



Mars 2019

# PIECE J

## BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE A L'ENQUETE









Direction  
Départementale  
de l'Équipement  
Hérault



Service  
des Équipements  
Études Routières

CPER 2000-2006 – Volet Routier  
RN113 · Déviation LUNEL – LUNEL-VIEL

Rapport relatif au bilan de la concertation sur  
la déviation de la RN113 à LUNEL

Décembre 2005

Concertation sur des propositions de variantes en vue du choix d'un  
tracé soumis à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

620, Allée Henri II  
de Montmorency  
34084 Montpellier  
cedex 2  
téléphone :  
0447 20 51 16  
télécopie :  
0447 15 00 00  
mél SE.DDE-34  
@equipement.gouv.fr

- 1 -

<b>1. NOTICE EXPLICATIVE .....</b>	<b>4</b>
1.1. RAPPEL DU CONTEXTE DU PROJET .....	4
1.2. RAPPEL DU CADRE RÉGLEMENTAIRE ET LÉGISLATIF .....	4
1.3. RAPPEL DE L'OBJET ET DU PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE .....	5
<b>2. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE (L-300.1) .....</b>	<b>5</b>
<b>3. LA CONSULTATION DES INSTITUTIONS .....</b>	<b>7</b>
<b>4. LE PROJET SOUMIS À CONCERTATION .....</b>	<b>10</b>
4.1. OBJECTIFS DU PROJET .....	10
4.2. LES 4 VARIANTES OUEST .....	10
4.2.1. La variante V1o .....	10
4.2.2. La variante V2o .....	11
4.2.3. La variante V3o .....	11
4.2.4. La variante V4o .....	11
4.3. LES 4 VARIANTES EST .....	11
4.3.1. La variante V1e .....	12
4.3.2. La variante V2e .....	12
4.3.3. La variante V3e .....	12
4.3.4. La variante V4e .....	13
<b>5. ÉLÉMENTS PERMETTANT L'APPRÉCIATION DU PUBLIC SUR LA QUALITÉ DES VARIANTES PROPOSÉES. ....</b>	<b>14</b>
5.1. DOSSIER DE CONCERTATION PUBLIQUE .....	14
5.2. PANNEAUX D'EXPOSITION .....	14
5.3. DÉPLIANT DE PRÉSENTATION DU PROJET .....	14
<b>6. LES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET DES ASSOCIATIONS .....</b>	<b>15</b>
6.1. FAMILLES D'OBSERVATIONS .....	15
6.1.1. Volonté réelle de concerter .....	15
6.1.2. Opportunité du projet .....	15
6.1.3. Ordonnement des travaux et capacité de financement .....	15
6.1.4. Impact sur l'environnement .....	15
6.1.5. Respect des activités d'exploitation du territoire traversé .....	16
6.2. OBSERVATIONS SPÉCIFIQUES À CHAQUE COMMUNE .....	16
6.2.1. Lunel-Viel .....	16
6.2.2. Saint-Just .....	16
6.2.3. Lunel .....	17
6.2.4. Marsillargues .....	17
6.2.5. Aimargues .....	18
6.2.6. Valergues et Gallargues-le-Montueux .....	18
6.3. L'AVIS DES ASSOCIATIONS CONSULTÉES .....	18
<b>7. LES AVIS DES INSTITUTIONS .....</b>	<b>19</b>

- 2 -



**8. SYNTHÈSE DES AVIS SUR LE PROJET ET ÉLÉMENTS DE RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE ..... 22**

- 8.1. CONCERNANT L'OPPORTUNITÉ D'UN PROJET AU NORD DE LUNEL ..... 22
- 8.2. CONCERNANT L'ADOPTION D'AUTRES SOLUTIONS TRANSITOIRES ..... 23
- 8.3. CONCERNANT LE PROJET PRÉSENTÉ LA CONCERTATION (CHOIX DES VARIANTES OUEST ET EST) 23
  - 8.3.1. *Tronc commun ouest (commune de Lunel-Viel)* ..... 24
  - 8.3.2. *Variante ouest (communes de Lunel, Lunel-Viel et Saint-Just)* ..... 24
  - 8.3.3. *Tronc commun sud* ..... 25
  - 8.3.4. *Variante est (communes de Lunel, Marsillargues et Aimargues)* ..... 25
  - 8.3.5. *Tronc commun est* ..... 27

**9. CONCLUSIONS ET PROPOSITIONS DE TRACÉ ..... 27**

- 9.1. TRACÉ PROPOSÉ À L'OUEST ..... 27
- 9.2. TRACÉ PROPOSÉ À L'EST ..... 28
- 9.3. CONCERTATION RELATIVE AU TRACÉ PROPOSÉ (COMITÉ D'ORIENTATION) ..... 29

**10. TRACÉ RETENU À L'ISSUE DE LA CONCERTATION ..... 30**

**11. POURSUITE DE LA CONCERTATION ET DES ÉTUDES ..... 31**

ANNEXE – Plan général du tracé retenu

**Notice explicative**

**1.1. Rappel du contexte du projet**

L'étude de la déviation de LUNEL – LUNEL VIEL est issue de l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) RN113 entre Nîmes et Montpellier approuvé dans sa première phase par décision ministérielle du 15 mars 1994. Ce dossier d'APSI vise à réaliser un itinéraire entre Nîmes et Montpellier sous forme d'une artère interurbaine à 2x2 voies avec un statut de route express.

La déviation de LUNEL – LUNEL VIEL constitue un tracé neuf de 10,2 km. Le choix de l'APSI a retenu à l'issue de la concertation avec les collectivités de 1997, le tracé B2 qui contourne Lunel et Lunel-Viel par le sud avec la création d'un nouvel ouvrage de franchissement du Vidourle. Les variantes présentées dans le cadre de l'actuelle concertation représentent les solutions envisageables pour ce tracé B2.

L'opération de déviation de LUNEL est inscrite au contrat de plan État - Région (CPER) 2000-2006 pour un montant initial de 13.7M€. Le maître d'ouvrage de cette opération est l'État (Ministère de l'Équipement – Direction des Routes) représenté par la Direction Départementale de l'Équipement de l'Hérault.

L'objectif de l'opération de la déviation de LUNEL – LUNEL VIEL est d'assurer la fluidité et la sécurité du trafic de transit en délestant les centres urbains de Lunel et de Lunel-Viel tout en respectant les contraintes environnementales.

Les études actuelles appelées « études d'Avant Projet Sommaire – APS » visent à établir un dossier technique autorisant ensuite le lancement de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Elles consistent notamment à comparer des variantes par l'analyse de leur impact sur l'environnement (milieu naturel, hydraulique, protection de la ressource en eau, bruit, ...) ainsi que sur l'activité économique (milieu agricole, environnement socio-économique...) afin de retenir le tracé jugé le meilleur au regard des objectifs du Maître d'ouvrage et de ses impacts.

**1.2. Rappel du cadre réglementaire et législatif**

Le code de l'environnement (L 110-1) a introduit une exigence de participation du public sur l'élaboration des projets ayant des incidences notables sur l'environnement. La déviation de la RN113 à Lunel présente des enjeux environnementaux importants liés en particulier à l'aléa d'inondation.

De ce fait, l'État maître d'ouvrage, a décidé de mener une concertation publique pendant les études de définition du projet. Elle est organisée selon les dispositions prévues aux articles L300-2 et R300-1 du code de l'Urbanisme.

Le Préfet de l'Hérault a été désigné par décision ministérielle du 21 décembre 2004 du Ministre de l'Équipement, pour coordonner la concertation publique dans les communes Héraultaises et Gardoises concernées, ainsi que la concertation des services de l'État.

L'objectif de la concertation proposée est de permettre l'élaboration de la décision du choix de tracé qui sera présenté en 2006 à l'enquête publique préalable à l'obtention de la déclaration d'utilité publique du projet.

Cette démarche a pour ambition d'associer à la conception du projet et ce pendant toute la durée de l'élaboration de celui-ci, les habitants, les associations locales et les organismes concernés par les intérêts en jeu dont les représentants de la profession agricole.

Par ailleurs, une concertation des administrations des services d'État et des collectivités territoriales, est également organisée afin de recueillir par compétence territoriale ou thématique un avis sur le projet de la part de ces institutions.



### **1.3. Rappel de l'objet et du périmètre de la concertation publique**

La concertation publique L 300-2 (C.U.) est menée dans les communes de :

**LUNEL, LUNEL VIEL, MARSILLARGUES, SAINT-JUST et VALERGUES dans l'Hérault, AIMARGUES et GALLARGUES LE MONTUEUX dans le Gard.**

Cette concertation porte sur le choix de variantes locales de tracé pour la déviation de Lunel. Quatre variantes désignées V1o, V2o, V3o et V4o sont proposées au public sur la section ouest du tracé (sur les communes de Lunel-Viel, Saint-Just et Lunel) et quatre variantes désignées V1e, V2e, V3e et V4e pour la partie Est du tracé (sur les communes de Lunel, Marsillargues et Aimargues).

La concertation doit permettre à l'État de retenir un tracé préférentiel qui sera étudié ultérieurement en vue de sa présentation à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique prévue en 2006.

#### **Les modalités de la concertation publique**

Les modalités de la concertation ont été fixées par l'État, maître d'ouvrage de ce projet et proposées aux communes concernées par courrier Préfectoral du 4 janvier 2005.

Ces modalités ont été approuvées dans leur intégralité par les délibérations des conseils municipaux des communes de LUNEL (le 31/01/2005), LUNEL-VIEL (le 31/01/2005), MARSILLARGUES (le 25/01/2005), SAINT-JUST (le 17/02/2005), VALERGUES (le 26/01/2005), AIMARGUES (le 10/02/2005) et GALLARGUES LE MONTUEUX (le 19/01/2005).

Elles prévoyaient les dispositifs suivants pour une durée d'un mois :

- Mise en place d'une exposition avec panneaux d'information dans les locaux de chacune des communes concernées (LUNEL, LUNEL VIEL, MARSILLARGUES, SAINT JUST, VALERGUES, AIMARGUES, GALLARGUES),
- Mise à disposition du public de documents installés dans chacune des mairies concernées d'un dossier de concertation présentant les études et plans du projet et d'un registre destiné au recueil des observations de toutes les personnes intéressées,
- Organisation de cinq réunions publiques portant sur le projet en cours d'élaboration dans les communes suivantes : LUNEL, LUNEL VIEL, MARSILLARGUES, SAINT JUST et AIMARGUES. Il n'a pas été prévu de réunion dans les communes de VALERGUES et de GALLARGUES en raison du faible impact de la déviation sur les territoires communaux mais l'information sur les dates et lieux de toutes les réunions publiques y a été diffusée.

Les modalités pratiques d'information et de communication destinées au public ont été les suivantes :

- Distribution fin mai 2005 de 7 084 exemplaires du dépliant d'annonce des réunions publiques en boîtes aux lettres (Zones de Lunel et de Lunel-Viel 5 880 ex. en urbain et 1 204 ex. en rural).
- Publications Presse sur Midi Libre édition de Lunel et édition Gardoise (8 parutions) annonçant le démarrage concertation et chaque réunion publique individuellement (la veille de chaque réunion),
- Mise en place d'une exposition composée de 8 panneaux format A0 dans chaque Mairie pendant la période du 31 mai 2005 au 4 juillet 2005. Installation de la même exposition dans le hall de la DDE et dans les salles d'accueil à l'occasion de chaque réunion publique.
- Mise à disposition dans chaque mairie d'un registre pour le recueil des avis et d'un dossier de concertation de 50 pages couleur A3 présentant de façon synthétique les enjeux du projet et la qualité de chaque variante selon des thématiques.

- 5 -

- Tenue de 6 réunions publiques dans les communes en présence de représentants de la DDE assistés à l'occasion des bureaux d'études, d'élus de la commune :
  - Le 8 juin 2005 à 18h à Lunel (réunion d'information spécifique au thème hydraulique),
  - le 13 juin à 18h à Saint-Just,
  - le 15 juin à 18h30 à Marsillargues,
  - le 16 juin à 18h à Lunel,
  - le 20 juin à 18h à Lunel-Viel,
  - le 30 juin à 18h à Aimargues,
- Affiches A3 annonçant les réunions publiques réparties sur les communes (affichage assuré par les communes)
- Mise à disposition dans les Mairies, à la Communauté de Communes Pays de Lunel, dans les salles des réunions publiques et à la DDE d'une brochure 3 volets sur le projet mis à la concertation (5000 exemplaires) avec lettre T pour adresser un avis à la DDE.
- Tenue d'une conférence presse à la DDE de l'Hérault le 2 juin 2005. Mise à disposition d'un dossier de presse et de documents cartographiques.

- 6 -



### La consultation des institutions

En parallèle de la concertation avec le public, un dialogue formalisé avec les partenaires institutionnels a été organisé à partir de 2004 et pendant toute l'élaboration des études jusqu'au bilan de la concertation.

Liste des réunions d'échange avec les collectivités territoriales pendant l'élaboration des tracés de variantes (2004-2005) :

19/05/04	Marsillargues	Présentation du projet aux élus et recueil d'observations
07/06/04	Communauté de communes Pays de Lunel (CCPL)	Présentation du projet aux élus de la CCPL dans le cadre des ateliers SCOT
15/06/04	Lunel-Viel	Présentation du projet aux élus et recueil d'observations
21/06/04	Valergues	Présentation du projet aux élus et recueil d'observations
29/06/04	Lunel	Présentation du projet aux élus et services de la ville
01/07/04	Saint-Just	Présentation du projet aux élus et recueil d'observations
08/09/04	Lunel	Recueil d'observations de la commune pour adaptation du tracé pour l'échange ouest
22/09/04	CCPL	Présentation du projet aux élus et recueil d'observations
01/10/04	CG de l'Hérault	Présentation du projet à la Direction des Routes
25/10/04	CG de l'Hérault	Présentation du projet à l'Agence Départementale Montpellier-Lunel
22/11/04	Lunel	Présentation d'une proposition de modification de l'échange ouest
23/11/04	Aimargues	Présentation du projet aux élus et recueil d'observations
24/11/04	Gallargues	Présentation du projet aux élus et recueil d'observations
30/11/04	Saint-Just	Présentation d'une proposition de modification de l'échange ouest et recueil d'avis
16/02/05	CCPL - Lunel - Saint-Just - Lunel-Viel	Réunion de concertation sur le principe d'échange à l'ouest. Validation du déplacement du carrefour Lunel-Ouest sur les variantes V1o et V2o du RD24 au RD110
11/04/05	Marsillargues	Recueil d'avis des services de la commune sur le carrefour Lunel-Est
21/04/05	Saint-Just	Recueil d'observations sur les modifications proposées
23/05/05	CCPL - Toutes collectivités	1 <sup>er</sup> comité d'orientation de la concertation : Présentation de la démarche de concertation et recueil d'observations
07/06/05	Région Languedoc Roussillon	Présentation du projet et de la démarche de concertation
27/09/05	CCPL - Toutes collectivités	2eme comité d'orientation de la concertation

Plusieurs réunions d'échange ont également été organisées avec les administrations locales :

- 7 -

- DDE du Gard (26/05/04),
- DIREN LR (08/07/04, 04/02/05 et 12/05/05),
- MISE Hérault (22/06/05) et DISE Gard (05/07/05).

Les travaux du Syndicat Mixte Interdépartemental du Vidourle ont été pris en compte par l'utilisation des données du modèle de la crue 2002 et l'appel au même prestataire pour les études (Sté SAFEGE).

Enfin l'avis de l'ensemble des partenaires du territoire a été sollicité sur la base de la fourniture du dossier de concertation publique (juin 2005). Pour certaines institutions et selon leur compétence, des pièces utiles du dossier d'APS (Avant-Projet Sommaire) ont été également jointes. Les dossiers constitués ont été envoyés début juillet 2005 pour une réponse fin septembre 2005.

Les institutions et associations consultées sur ce mode sont :

#### Services ou Administrations :

- Préfecture de l'Hérault
- Préfecture du Gard
- Inspection Générale des Services de l'Équipement (MIGT 11)
- Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE)
- DDE du Gard
- Direction Régionale de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE)
- Direction Régionale de l'Environnement (DIREN)
- Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC)
- Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales (DDASS) - 34
- Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales (DDASS) - 30
- Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt (DDAF) - 34
- Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt (DDAF) - 30
- Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine Hérault
- MISE Hérault
- DISE du Gard
- Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie
- Chambre de Commerce et d'Industrie de LUNEL
- Chambre de Commerce et d'Industrie
- Chambre d'Agriculture de l'Hérault
- Chambre d'Agriculture du Gard
- Institut National des Appellations d'Origine (INAO)
- RFF
- Syndicat Mixte Interdépartemental du Vidourle

#### Collectivités Territoriales :

- Conseil Régional du Languedoc-Roussillon
- Conseil Général de l'Hérault
- Conseil Général du Gard
- Communauté de communes du Pays de LUNEL
- Communauté de communes Petite Camargue
- Communauté de communes Razil, Vistre, Vidourle
- Mairie de LUNEL
- Mairie de LUNEL VIEL
- Mairie de VALERGUES
- Mairie de SAINT JUST
- Mairie de MARSILLARGUES
- Mairie de AIMARGUES
- Mairie de GALLARGUES

#### Concessionnaires de réseaux

- 8 -



- Compagnie Bas-Rhône - Languedoc Roussillon (BRL)
- France Telecom
- EDF - GDF

**Associations connues ou qui se sont faites connaître:**

- ASA - Les Agriculteurs du Sud de Marsillargues
- Fédération Départementale des Chasseurs de l'Hérault
- Fédération des chasseurs du GARD
- Fédération de l'Hérault pour la pêche et la protection du milieu aquatique
- Fédération du Gard pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique
- Association de Protection contre les Inondations de Lunel (APIL)
- Marsillargues Prévention Protection des Inondations (MPPI)
- Association de Défense du Pays de Lunel et de la Petite Camargue ADPLPC
- La Prévention Routière
- Association Lunel-Viel Veut Vivre
- Association Pour la Protection de l'Environnement du Lunellois (APPEL)
- Association Alternatives Citoyennes
- Union des Commerçants et Industriels de LUNEL (UCAIL)
- Lunel Petite Camargue Environnement (LPCE)

- 9 -

### Le projet soumis à concertation

Le tracé général de déviation de la RN113 débute au carrefour giratoire de l'incinérateur OCREAL, situé à l'ouest de LUNEL-VIEL.

Il contourne par le sud cette agglomération, puis s'insère entre LUNEL et SAINT-JUST pour franchir la RD24 puis la RD61. Le tracé parcourt ensuite la plaine agricole entre LUNEL et MARSILLARGUES en franchissant la RD34 et enfin le Vidourle, avant de se raccorder au carrefour des RN113/RN572 dans le Gard sur la commune d'AIMARGUES.

Sur ce tracé, le recensement des contraintes a conduit à la sélection de deux fuseaux de variantes qui élargissent la bande d'étude, l'un à l'Ouest de la RD61, l'autre à l'Est.

La déviation se décompose en 2 sections distinctes :

- Section Ouest - la section de déviation située à l'Ouest de la RD61 avec 4 variantes V1o, V2o, V3o, et V4o
- Section Est - la section de déviation située à l'Est de la RD61 avec 4 variantes V1e, V2e, V3e, et V4e

Sur la section Ouest, le tracé comporte à chaque extrémité de la section un tronçon commun aux variantes dénommés : « tracé commun raccordement Ouest » et « tracé commun jusqu'à la RD61 ».

Sur la section Est, il existe un tronçon commun aux variantes uniquement côté RD61, dénommé « tracé commun après la RD61 ».

#### **4.1. Objectifs du projet**

L'aménagement de la RN 113 projeté vise à :

- Fluidifier la circulation de transit sur la RN113
- Assurer la desserte de l'agglomération Lunelloise
- Améliorer la sécurité routière
- Faciliter le trafic local en évitant les centres villes
- Contribuer à la renaissance des centres urbains
- Respecter les fortes contraintes environnementales

#### **4.2. Les 4 variantes Ouest**

##### **4.2.1. La variante V1o**

C'est la variante la plus au nord. Son tracé franchit le ruisseau du Dardaillon Ouest puis celui du Dardaillon Est, en traversant le périmètre de protection rapproché du captage Régime d'alimentation en eau potable.

La voie en remblai franchit la RD110 près du Mas de Cadoule. La variante V1o passe ensuite en limite d'un secteur d'habitat diffus dit « des Anèdes » sur la commune de Saint-Just, « le chemin de la croix de Joubert », où est envisagé l'implantation du futur carrefour de LUNEL Ouest.

Au delà, la variante V1o s'intercale entre le ruisseau de la Porte (ou des Cabanettes) et le cimetière Saint-Pierre de LUNEL pour se raccorder au tronçon commun des variantes jusqu'à la RD61.

Le raccordement du carrefour de LUNEL Ouest à la voirie existante s'effectue :

- au nord du carrefour, par une voie allant jusqu'à la RN113 actuelle. Cette liaison ne rentre pas dans le cadre de l'opération de la déviation de LUNEL - LUNEL VIEL. Elle reste à créer par les collectivités territoriales (CCPL) dans le cadre de l'aménagement de la ZAC Miaoulaire.

- 10 -



- au sud, par une bretelle d'accès raccordée à la RD110 (rue de LUNEL VIEL) près du Mas de Cadoule.

L'entrée de ville de SAINT JUST à partir du nouveau carrefour de LUNEL Ouest s'effectue par la RD110, en empruntant les rues de Lunel-Viel et du Dr Pons.

#### 4.2.2. La variante V2o

La variante V2o emprunte le tracé de la variante précédente jusqu'au futur carrefour de LUNEL OUEST, à partir duquel elle s'éloigne des habitations du secteur des Anèdes pour passer au sud du cimetière Saint-Pierre et rejoindre le tronc commun jusqu'à la RD61. Le rétablissement de la RD24E1 (rue des Étoffes) s'effectuera en passage supérieur de la même façon que dans la variante V1o.

#### 4.2.3. La variante V3o

La variante V3o longe le Dardaillon Ouest pour le traverser plus au sud dans le lieu dit « des Hautures ».

Après le franchissement du Dardaillon Est, la variante V3o débouche sur le futur carrefour de LUNEL OUEST situé, dans le cas de cette variante, près du cimetière Saint-Pierre et reprend le tracé de la variante V2o pour atteindre la RD61.

Depuis le carrefour de LUNEL OUEST, son raccordement nord vers la RN113 s'effectue par une nouvelle liaison empruntant au départ le chemin du Fesc. Comme dans le cas des variantes V1o et V2o, cette liaison ne rentre pas dans le cadre de l'opération de la déviation de LUNEL - LUNEL VIEL. Elle reste à créer par les collectivités territoriales.

Au sud, une bretelle d'accès à la déviation sera réalisée à partir de la RD24 en entrée de SAINT JUST. Un ouvrage à gabarit réduit (hauteur 2,50m) permet à la piste cyclable reliant SAINT JUST à LUNEL de traverser cette bretelle en passage dénivelé. Les deux routes départementales RD110 et RD24E1 sont rétablies. La déviation passe au dessus de la RD110 (rue de LUNEL VIEL) et la continuité de la RD24E1 (rue des Etoffes) est maintenue via le chemin du Fesc, la RD24 et la bretelle d'accès au carrefour de LUNEL OUEST.

#### 4.2.4. La variante V4o

La variante V4o suit le même tracé que la variante V3o jusqu'à la traversée du Dardaillon Ouest; elle franchit la rivière un peu plus au sud que la variante précédente, puis longe la RD24E1 (chemin des Etoffes) jusqu'au futur carrefour de LUNEL OUEST tout proche du cimetière Saint-Pierre.

Le tracé reprend ensuite celui de la variante V2o pour continuer vers le tronc commun jusqu'à la RD61.

Le principe de fonctionnement du carrefour de LUNEL OUEST est identique à celui de la variante V3o mais avec la bretelle d'accès à la RD24 plus courte (300 m au lieu de 600m). Les rétablissements des routes départementales sont similaires.

### 4.3. Les 4 variantes Est

L'ensemble de ces variantes de tracé se situe dans le champ d'inondation du Vidourle.

La position des variantes induit un impact hydraulique plus ou moins fort selon la configuration de l'opposition au champ d'expansion des crues du Vidourle. Cependant cet impact ne se traduira pas en terme d'aggravation d'inondation puisque le projet de la déviation sera conçu pour assurer une transparence hydraulique avec la mise en place d'ouvrages de décharge de capacité suffisante sous le remblai routier.

L'impact hydraulique résultant se traduira donc plutôt en terme économique par le coût des ouvrages à réaliser et dans une moindre mesure en terme d'insertion paysagère.

- 11 -

#### 4.3.1. La variante V1e

Sur cette section, la variante V1e correspond à la variante la plus au sud et donc la plus proche de l'agglomération de MARSILLARGUES.

En progressant vers l'est après le franchissement de la RD34 le tracé passe au dessus de la voie ferrée actuellement désaffectée. L'ouvrage présente un gabarit chemin de fer puisque Réseau Ferré de France (RFF) souhaite conserver la voie pour une éventuelle réhabilitation jusqu'à MARSILLARGUES.

Au delà de la voie ferrée et jusqu'au franchissement de la RD34 E3 et du Vidourle, le tracé est calé sur une voie existante sans bouleversement important du parcellaire. C'est sur cette partie de tracé, au droit de la RD34 E7, que le futur carrefour de LUNEL EST a été implanté. Il n'y a plus d'habitation proche à l'exception de constructions précaires.

Après la traversée du Vidourle à 300m en amont du seuil des moulins Saint-Bernard, le tracé parcourt en une grande courbe un paysage agricole jusqu'à la fin du projet de la déviation matérialisée par le futur giratoire dit « d'AIMARGUES » qui se situe sur le carrefour actuel des RN113, RN572 et RD12.

Le projet prévoit aussi de nouveaux dispositifs de communication:

- Une route nouvelle à 2 voies de 800m de long relie le carrefour de LUNEL EST au carrefour giratoire actuel RN113/ RD34 (vers A9) proche du centre commercial « les Portes de la Mer ».
- La RD34 E7 qui reste déconnectée de la nouvelle infrastructure, franchira la déviation par dénivelation.
- Sur le giratoire RN113 / RD34 (vers A9), une branche sera également rajoutée pour permettre l'accès direct à la zone d'activités sportives de Dassargues.
- Les piétons et cyclistes venant de LUNEL pourront accéder sans danger à Dassargues par l'intermédiaire d'un passage dénivelé à gabarit réduit (2,50 m) sous la voie de liaison entre les deux giratoires.

Avec la traversée du périmètre de protection éloigné du captage en eau potable de Capoulière de Grace à MARSILLARGUES, la variante V1e a un impact modéré sur la ressource en eau.

#### 4.3.2. La variante V2e

La variante V2e s'éloigne de la variante V1e peu après la RD34 en s'incurvant vers MARSILLARGUES au droit du franchissement de la voie ferrée, pour remonter jusqu'à 400m du giratoire RN113 / RD34 (vers A9) au niveau de l'implantation du carrefour de LUNEL EST.

Au delà, le tracé reste parallèle à la RN113, franchit le RD34 E3 et le Vidourle à 800m en amont du seuil des moulins Saint-Bernard en sortie du méandre du Vidourle. De la même façon que la variante V1e, V2e rejoint le futur carrefour d'AIMARGUES en morcelant moins le territoire communal.

Les principes de rétablissement ou d'aménagement des communications restent identiques à ceux de la variante V1e.

#### 4.3.3. La variante V3e

La variante V3e diverge du tracé de la variante V1e peu après le franchissement de la voie ferrée en remontant directement vers le giratoire existant RN113/RD34 (vers A9) pour s'en rapprocher de 200m.

Le nouveau carrefour de LUNEL EST est implanté à cette proximité avec les mêmes dispositions concernant les rétablissements et aménagements de communications que pour la variante V1e. Ensuite le tracé borde le complexe sportif de Dassargues, franchit la RD34 E3 et le Vidourle et vient se raccorder à la RN113 actuelle sur le futur carrefour d'AIMARGUES.

Le franchissement du Vidourle s'effectue dans la section la plus étroite de son méandre à 200m en amont de celui effectué par la variante V2e, soit à 500m en aval du pont de LUNEL actuel.

- 12 -

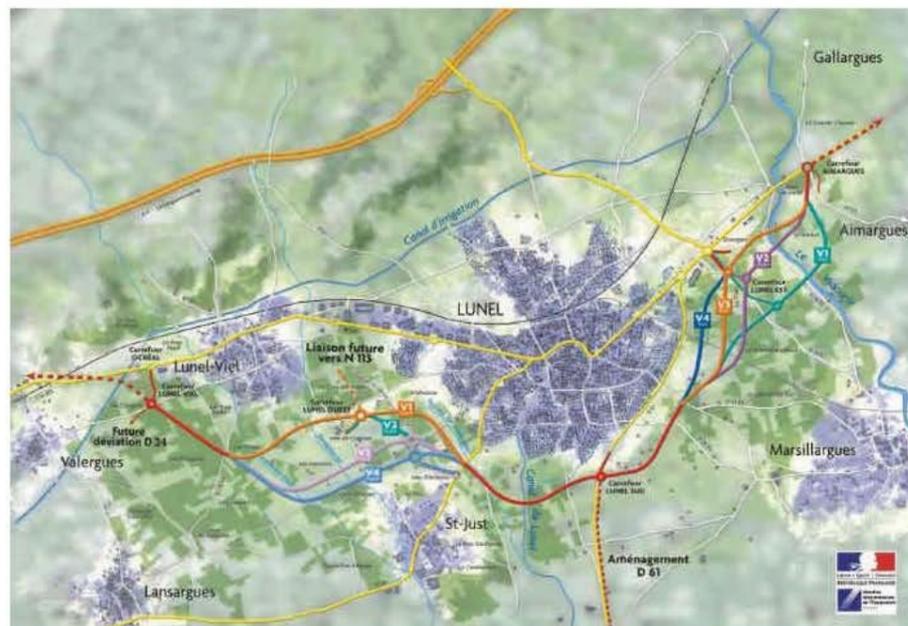


#### 4.3.4. La variante V4e

La variante V4e est la plus proche du secteur urbain ; elle se sépare de la partie de tracé commun après la RD61 juste avant le franchissement de la RD34 pour remonter vers la RN113 en restant à environ 200m parallèle à la RD61 et en franchissant l'ancienne voie ferrée.

Le futur carrefour de LUNEL EST est situé au même emplacement que pour la variante V3e. Au delà de ce carrefour le tracé reprend sans modification le même parcours que la variante V3e jusqu'au carrefour d'AIMARGUES.

Les dispositions concernant les rétablissements et aménagements de communications aux abords du carrefour de LUNEL EST restent identiques à ceux des autres variantes.



### Éléments permettant l'appréciation du public sur la qualité des variantes proposées.

#### 5.1. Dossier de concertation publique

Un dossier de concertation a été mis à disposition du public selon les modalités décrites précédemment.

Il contient une synthèse non technique des études comparatives des variantes récapitulées dans le document appelé « APS 1ere phase » transmis pour la consultation des administrations, collectivités et institutions.

Le dossier de concertation propose (Pages 42 et 48) un tableau permettant d'évaluer chaque tronçon du tracé et de ses variantes en fonction des thèmes suivants :

- Cours d'eau, zones inondables,
- Eaux souterraines, ressource en eau,
- Milieu naturel (faune et flore),
- Agriculture,
- Paysage,
- Habitats, cadre de vie,
- Patrimoine,
- Urbanisme et développement,
- Desserte, fonctionnement.

L'impact du projet sur le thème a été représenté par un gradient de couleurs : vert (impact faible), jaune (impact moyen), orange (impact modéré), rouge (impact fort), marron (impact très fort).

Un texte accompagne chaque évaluation en fournissant des données justifiant le niveau d'impact.

#### 5.2. Panneaux d'exposition

Les panneaux exposés durant le mois de juin 2005 dans les 7 communes concernées par le projet présentent également un tableau comparatif des variantes qui a été simplifié pour en faciliter une lecture adaptée à ce support.

Une carte des sections ouest et est y est représentée. Les variantes y sont évaluées sur les thèmes globalisés suivants : **L'eau, le milieu humain, le secteur agricole.**

#### 5.3. Dépliant de présentation du projet

Le dépliant a été mis à la disposition du public dans les mairies, à la communauté de communes, à la DDE et à l'accueil des réunions publiques.

Il présente une carte du tracé et de ses variantes. Chaque variante est décrite avec ses principaux avantages (en vert) et les impacts devant être compensés (en orange).

Ce dépliant présente un volet à détacher sous forme d'une lettre pré-affranchie à l'adresse de la DDE de l'Hérault en vue de recueillir les avis individuels. Cet avis sur le tracé et ses variantes peut s'exprimer par une rédaction libre et par le choix d'une ou plusieurs variantes préférées.

Au total 314 lettres « T » sont arrivées à la DDE de juin à novembre 2005. Les avis portent majoritairement sur la section à l'ouest de la RD61. L'ensemble des avis consignés a été reporté sur un tableau récapitulatif et exploité au même titre que les inscriptions sur les registres, les courriers libres et les avis exprimés en réunion publique. L'exploitation statistique des suffrages pour telle ou telle variante est peu révélatrice : certaines associations ou collectifs ont envoyé en nombre le choix d'une variante espérant par ce biais donner du poids à leur préférence.



## Les observations du public et des associations

### 6.1. Familles d'observations

#### 6.1.1. Volonté réelle de concerter

Ces interrogations portent sur la réalité du débat et la volonté de dialogue :

Comment le maître d'ouvrage prendra en compte les remarques faites (n'y a-t-il pas prédominance de certains avis sur d'autres) ?

La DDE n'a-t-elle pas déjà choisi des variantes ?

Pourquoi ne pas avoir contacté personnellement tous les propriétaires concernés ?

#### 6.1.2. Opportunité du projet

Des observations remettent en cause le contenu du projet :

Pourquoi ne pas trouver des solutions qui ne créent pas de nouvelle infrastructure (élargissement ou adaptation du réseau existant : chemin le long du canal BRL, gratuité de l'A9) ou des aménagements autres que la route (feroutage, développement des transports en commun ferroviaires) ?

Pourquoi ne pas passer au nord de la commune en parallèle de l'A9 et de la future LGV où il y a moins d'urbanisation ?

Pourquoi ne pas réutiliser le pont actuel de Lunel et la RD61 jusqu'au carrefour de Lunel-Sud ?

#### 6.1.3. Ordonnancement des travaux et capacité de financement

Les avis signalent les sections à réaliser en priorité : Notamment, la mise à 2x2 voies de la RD61 impose pour certains le traitement prioritaire de la jonction RD61 – RD34 nord.

Certains signalent qu'il faudrait traiter en priorité les traversées de Baillargues et Vendargues beaucoup plus saturées. Les doutes se portent sur la capacité de financer dans des délais raisonnables ce projet en dépit d'une situation d'urgence.

#### 6.1.4. Impact sur l'environnement

Les remarques concernant l'environnement sont plutôt abordées par rapport à des situations individuelles. Les impacts sur le paysage et la pollution ont été parfois abordés mais les thèmes liés au bruit et à l'hydraulique sont prédominants :

##### **Bruit :**

Quelles garanties seront données par l'État en matière de protection ? La route va déranger des secteurs ruraux où le choix d'y vivre était motivé par la tranquillité. Il est nécessaire de privilégier les secteurs d'habitat les plus denses (lotissements). Les giratoires risquent d'accentuer la nuisance.

##### **Hydraulique :**

Les observations sur ce sujet ont été nombreuses et contenaient parfois des propositions alternatives (route « canal » permettant de récupérer les eaux issues des crues, route « digue » retenant les eaux). En dépit d'une réunion spéciale sur l'hydraulique, ce thème a été abordé dans chaque réunion.

- 15 -

Les questions portent principalement sur la capacité à rendre une route « transparente » aux crues, à la suffisance des hypothèses prises en compte pour la modélisation des crues.

Les solutions techniques assurant la protection de la ressource en eau et prévenant du risque de pollution des nappes et cours d'eau sont également abordées.

##### **Paysage :**

Les hauteurs de remblais préoccupent les riverains

#### 6.1.5. Respect des activités d'exploitation du territoire traversé

Certains exploitants ont indiqué que leurs activités (cultures maraîchères, « bio » ou élevage de gibier) disposent d'un cahier des charges très strict qui interdit la proximité d'axes routiers à fort trafic. Si leur exploitation n'est pas directement touchée, leur activité devra être adaptée de façon préjudiciable.

## 6.2. Observations spécifiques à chaque commune

### 6.2.1. Lunel-Viel

#### **Nuisances environnementales :**

Crainte de la dévalorisation des propriétés bâties (cumulée à l'incinérateur) et de perte de l'identité de village « paisible ».

#### **Bruit :**

Les riverains des lotissements du sud évoquent le bruit généré par la déviation située « trop près » et interrogent l'État sur les dispositifs de protection phonique prévus.

#### **Pollution de l'air :**

Les habitants du sud de la commune évoquent le risque de détérioration de la qualité de l'air par le trafic sur la déviation sur une commune qui subit déjà la pollution d'un incinérateur.

#### **Rétablissement de chemins ruraux :**

La route ne va-t-elle pas interrompre les cheminements des piétons et cycles vers les zones de loisirs de plein air ?

### 6.2.2. Saint-Just

#### **Nuisances environnementales :**

Impact du tracé V1o et V2o sur le secteur Mas de Cadoule, « Cros des Anèdes » – Rue de la Croix de Joubert (19 habitations).

Le Mas de Cadoule accueille des gîtes ruraux et a développé une offre de qualité d'hébergement reconnu par les collectivités grâce à son environnement privilégié : Les variantes V1o et V2o détruisent cette qualité. Solutions alternatives : Passer au sud (V3o et V4o) ou plus au Nord : Une « V5o » au nord du chemin de la Croix de Joubert est proposée par la commune de Saint-Just. V3o et V4o parcourent un espace naturel de loisirs (promenades) au nord ouest de Saint-Just.

#### **Domaine agricole et exploitations :**

- 16 -



Les variantes V3o et V4o détruisent des exploitations de qualité (élevage de gibier, vergers, maraîchages) sur un domaine agricole des plus valorisés du secteur. Elles partagent et déstructurent de grandes exploitations.

### 6.2.3. Lunel

#### Nuisances sonores :

Les lotissements du sud de Lunel (lotissement les Bastides) s'inquiètent du bruit généré par le tracé (tronc commun sud) : Quelles solutions seront proposées ? La gêne pour les équipements scolaires est également dénoncée.

#### Trafic :

La mise à 2x2 voies de la RD61 risque de provoquer des bouchons si elle est réalisée avant la déviation de la RN113.

Le futur carrefour de Lunel-Sud sera un point de saturation du trafic (intersection de deux routes à 2x2 voies).

#### Indemnités :

L'État va-t-il indemniser les habitations touchées par les nuisances et les exploitations perturbées.

#### Aménagement :

Le cimetière Saint-Pierre ne doit pas être isolé de la commune de Lunel par un tracé. La V1o supprime l'espace « tampon » entre le cimetière et la zone urbanisée.

#### Hydraulique :

Le tracé pourrait servir de digue de protection au sud est de Lunel. Il est indispensable d'assurer une transparence suffisante au Canal de Lunel qui est l'exutoire de tout le pluvial. L'impact en termes de pollution et de saturation du rejet des eaux de plate-forme sur le canal est dénoncé.

L'étude doit prévoir la combinaison d'un phénomène de crues comme en septembre 2002 avec une pluie exceptionnelle (comme en septembre 2003) ; Quelles marges de sécurité s'est-on donné ?

### 6.2.4. Marsillargues

#### Hydraulique :

Les propos visent à s'interroger sur la compatibilité des variantes (notamment V1e) avec les aménagements prévus dans le cadre du «Plan Vidourle».

Doutes sur la capacité réelle de « transparence ». Comment le tracé prendra en compte le projet de « déversoir » du Syndicat Interdépartemental du Vidourle.

Suffisance de l'aléa d'inondation pris en considération pour l'étude hydraulique. Impact sur le niveau de crue des tracés : Constat d'échecs pour les aménagements du passé (RD 61, déviation Aimargues).

Impact sur les écoulements superficiels : la route ne doit pas augmenter la durée de submersion des terres agricoles en période de crue.

Proposition d'une route « canal » qui évacuerait les eaux vers le canal de Lunel ; cette route « inondable » serait au niveau du terrain naturel et ses fossés évacueraient l'eau vers les exutoires.

#### Accès :

Demande de l'aménagement d'un carrefour giratoire RD 34 – RD 61 à la place du carrefour à feux. Souhaits exprimés pour permettre l'accès à MARSILLARGUES par la RD 34 E7.

#### Remblais :

- 17 -

Remarques sur la hauteur du remblai et son impact sur la plaine agricole. Transparence pour les circulations d'engins agricoles ou de piétons (possibilité d'emprunter les ouvrages de transparence hydraulique).

#### Indemnités :

L'État doit s'engager sur l'indemnisation de la perte d'exploitation agricole consécutive au tracé, ce secteur agricole étant déjà sinistré par les crues.

### 6.2.5. Aimargues

#### Sécurité :

La dangerosité du carrefour actuel RN 113 – RN 572 mérite son traitement prioritaire.

#### Hydraulique :

Proposition de créer une route « digue » pour protéger les exploitations agricoles.

### 6.2.6. Valergues et Gallargues-le-Montueux

Les populations de ces communes se sont moins mobilisées sur ce projet étant donné l'absence d'impact direct sur chacun de leur territoire communal.

## 6.3. L'avis des associations consultées

Marsillargues Protection Prévention inondations (MPPI) - Marsillargues	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas d'opposition à la V4e mais la compatibilité avec les aménagements du SMIV n'est pas garantie tant que ceux-ci ne sont pas approuvés par une DUP (opposition partielle de la commune de Marsillargues et de l'association).</li> <li>- L'insuffisance constatée du canal de Lunel n'indique pas qui en financera le requalibrage.</li> <li>- Précisions demandées sur certains éléments techniques de l'étude hydraulique, sur les exutoires potentiels et la protection de l'AEP.</li> </ul>
Association Défense du Pays de Lunel et de la Petite Camargue (ADPLPC) - Lunel	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Destruction d'un cadre de vie au sud après la destruction au nord par la LGV. Limitation des espaces pour la chasse.</li> <li>- Impose l'abandon de l'agriculture biologique de part et d'autre de 250m du tracé.</li> <li>- Risque d'inondation au niveau du ruisseau du Gazon et du canal de Lunel et pas de variante dans ce secteur.</li> <li>- Pas de prise en compte de l'aggravation des conditions climatiques qui favorise les phénomènes extrêmes.</li> <li>- Suggère l'utilisation des infrastructures existantes (A9 gratuite au nord et RD61 au sud)</li> </ul>
Association de Prévention des Inondations de Lunel (APPIL)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas d'opposition au projet compte tenu de l'engagement de transparence hydraulique.</li> <li>- Concertation avec le SMI Vidourle nécessaire pour assurer une compatibilité avec les digues de protection rapprochée</li> </ul>
Fédération de l'Hérault pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas d'impact sur le milieu aquatique du fait de l'absence de pile dans le lit mineur.</li> <li>- Attention particulière à porter sur le dimensionnement et l'entretien des ouvrages destinés aux eaux de ruissellement</li> </ul>

- 18 -



<b>Collectif des Riverains de l'impasse de l'Olivette - Lunel</b>	<p>Opposition à la V1o :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le POS prévoyait un ER à l'est du cimetière, les constructions n'ont pas pris en compte les nuisances d'une route à proximité,</li> <li>- « Coupure » du cimetière avec la ville de Lunel,</li> <li>- Impact sur ripisylve du ruisseau de la Porte,</li> <li>- Suppression de la zone verte faisant écran avec les zones d'urbanisation actuelle et future</li> <li>- Tracé le plus proche des lycées défavorable aux modes doux de déplacement</li> </ul> <p>Favorable à V2o ou V3o (V4o trop proche des lotissements de Saint-Just) Demande d'éviter les passages en hauteur (franchissement de la 2x2 voies au dessus des axes existants) afin de minimiser les nuisances sonores. Souhaite un objectif plus ambitieux que la seule réglementation en terme de niveaux sonores à atteindre.</p>
---	--

### Les avis des institutions

Les avis ci-après sont ceux parvenus à la DDE et exprimés par écrit ou au cours de réunions spécifiques.

<b>Conseil Général de l'Hérault</b>	<p>Par décision du 26/09/2005, le CG34 rappelle l'urgence de la réalisation de la déviation et demandent un engagement rapide de la réflexion sur le tronçon entre VENDARGUES et LUNEL-VIEL. Le CG34 note l'enjeu d'intégration dans l'environnement (agriculture, ressource en eau et zones inondables). En terme de fonctionnement le projet devra :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Permettre un raccordement aisé sur l'échangeur A9 de Lunel,</li> <li>- Rétablir toutes les routes départementales intersectées,</li> <li>- Desservir de façon attractive les communes du secteur et leurs projets d'urbanisation nouvelle,</li> <li>- Prévoir des protections phoniques pour les habitations proche du tracé.</li> </ul> <p>A l'ouest, le CG34 plaide pour un tracé type V1o plus au nord de l'urbanisation des Anèdes (chemin Croix de Joubert) qui desserve la future zone d'activités de la CCPL. Toutefois il est indispensable de compléter ce tracé par un carrefour supplémentaire sur la RD24 pour la desserte de Saint-Just.</p> <p>A l'est, le choix du CG34 se porte sur la V4e impactant moins le milieu agricole et compatible avec les aménagements du Vidourle. La priorité devra en outre être donnée à la réalisation de la section comprise entre la RD34 et la RD61 dont l'aménagement à 2x2 voies est engagé.</p>
<b>Conseil Général du Gard</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inquiétude sur l'importance de trafic reporté à l'horizon 2020 sur RN113 et sa conséquence sur le réseau départemental.</li> <li>- Demande connaissance des engagements de l'État sur l'aménagement à l'Est de la déviation,</li> </ul>
<b>Commune de LUNEL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- favorable à V2o,</li> <li>- opposition à V1o : proximité habitat existant, coupure avec cimetière et extension compromise</li> <li>- opposition à V3o et V4o trop éloignées de la RN113 actuelle pour permettre son usage souhaité</li> <li>- favorable à la V2e,</li> <li>- opposition à V3e-V4e (frein à extension Dassargues), V1e trop éloignée</li> </ul>
<b>Commune de LUNEL-</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Favorable à V2o adaptée au nord</li> </ul>

- 19 -

<b>VIEL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Demande la prise en compte de l'implantation de la nouvelle station épuration</li> </ul>
<b>Commune de SAINT-JUST</b>	<p>Favorable à V2o adaptée au nord du chemin de la Croix de Joubert. Approuve le carrefour sur RD110 mais souhaite un carrefour complémentaire sur RD24</p>
<b>Commune de GALLARGUES</b>	<p>Délibération CM du 7/09/2005 : choix du tracé le plus direct (« tracé bleu » - V4e)</p>
<b>Commune de MARSILLARGUES</b>	<p>Favorable à V4e. Souhaite voir améliorer la desserte de Marsillargues</p>
<b>Direction Régionale de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE)</b>	<p>Communication de 7 installations classées (hors EDF-GDF) dans le secteur soumises à autorisation Préfectorale au titre du Code de l'Environnement. Pas de présence de carrières ni de mines.</p>
<b>Direction Régionale de l'Environnement (DIREN)</b>	<p>Approbation du dossier sous réserve de confirmation de la compensation de l'impact sur l'environnement (traitement de l'incidence sur la zone inondable, des nuisances sonores et qualité des traitements paysagers à développer dans le cadre de l'étude d'impact). Vigilance à renouveler dans le cadre des procédures liées à la loi sur l'eau sur la nature et la qualité des dispositifs que vous serez amenés à mettre en œuvre pour traiter de l'impact de la zone inondable</p>
<b>Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales (DDASS)- 34</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eviter les périmètres rapprochés des captages Régine et Dassargues (V3/4o et V1/2<sup>e</sup> préférables).</li> <li>- Réaliser le recensement des captages priés AEP</li> <li>- Info sur forage Régine (rapport géologique en cours) et champ Dassargues (DUP révision en cours)</li> <li>- Bruit : V2o et V1e moins pénalisantes</li> <li>- Air/Santé : Volet à développer ultérieurement conformément circulaire 25/02/2005. V1o et V1e les plus pénalisantes mais V3e et V4e pénalisantes pour espace sportif Dassargues (seuls équipements sensibles recensés hors projet Pôle de santé).</li> </ul>
<b>Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales (DDASS) - 30</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Variantes jugées équivalentes pour le Gard (sauf V1E la plus défavorable sur la ressource eau)</li> <li>- informations sur captage Baïsses et puits d'Aimargues et demande de détailler les dispositifs de collecte des eaux de plate-forme dans l'étude solution retenue.</li> <li>- Recommande la réalisation de mesures sonométriques après le choix de la variante et de développer par la suite le volet santé.</li> </ul>
<b>Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt (DDAF) - 34</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prendre en compte des observations éventuelles de la MISE34 au titre de la police de l'eau</li> <li>- pas de préférence pour une variante toutes créant des impacts similaires importants sur l'agriculture,</li> <li>- Le maître d'ouvrage aura la charge financière des mesures compensatoires (code rural L352.1-L123.24).</li> <li>- Avis des chambres d'agriculture et INAO requis</li> <li>- Nécessité de privilégier l'implantation de la future station d'épuration de Lunel-Viel.</li> </ul>
<b>Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt (DDAF) - 30</b>	<p>Aucune observation au titre du code Forestier et de la Police des eaux.</p>
<b>Direction Départementale de l'Agriculture et de la</b>	<p>Sans observation particulière</p>

- 20 -



Forêt (DDAF) – 30 et DISE 30	
Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Hérault	Satisfaction de voir ce projet à l'ordre du jour qui améliorera la desserte des zones d'activités. Avis favorable pour V2o+V4e: - proximité des zones urbanisées - limitation des impacts sur milieu naturel et environnement (dont zones inondables)
Chambre d'Agriculture de l'Hérault	Analyse satisfaisante des impacts sur les exploitations touchées. A compléter par l'impact sur les exploitations non touchées (analyse des effets de coupure). - Impact fort des variantes sur l'activité agricole mais plus favorable pour V1o et V4e (perturbation et déstructuration limitées) - demande de poursuivre la concertation avec la profession agricole
Chambre d'Agriculture du Gard	- favorable à V4e - Opposition à V1e (fort impact agricole) - demande de concertation étroite entre projets d'infrastructure (LGV, RN113) et d'aménagement SMIV en cours
Institut National des Appellations d'Origine (INAO)	Pas d'objection à opposer au projet.
Réseau Ferré de France (RFF)	- confirmation du maintien de voie ferrée (gabarit 5,35m) - souhait de cohérence pour les études hydrauliques concernant le Vidourle
Syndicat Mixte Interdépartemental du Vidourle	- accord pour pont à haubans plus compatible avec digue déversante - contre la V1E au vu de la perception négative de la population en terme d'inondation - pour la V4E compatible avec digue de protection de LUNEL mais demande de discussion approfondie avec DDE

- 21 -

## Synthèse des avis sur le projet et éléments de réponses du Maître d'ouvrage

### **8.1. Concernant l'opportunité d'un projet au nord de Lunel**

Le choix d'un tracé au sud de Lunel a été établi à l'occasion de l'avant projet sommaire d'itinéraire (APSI 1<sup>er</sup> phase) entre Nîmes et Montpellier de 1992 à 1994.

Durant cette période la consultation des administrations et une concertation avec les élus a défini le choix de réaliser une artère interurbaine entre les deux métropoles régionales plus apte à assurer les fonctions d'échange et de desserte locale pour la future RN113.

Les élus ont par ailleurs entériné l'option fondamentale de passage au sud de Lunel et de Lunel-Viel. Ce choix s'est imposé par la faculté de desserte du littoral et des communes périphériques de Lunel que n'offrait pas un passage au nord.

La concertation suivante effectuée entre 1997 et 1999 portait sur le choix au sud entre une variante B1 aménageant sur place la RD61 et la RN113 pour franchir le Vidourle et une variante B2 créant une route neuve et un nouvel OA de franchissement du Vidourle. Cette dernière variante B2 a été privilégiée car moins pénalisante pour le développement urbain et le fonctionnement des réseaux.

L'itinéraire RN113 Nîmes-Montpellier a pour vocation d'assurer les échanges interurbains entre les deux métropoles régionales mais aussi de permettre la desserte des communes intermédiaires dont les flux sont principalement tournés vers l'un ou l'autre des deux pôles d'extrémité. Ce secteur est la rencontre des flux d'échange est-ouest assurés par la RN113 et nord – sud entre A9 et le littoral, du fait de la présence structurante de la RD61 et son rôle privilégié de desserte vers les stations balnéaires.

Cet objectif à dimension locale n'est pas à comparer avec les besoins de transit assurés par l'A9 dans le couloir languedocien. Ainsi l'aménagement de la RN113 entre Nîmes et Montpellier ne vise pas à se substituer à l'autoroute mais à assurer un itinéraire d'échange local efficace en parallèle de cette autoroute.

En dépit de cet historique des décisions évoqué avec le public et rappelé aux administrations, le principe d'une déviation par le nord a été souvent évoqué comme une alternative plausible au projet actuel.

Les avantages d'un tracé au nord évoqués par ceux qui le revendiquent sont :

- Peu de nuisances sonores sur les secteurs urbanisés moins présents,
- Moins d'impact sur les zones agricoles,
- Le jumelage avec le tracé LGV concentrant les nuisances,
- Itinéraire court et alternatif à l'autoroute A9.

Enfin, la présence limitée des zones inondables et le relief plus marqué dans le secteur nord de Lunel, sont favorables à une diminution du coût d'un tel projet. Ainsi il est fait objection que le coût important du tracé au sud imposé par la réalisation d'ouvrages de transparence hydraulique, est de nature à remettre en cause le choix d'un passage au sud.

Une étude sommaire d'un éventuel tracé au nord a permis d'étudier la pertinence des arguments opposés.

Le coût du tracé au sud issu de l'analyse comparative de variantes s'inscrit dans une fourchette allant de 124 M€ pour une solution prenant en compte un aménagement adapté aux projets du Syndicat Mixte Interdépartemental du Vidourle à 157 M€ pour une solution standard issue des variantes les mieux acceptées à ce stade de la concertation..

- 22 -



L'esquisse de tracé étudiée au nord a été définie pour assurer à minima les objectifs de transit et de desserte locale de l'itinéraire (3 points d'échange au lieu des 5 de la solution au sud). Le coût de ce tracé peut être estimé à 117 M€. A cette évaluation doit se rajouter le coût induit pour les collectivités afin d'offrir à terme des fonctionnalités similaires (prolongement aménagement de la RD61, surcoût projet déviation RD24...), d'un montant de 34 M€, soit un tracé global au nord estimé à 152 M€.

Ainsi le coût du tracé au nord est d'un ordre de grandeur sensiblement identique à celui du tracé au sud, mais ce dernier répond plus favorablement aux besoins d'échanges locaux exprimés par les collectivités concernées.

Concernant les enjeux naturalistes, la partie nord de la commune de Lunel qui est identifiée comme territoire naturel de valeur tant dans le projet de PLU que dans le SCOT du Pays de Lunel, présente des espaces boisés d'intérêt et constitue le « poumon vert » de la commune. La commune de Lunel envisage la mise en valeur des zones au nord pour les activités de loisirs. Ce territoire est enfin le seul lieu favorable aux pratiques cynégétiques de la commune. L'impact d'une infrastructure supplémentaire viendra encore plus limiter ce territoire à enjeux.

Un tracé au nord aurait pour impact la suppression de 10 ha d'AOC « Muscat de Lunel » et 13 ha d'AOC « Coteaux du Languedoc ». Si ces surfaces paraissent faibles il faut les évaluer au regard du repli déjà imposé par la LGV et du faible territoire en particulier pour l'AOC « Muscat de Lunel ». En outre, les nombreux mas viticoles offrent un paysage de qualité (« Piochs viticoles ») que les propriétaires se sont efforcés de mettre en valeur. Enfin ce territoire est propice à la volonté d'implantation de l'AOC « Olives de Nîmes » et d'élevage de chevaux.

L'analyse d'un tracé au nord au regard des différents enjeux en présence démontre que le choix effectué en 1994 reste encore aujourd'hui pertinent en dépit d'un coût réévalué à la dimension de la prise en compte de l'aléa d'inondation connu en septembre 2002.

### **8.2. Concernant l'adoption d'autres solutions transitoires**

La gratuité de l'autoroute A9 au droit de Lunel et l'adaptation des infrastructures existantes ont été également fréquemment évoquées. Les solutions alternatives au « tout voiture » sont exigées dans les réunions publiques.

De nouvelles politiques de transports dans le couloir languedocien peuvent en effet être impulsées pour offrir d'autres solutions que la création de routes. C'est l'enjeu du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Si cette réflexion vise à assurer un développement durable des transports, les échéances de mise en œuvre opérationnelle de ces politiques ne sont pas en mesure de correspondre aux enjeux locaux liés au trafic dans l'agglomération de Lunel.

Concernant la gratuité de l'A9, cette solution pour être efficace ne peut être envisagée que sur la totalité de l'axe entre Nîmes et Montpellier. On peut cependant s'interroger sur l'impact d'un report de trafic de près de 15 000 v/j sur l'A9 sur une section Gallargues - Montpellier déjà proche de la saturation à certaines périodes.

Si une telle solution apparaissait, cela reporterait à la charge des collectivités les aménagements localisés pour résoudre les problèmes de flux résiduels (exemple A9 - littoral ou accès de l'agglomération Lunelloise par le sud) avec un risque de moindre coordination dans le traitement global du problème.

### **8.3. Concernant le projet présenté à la concertation (choix des variantes ouest et est)**

- 23 -

#### **8.3.1. Tronc commun ouest (commune de Lunel-Viel)**

Cette section fait l'objet des remarques générales sur les contraintes environnementales notamment le bruit et la pollution de l'air vis à vis des lotissements du sud de Lunel-Viel.

Il a été rappelé que le projet étant un tracé neuf, il devra prendre en compte la réglementation récente dans ces domaines de l'environnement, en particulier le respect de la circulaire Équipement - Écologie - Santé du 25/02/2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

Des études spécifiques et des mesures qualifiant l'état initial, seront entreprises avant l'enquête publique préalable à la DUP. Ce secteur dispose déjà de données de suivi liées à la présence de l'incinérateur.

En terme de bruit, les niveaux sonores à atteindre sont également réglementés. Des mesures in situ qualifieront l'ambiance sonore actuelle afin de préciser les objectifs. Toutefois la tracé reste relativement éloigné des zones d'urbanisation du sud de Lunel-Viel (distance minimale des lotissements 300 m).

La commune de Lunel-Viel a également signalé son projet de station d'épuration. Ce projet a été implanté dans le périmètre d'étude de la déviation défini par arrêtés Préfectoral n°2005.01.465 du 21/02/2005 et n° - - du 08/11/ 2001. Les études de cette implantation sont très avancées et la DASS a confirmé que la difficulté de trouver un autre site. Le tracé routier devra être adapté pour maintenir le projet communal.

#### **8.3.2. Variantes ouest (communes de Lunel, Lunel-Viel et Saint-Just)**

##### **V1 ouest**

Ce tracé est rejeté tant par l'habitat pavillonnaire de l'est Lunellois que par l'habitat diffus autour du Mas de Cadoule pour son impact environnemental.

Le passage au nord est du cimetière est particulièrement dénoncé et fait l'objet d'une importante mobilisation des riverains relayée par les élus locaux.

##### **V2 ouest**

Cette variante a été jugée plus favorablement à l'exception de son parcours à proximité du secteur Mas de Cadoule et chemin de la croix de Joubert.

Les garanties en terme de protection sonores ont recueilli peu d'écho dans cette zone d'habitat diffus. Les qualités de ce tracé en terme de respect des espaces agricoles de qualité de Saint-Just sont atténuées par l'impact sur le secteur du Mas de Cadoule.

Une adaptation de ce tracé a été proposée par les collectivités dans un avis unanime, évitant au mieux le secteur impacté en le franchissant par le nord. Cette adaptation préserve tout l'espace agricole et limite les nuisances sur la plupart des habitations y compris le Mas de Cadoule.

Seul le parcours de cette variante dans le périmètre de protection rapproché du captage Regine constitue une contrainte à traiter par des dispositifs adaptés à convenir.

##### **V3 ouest**

Ce tracé est plébiscité par les opposants des deux précédentes variantes mais est rejeté par la commune de Saint-Just.

Son impact sur les espaces agricoles de qualité est dénoncé fermement par la profession agricole et les exploitants locaux. Certaines exploitations seraient indirectement atteintes (élevage, cultures « bio » et sensibles) par le cahier des charges strict qui leur est opposable. D'autre part, il présente des nuisances sur l'habitat diffus identiques à V1 et V2 pour lesquels la compensation prévue a peu convaincu.

La commune de Saint-Just y voit une fermeture à terme de son urbanisation.

- 24 -



Enfin, ce tracé parcourt sur la plus grande longueur les zones inondables des Dardaillon bien que l'impact sur les eaux souterraines soit sensiblement moindre.

#### **V4 ouest**

Cette solution présente les mêmes difficultés que la V3 bien que les arguments dénonçant un impact sur l'agriculture y soient moins manifestes.

L'opposition est marquée par la proximité relative de l'urbanisation de Saint-Just (150 à 200 m) et la coupure de la commune de son espace rural et de loisirs.

En terme fonctionnel, tout comme la V3, la desserte de l'ouest Lunellois n'est pas assurée de façon satisfaisante (en particulier les zones d'activités).

#### **8.3.3. Tronc commun sud**

Une des principales craintes exprimées porte sur les nuisances sonores que subirait le lotissement « Les Bastides » en bordure du ruisseau Le Gazon, plus proche zone d'habitat de la déviation (moins de 100m).

Dans ce secteur sud de Lunel, le tracé est très contraint afin d'éviter les nombreuses habitations isolées. Une solution plus au sud aurait conduit à rallonger de plus de 500m le tracé, à détruire plusieurs habitations et à déstructurer de grandes exploitations. Il sera donc indispensable de veiller à la protection sonore de ce lotissement. Le carrefour de Lunel sud (RD61) sera sensiblement décalé au sud pour s'éloigner au mieux des zones d'habitation.

Les autres préoccupations évoquent le risque d'inondation. Ce secteur autour du « Mas de Bory » coïncide avec l'exutoire naturel du pluvial que constitue le canal de Lunel. Le ruisseau du Gazon draine également une partie du pluvial. La zone comprise entre le canal de Lunel et la RD61 est une zone inondable (y compris lotissement « les Bastides » et Mas de Bory). Les habitants de ce secteur rejettent tout projet (Association ADPLPC) en dépit de l'assurance de transparence réaffirmée.

L'aggravation de la saturation du canal de Lunel a fait l'objet de multiples interrogations. Cette saturation est certes effective mais les rejets après traitement issus de l'infrastructure sont peu significatifs (moins du millième de la capacité de débit), on ne peut donc pas conclure à une aggravation des conditions. La commune de Lunel a engagé une opération visant à améliorer son réseau pluvial dans un but de protection contre les risques d'inondation. Ces travaux au delà de l'amélioration de la capacité du réseau, permettent de créer des retenues collinaires (exemple : bassin de rétention de la Laune pour le bassin versant Nord-Est).

Concernant le déversement des crues, les hypothèses de transparence hydraulique prennent en compte l'événement exceptionnel de septembre 2002 qui a dépassé la crue centennale jusqu'alors établie. Son adoption comme crue de référence assure l'absence d'élévation du niveau d'eau pour un phénomène similaire dans la modélisation adoptée pour l'étude. La marge de sécurité est donnée par une évaluation de l'impact d'une crue du Vidourle de 3 000 m<sup>3</sup>/s à l'A9.

Cette méthode de calcul a été choisie pour l'ensemble des études d'infrastructures réalisées dans ce secteur depuis la crue historique de 2002. L'ensemble des données relatives à l'eau fera l'objet d'une autorisation au titre du code de l'environnement (loi sur l'eau). La modélisation du phénomène de septembre 2002 est celle qui est adoptée par le Syndicat Mixte Interdépartemental du Vidourle pour son projet d'aménagement de la basse vallée entre VILLETTELLE (34) et la mer.

#### **8.3.4. Variantes est (communes de Lunel, Marsillargues et Aimargues)**

##### **V1 est**

C'est la variante la moins acceptée. Son parcours à travers la zone inondable suscite des craintes en dépit de la transparence annoncée. Les interrogations portent souvent sur sa compatibilité avec les aménagements projetés par le Syndicat Mixte Interdépartemental du Vidourle, en particulier la digue déversante en rive droite. Quelles que soient les solutions techniques de transparence annoncées, il

est à craindre les réticences d'un secteur souvent sinistré à voir un champ d'expansion de crues traversé par une infrastructure.

Si la V1e respecte l'habitat d'exploitation agricole et s'éloigne des périmètres de captage, c'est le tracé qui est le plus dénoncé pour l'effet de coupure qu'il peut induire (Marsillargues et Aimargues).

Son fonctionnement est également mis en doute du fait de la longue liaison nécessaire entre le carrefour de Lunel Est et le giratoire existant RN113 / RD34. Cette liaison crée d'autre part une nouvelle infrastructure dans le champ d'expansion des crues du Vidourle.

##### **V2 est**

L'intérêt fonctionnel de la V2e a été reconnu en ce qui concerne les échanges RD34 – RD61 (distance favorable entre carrefours). L'extension de l'espace de loisirs de Dassargues est possible.

Toutefois cette variante reste encore décriée pour sa consommation d'espace agricole et l'effet de coupure qu'elle induit dans la plaine de Marsillargues.

La compatibilité avec les aménagements du SMIV reste encore à démontrer, le remblai en opposition au sens des écoulements naturels nécessitant des ouvrages de transparence importants.

A noter que certains propos ont affirmé que cette variante était privilégiée par l'État.

##### **V3 est**

Cette variante libère plus l'espace agricole de Marsillargues que les V1e et V2e. Elle vient toutefois perturber de grandes exploitations par un effet de coupure.

Les interrogations ont porté sur le statut futur des espaces agricoles compris entre cette variante et la RD61. L'effet de coupure avec le reste de la plaine risque de faire évoluer l'usage des sols en affaiblissant la qualité d'exploitation pratiquée (repli de l'exploitation pratiquée sur d'autres terrains en raison de l'isolement ou éloignement suite aux rétablissements de chemins).

La V3e est également rejetée en raison de la contrainte qu'elle impose sur l'extension de l'espace de loisirs de Dassargues.

Enfin le franchissement commun du Vidourle par V3e et V4e se fait dans un méandre ce qui peut constituer un élément d'instabilité dans le temps (risque d'érosion des berges et de sédimentation là où les vitesses sont différenciées).

##### **V4 est**

En dépit de sa proximité des espaces urbains, cette variante est apparue fréquemment la mieux acceptée. Elle constitue un axe parallèle à la RD61 et limite de ce fait l'espace « tampon » entre les deux infrastructures. Les nuisances qu'elle pourrait induire sont moins craintes probablement du fait de l'ambiance sonore déjà dégradée par la RD61 (« route de la mer »).

Si ce tracé perturbe certaines exploitations, cela reste à la frontière de la plaine agricole de Marsillargues et limite l'impact en terme de coupure.

Quelques habitations isolées, souvent siège d'une exploitation, risquent de subir des nuisances sonores.

De la même manière que la V3e, la V4e limite l'extension de la zone de loisirs de Dassargues. D'autre part, la proximité du carrefour de Lunel-Est avec le giratoire « Portes de la Mer » existant (200 m) est défavorable au bon fonctionnement des échanges à l'est.

Enfin cette variante délimite les secteurs voués à une protection contre les inondations par digue de second rang. Ce constat a fait suggérer à plusieurs d'attribuer au remblai routier une fonction de protection contre les crues que la digue de protection projetée par le SMIV doit assurer. A ce stade de l'étude, la variante a été étudiée pour proposer une transparence totale mais le rôle d'ouvrage hydraulique de protection pourrait fortement en réduire le coût de réalisation dans ce secteur.

Le tracé V4e reste le plus favorable à l'expansion des crues du Vidourle en cas de déversement par dessus les digues entre Lunel et Marsillargues (y compris avec l'hypothèse de digue déversante projetée par le SMIV).



### 8.3.5. Tronc commun est

Ce tron commun assurant le raccordement de routes les variantes sur le futur carrefour d'Airargues n'a pas fait l'objet d'observations particulières. La réalisation du carrefour d'Airargues (RD12 - RN572) a été jugé importante du fait du danger que représenterait le carrefour en croix actuel.

### Conclusions et propositions de tracé

Les tracés proposés à la concertation du public et l'avis des institutions, ont été établis sur une analyse de solutions variantes contrastées présentant le moins d'impact sur les thématiques étudiées. Ainsi les quatre variantes à l'ouest et à l'est de la déviation, ont été adoptées sans qu'un choix préférentiel du Maître d'ouvrage n'ait été exprimé, chacune étant réaliste dans ses caractéristiques.

Il s'avère toutefois qu'à l'écoute des nombreux avis et observations, aucune variante ne s'est révélée être sans contrainte ni impact. Toutefois le travail d'écoute des arguments et observations des uns et des autres a mis en évidence la valeur globale de deux variantes dont les caractéristiques méritaient d'être sensiblement adaptées pour en accroître encore le potentiel.

#### 9.1. Tracé proposé à l'ouest

Ainsi, à l'ouest la variante V2o présente le tracé le plus cohérent pour assurer une desserte favorable au développement des projets des collectivités (aménagement de zones d'activités et de zones d'urbanisation) et le plus respectueux des territoires agricoles aux plus forts enjeux. Cette variante s'éloigne suffisamment des quartiers actuels et futurs d'urbanisation de Lunel pour n'y avoir que peu d'impact.

L'impact le plus marquant de ce tracé est celui sur l'habitat isolé autour du Mas de Cadoule. Il est donc proposé d'adapter le tracé de V2o dans ce secteur par un parcours un peu plus au nord afin de minimiser les nuisances sonores sur le bâti et de favoriser l'ouverture de ce quartier sur le paysage agricole de Saint-Just.

Le tracé résultant de l'adaptation s'éloigne au nord du Mas de Cadoule, limitant les nuisances sur ce domaine et son activité de gîtes ruraux (distance 200 m) et contourne le quartier du chemin de la croix de Joubert (« Cros des Anèdes ») en assurant une distance minimale de 150 m avec la plupart des habitations isolées (à l'exception de 3 constructions). La modification de tracé permet de maintenir un remblai très proche du terrain naturel en revoyant les eaux de plate-forme après traitement vers le Dardaillon Est par un fossé le long de la RD110 et vers le ruisseau de la Porte.

A sud de Lunel-Viel le tracé est sensiblement remonté au nord afin d'autoriser l'implantation de la future station d'épuration en bordure du Dardaillon sur les terrains prévus par la commune.

Le carrefour de Lunel ouest est réalisé sur la RD110 entre Lunel-Viel et Saint-Just hors de la zone inondable du Dardaillon. Son raccordement direct à la RD110 assure le plus aisément la desserte de Lunel-Viel et Saint-Just. Il permettra ultérieurement la desserte de la future zone d'activités communautaire du Cap Miaoulaire et du centre ville de Lunel via la RN113 actuelle. La réalisation de la voirie de la zone d'activités sera à la charge de la communauté de communes Pays de Lunel dans le cadre de l'aménagement de la zone.

Les contraintes résiduelles concerneront :

- La protection du périmètre rapproché du captage Régine dont les dispositifs devront être élaborés sous le contrôle de l'hydrogéologue chargé d'étudier ce périmètre pour le compte de la DDASS de l'Hérault.
- La protection sonore des habitations restant à proximité du tracé qui devra assurer le respect des niveaux réglementaires.

#### Longueur de trajet consécutive à l'adaptation du tracé :

Longueur totale de la V2o résultante : 5 740 m (entre carrefours lunel-Viel et Lunel sud)

Longueur de la V2o initiale : 5 575 m (- 165 m)

Longueur de V1o : 5 725 m (-15 m)

Longueur de V3o : 5 652 m (-78 m)

Longueur de V4o : 5 645 m (- 95 m)

L'allongement de trajet reste modeste (165 m par rapport à la variante V2o initiale). Le carrefour positionné plus au nord et sur la RD110 permet de réduire les voies annexes à créer par les collectivités locales : 780 m (entre carrefour de Lunel ouest et RN113) au lieu de 1 370 m pour la V2o initiale et V3o.

#### 9.2. Tracé proposé à l'est

Les diverses observations, ont mis en évidence l'intérêt de la V4e tant sur le thème hydraulique concernant les eaux superficielles (limite l'emprise en zone inondable) que sur le respect du territoire agricole (moins d'effets de coupure et d'emprise).

Les nuisances sonores restent réduites (les lotissements au sud-est sont déjà isolés par buttes de terre de la RD61). Seules quelques habitations isolées doivent être protégées.

Toutefois, la V4e présentait le défaut de limiter l'extension de la zone d'activités de Dassargues (très décrié par la commune de Lunel) et l'attention de certaines administrations avait été portée sur le franchissement peu favorable du Vidourle dans un méandre.

En conséquence, il est proposé d'adapter le tracé V4e en le faisant adopter partiellement le tracé V2e pour franchir le Vidourle. Cette modification permet de maintenir tous les avantages de la V4e précédemment cités, en bénéficiant des éléments les plus positifs de V2e (non remis en cause dans cette section), tel un meilleur fonctionnement entre les carrefours à l'est (distance de 400 m) et un franchissement du Vidourle stabilisé.

Le tracé résultant reste entièrement compatible avec les aménagements envisagés par le SMI Vidourle.

Les contraintes résiduelles concernent :

- La destruction ou l'amputation de quelques exploitations de petite taille (notamment un verger)
- Les nuisances sonores sur quelques habitations isolées le long de la RD34
- Les rétablissements de voies de desserte agricole

#### Longueur de trajet consécutive à l'adaptation du tracé :

Longueur totale de la V4e résultante : 4 280 m (entre carrefours Lunel sud et Airargues)

Longueur de la V4e initiale : 4 490 m (+ 210 m)

Longueur de V3e : 4 530 m (+ 250 m)

Longueur de V2e : 4 460 m (+ 180 m)

Longueur de V1e : 4 580 m (+ 300 m)

Le tracé résultant à l'est de la RD61 est raccourci d'environ 200 m, ce qui compense suffisamment l'allongement à l'ouest.



### 9.3. Concertation relative au tracé proposé (comité d'orientation du 26 octobre 2005)

A l'issue de l'établissement de la proposition de tracé, le maître d'ouvrage a organisé le 26 octobre 2005 une réunion du comité d'orientation de la concertation afin de dresser un bilan de la période de concertation, de présenter le tracé retenu et de recueillir les observations sur ce tracé.

Ont été conviées à ce comité :

- Les co-financiers du projet (CG 34, Région LR, Communauté de Communes Pays de Lunel),
- Les 7 communes concernées,
- Les principales administrations locales de l'État (DDE 30 et 34, DDAF, DDASS, DIREN),
- Autres institutions (SMI Vidourle,...).

A l'occasion de cette réunion, les participants ont approuvé le tracé proposé par la DDE dans son ensemble et émettent les observations suivantes :

La **DDAF 34** attire l'attention sur la nécessité de ne pas remettre en cause l'accord obtenu après de très longues tractations sur l'emplacement de la future station d'épuration de Lunel Viel. La DDE confirme que le choix du tracé proposé répond entièrement à cette demande.

La **commune de Saint-Just**, après avoir souligné que la concertation a été très bien perçue par ses administrés, reproche au tracé proposé de n'avoir qu'un échangeur proche de la RD110 et un simple franchissement sur la RD24. L'échangeur RD110 n'apporte rien à Saint-Just, les élus souhaitent un deuxième carrefour sur la RD24.

Le **Conseil Général de l'Hérault** appuie la demande de Saint-Just en précisant que la RD110 n'a pas les caractéristiques pour desservir le secteur au sud de la déviation de la RN113. Le CG34 suggère au minimum la réalisation d'un demi-échangeur sur la RD24.

La **Commune de Lunel** est satisfaite de l'implantation actuelle des carrefours et craint qu'un carrefour complémentaire sur la RD24 ne vienne reporter du trafic non souhaité dans le secteur sud-est. La DDE propose une étude complémentaire de trafic pour répondre à cette question.

La **commune de Marsillargues** remarque qu'elle constitue une agglomération de 7000 habitants et qu'un accès direct à sa ville serait justifié.

La **DDE** rappelle que dans l'APSI il n'existait qu'un demi échangeur sur la RD61 ce qui pénalisait fortement Marsillargues. L'APS rend cet échangeur complet ce qui apporte pour Marsillargues une desserte fortement améliorée. Pour plus de fluidité, il resterait à traiter le carrefour à feux de la RD34, mais la desserte par ce carrefour n'est pas pénalisante puisque le trafic de la section nord de la RD61 sera soulagé de tout le trafic direct qui basculera sur la déviation. En outre, c'est à la demande de la Mairie de Marsillargues qu'aucun raccordement de la RD34e7 n'avait été prévu sur le carrefour giratoire de Lunel Est, ce principe n'étant pas figé pour l'avenir.

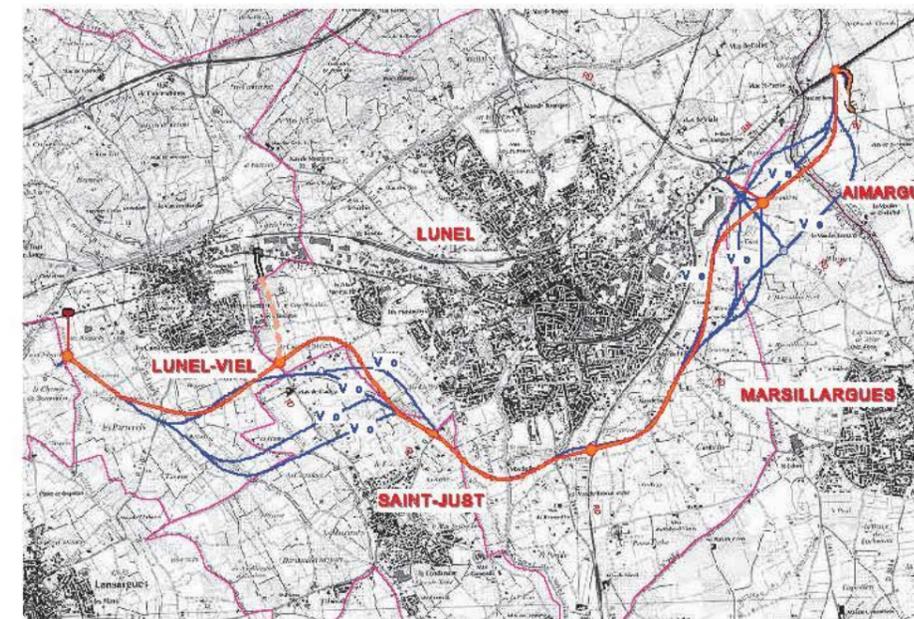
Le **Conseil Général 34** examinera la demande de modification du carrefour à feux RD 34 – Rd 61 dans le cadre de l'aménagement de la RD61 à 2x2 voies mais ne peut se prononcer à brève échéance. Concernant cet aménagement de la route départementale, le CG34 insiste sur l'importance de réaliser simultanément la section est de la déviation RN113 afin d'offrir un axe à 2x2 voies continue entre l'A9 et le littoral et d'éviter l'engorgement au sud de Lunel. Il signale l'importance de la dénivelation immédiate du carrefour de Lunel-sud.

Le **Syndicat Interdépartemental du Vidourle** plaide pour une coordination étroite avec leur projet d'aménagement du Vidourle en vue d'étudier l'adaptation de la route en digne de protection des espaces urbanisés en dépit de la transparence hydraulique annoncée. La DDE réaffirme sa volonté de rechercher des convergences techniques.

### Tracé retenu à l'issue de la concertation

A l'issue des propositions de la DDE de l'Hérault et après consultation du comité d'orientation de la concertation, il convient :

- D'approuver le choix des variantes V2o et V4e sous réserve des adaptations de tracé présentées au comité de concertation par la DDE (voir plan en annexe),
- De demander des études complémentaires afin de confirmer l'ajout d'un carrefour sur la RD24 sous réserve de sa justification par une étude de trafic et de l'absence de report de trafic au sud de Lunel,
- De veiller à assurer la convergence avec les aménagements envisagés par le SMI Vidourle lorsque les dispositifs des scénarios prévus seront adoptés.





### Poursuite de la concertation et des études

Le présent rapport est publié sur le site Internet de la DDE de l'Hérault (rubrique Grands Travaux).

Le maître d'ouvrage communiquera au public le détail du tracé retenu de la façon suivante :

- Une conférence de presse est organisée par la DDE pour communiquer les conclusions de la concertation.
- Une plaquette de bilan de concertation sera mise à disposition de la population dans les Mairies concernées.

La poursuite des études d'avant-projet sommaire par la Direction Départementale de l'Équipement de l'Hérault sera effectuée sur la base du tracé préférentiel déterminé à l'issue de la concertation.

Ce tracé fera l'objet d'études approfondies et sera présenté à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique à l'appui d'un dossier d'étude d'impact.

Fait à Montpellier, le 08 janvier 2006

Le Préfet de la Région Languedoc-Roussillon,  
Préfet de l'Hérault,

Michel THENAULT

- 31 -

