitre 10.1.4, p 649)

Analyses coûts avantages

10. Concernant les conséquences sur l'urbanisation :

l'Ae remarque que « *Le dossier n'aborde pas la question de l'urbanisation à distance du site du projet. Or, compte-tenu de son caractère de voie rapide, le projet, en facilitant les déplacements en véhicule individuel, est de nature à favoriser l'urbanisation le long des autoroutes A9 et A750, dont les abords sont déjà très concernés par l'urbanisation potentielle. Il conviendrait donc d'analyser cette urbanisation induite et ses conséquences à moyen terme sur l'augmentation du trafic automobile et les effets notamment sur la santé humaine et les émissions de gaz à effet de serre.* » (avis Ae, page 37). D'où la recommandation d'actualisation du dossier dans ce sens.

Or, dans sa réponse à l'Ae (pièce A, pages 114 à 117), le MO ne traite que des projets d'urbanisation à proximité du COM tels qu'ils apparaissent dans le projet de PLUi (et désormais adoptés) mais ne répond pas à la question de l'urbanisation à distance.

Le MO ne donne aucune réponse sur l'urbanisation induite à distance.

11. Concernant l'analyse des coûts collectifs et avantages induits :

L'Ae pointe (p 38) que :

d'une part « *L'Ae avait formulé en 2019 plusieurs recommandations sur le bilan socio-économique, qui n'avaient été que très partiellement prises en compte dans le dossier de DUP* » et que ces recommandations n'ont toujours pas été prises en compte dans le nouveau dossier,

d'autre part de nombreux éléments ont évolué depuis la DUP (elle en cite près d'une dizaine).

Elle en conclue que « *Pour la bonne information du public, il ne paraît pas acceptable de maintenir sans même un avertissement une évaluation des coûts et avantages du projet dont une grande partie des éléments de calcul est caduque, et en contradiction avec d'autres parties du dossier.* »

Remarque sans appel, faisant l'objet d'une recommandation très forte : « *L'Ae recommande de reprendre complètement l'étude socio-économique pour tenir compte du changement du mode de réalisation du projet, des évolutions de son programme (viaduc de la Mosson, voies réservées, limitations de vitesse), des nouvelles études de trafics, et de l'actualisation des incidences (bruit, pollution, émissions de gaz à effet de serre, insécurité routière, etc.), en utilisant les dernières fiches outils et valeurs tutélaires applicables* ».

Recommandation que le MO rejette sèchement et sans justification sous prétexte que « *les évolutions évoquées par l'Autorité environnementale n'ont pas modifié les différents aspects socio-*

économiques du projet, tels qu'ils avaient été décrits et étudiés dans le cadre de la première évaluation environnementale. »

Cette non réponse ne serait-elle pas due, en réalité, à l'impossibilité matérielle de reprendre complémentent l'étude socio-économique que demande l'Ae, et ce dans les délais très courts imposés par la précipitation du Préfet à ouvrir l'enquête publique dès la fin juillet ?

12. Sur les effets cumulés :

l'Ae pointe que ce sont les possibles tensions foncières pour les mesures de compensation nécessitées par le cumul des projets – soulignées par le dossier lui-même – qui pourraient poser problème, ce que l'Ae traduit dans une recommandation (p 40) adressée à l'ensemble des pouvoirs publics et des grands maîtres d'ouvrage de projets sur le territoire de la Métropole.

Dans sa réponse (pièce A page 117), le MO se contente de dire que cette recommandation n'appelle pas de réponse spécifique de sa part, vu qu'elle en partage l'avis et ne s'adresse pas au MO. Ce qui est une manière de « botter en touche » car, en tant que « grand maître d'ouvrage du territoire », elle est totalement concernée par cette recommandation et, à part le fait de dire son approbation, elle ne propose rien qui pourrait contribuer à sa mise en œuvre.

Le MO se contente d'approuver la recommandation, tout en se gardant bien d'y apporter une réponse spécifique.