



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

*Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
Occitanie*

Direction Transports

RN113 – Déviation des Villes Lunel et Lunel-Viel

Enquêtes publiques conjointes préalables

à la déclaration publique du projet et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

du 3 juin 2019 au 4 juillet 2019 prescrites par Arrêté Préfectoral n° 2019-I-541 du 7 mai
2019

Procès-verbal de la Commission d'Enquête en date du 5 juillet 2019

**MÉMOIRE DU MAÎTRE D' OUVRAGE
EN RÉPONSE AUX OBSERVATIONS FORMULÉES**

Sommaire

1 INTRODUCTION.....	3
2 RÉPONSES AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC.....	3
2.1 Rappel des décisions concernant le projet de déviation.....	3
2.2 Tracé de la déviation.....	4
2.3 Liaisons locales.....	5
2.4 Pistes Cyclables.....	6
2.5 Nuisances sonores.....	7
2.6 Hauteur de route.....	8
2.7 Eau potable et l'hydraulique.....	8
2.8 Incidences sur l'environnement.....	10
2.9 Patrimoine et traditions.....	11
2.10 Cadre juridique du projet de déviation.....	11
2.11 Observations et courriers de Monsieur et Madame Picq concernant plusieurs thématiques.....	11
2.12 Observation en lien avec le classement-déclassement des voies.....	13
3 RÉPONSES AUX OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.....	13

1 INTRODUCTION

L'enquête publique préalable à la déclaration publique du projet de déviation de la RN113 au droit des communes de Lunel et Lunel-Viel, et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme a eu lieu du 3 juin au 4 juillet 2019.

À l'issue de cette enquête publique, Monsieur Hervé SEELEUTHNER, Commissaire Enquêteur, a synthétisé l'ensemble des observations faites lors de l'enquête, dans un procès verbal dressé le 5 juillet 2019 et transmis par voie électronique à la DREAL Occitanie.

Le présent document vise à répondre à ces observations et questions ; il constitue en cela le mémoire en réponse du pétitionnaire, établi dans les formes prescrites par l'article R. 123-18 du Code de l'Environnement.

Par souci de lisibilité et en accord avec le Commissaire Enquêteur, les réponses sont apportées par thèmes cités dans le procès-verbal et dans l'ordre indiqué dans ce dernier.

2 RÉPONSES AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC

2.1 Rappel des décisions concernant le projet de déviation

Par décision du 15 mars 1994, le ministère en charge des transports commandait à ses services déconcentrés les études d'avant-projet sommaire d'itinéraire de la RN113 entre Nîmes et Montpellier en 2 x 2 voies avec carrefours dénivelés. La déviation des communes de Lunel et Lunel-Viel est la deuxième section de cet APSI.

En 2005, l'État mène la concertation au titre de l'ancien article L300-2 du code de l'urbanisme pour le choix de la variante préférentielle pour le projet. Le bilan de celle-ci est validé en janvier 2006.

Entre 2006 et 2010, l'État mène les études préparatoires (étude d'impact, avant-projet sommaire, ...) à la déclaration d'utilité publique du projet.

En 2015, une première phase du projet est inscrite au Contrat de Plan État - Région Languedoc-Roussillon 2015-2020 pour sa section Ouest comprise entre le giratoire RN113 Ouest existant et le giratoire Lunel Sud, raccordement à la RD61 à l'Est.

Par courrier du 23 avril 2015, le ministre en charge des transports commande à la DREAL de mettre à jour les études d'opportunité de phase 2, de la seule section Ouest en profil bidirectionnel, afin notamment de réaliser une nouvelle estimation du coût de l'opération et de confirmer l'opportunité du projet en bidirectionnel.

Par décisions des 28 septembre et 17 novembre 2016, il est retenu, pour un montant de l'opération de 52 M€ TTC, le projet en bidirectionnel présenté lors de la concertation, sans la réalisation du giratoire de Valergues, avec pour objectif de créer des créneaux à 2+1 voies sur 25 % du linéaire par sens.

En 2017, l'État procède à la finalisation des études techniques préalables au processus de déclaration d'utilité publique du projet.

2.2 Tracé de la déviation

2.2.1 Observation d'ordre général

Réponse à l'observation de Monsieur Anthouard :

Les remarques émises lors de la concertation de 2005 ont été prises en compte dans l'analyse qui a permis d'en dresser le bilan le 8 janvier 2006. Ce bilan, pièce J du dossier d'enquête publique, précise bien le tracé retenu correspondant aux variantes V2o et V4e. Le projet objet de l'enquête publique résulte d'un phasage opérationnel pour réaliser la partie Ouest du tracé neuf entre le giratoire de Lunel-Viel Ouest et la RD61 qui sera requalifiée. Il est précisé que les giratoires existants ne seront pas équipés de feux tricolores. Le fonctionnement des carrefours giratoires sera vérifié en phase d'étude de projet (PRO) et sera adapté si nécessaire.

2.2.2 Partie Ouest du tracé

Réponse à l'observation de Monsieur Fenoy, premier adjoint de Lunel-Viel :

Une variante plus « droite » et plus éloignée de l'urbanisation lunelvielloise reviendrait à étudier l'une des variantes (V3o ou V4o) déjà présentées lors de la concertation de 2005.

À l'issue de la concertation, le tracé retenu est celui de la V2o adaptée. En effet, le bilan de la concertation, pièce J du dossier d'enquête publique, précise en page 19 que la commune de Lunel-Viel était favorable à la variante V2o. Par ailleurs, la commune souhaitait la prise en compte de l'implantation de la nouvelle station d'épuration. Au Sud de Lunel-Viel, l'adaptation de la V2o, par un tracé un peu plus au Nord a permis de prendre en compte cette considération.

Par ailleurs, la pièce B du dossier d'enquête publique en page 12, reprend l'analyse comparative des variantes et de leurs impacts. Il en ressort que la variante retenue présente le moins d'impact global.

Réponse à l'observation de Mr Gomez :

La RD61, dans sa partie mise à 2 x 2 voies sous maîtrise d'ouvrage du Département de l'Hérault, est un axe de desserte locale et de transit vers le littoral ; elle n'a pas vocation à capter le trafic de transit de la RN113 entre Nîmes et Montpellier. La pièce F du dossier d'enquête en page 230 montre que la baisse de trafic dans les traversées de Lunel et Lunel-Viel sur l'axe de la RN actuelle sera significative (près de 50 %).

Réponse à l'observation de Monsieur Laborieux :

L'impact final sur les parcelles sera précisé lors de l'enquête parcellaire.

2.2.3 Partie Est du Tracé

Réponse à l'observation de Monsieur Frutos :

Le tracé soumis à l'enquête privilégie l'aménagement sur place d'une partie de la voirie existante, la RD61 en l'occurrence.

La création d'un barreau à l'Est du centre commercial nécessiterait la création d'un carrefour supplémentaire sur la RD61 (dénivelé ou non), une artificialisation supplémentaire des sols, et serait incompatible avec la réalisation de la phase 2 du projet (réalisation de la partie Est présentée en concertation).

Réponse à l'observation de Monsieur Chaponnay :

Le dossier de concertation de 2005 présentait bien des variantes V1e à V4e. Pour des raisons de phasages du projet, le présent dossier d'enquête publique porte seulement sur la partie Ouest du projet.

Les études de trafic sont jointes en annexe à la pièce F. Les calages des modèles ont pris en compte la mise à 2 × 2 voies de la RD61 dans sa partie Sud ainsi que les comptages réalisés en 2015, dont celui réalisé sur la RD34 entre Marsillargues et Lunel (10 530 véhicules/jour). L'augmentation de trafic engendrée par la déviation pourra être absorbée par la RD61 reconfigurée. Le fonctionnement des carrefours giratoires sera vérifié en phase d'étude de projet (PRO) et sera adapté si nécessaire.

Réponse à l'observation de Monsieur Barral, Vice-Président du CD34 :

Le tracé de la RD61 ne sera pas en 2x2 voies sur la déviation de Lunel, et les protections acoustiques seront mises en place si nécessaire, conformément à la réglementation en vigueur. L'étude acoustique jointe en annexe à la pièce F montre que l'augmentation générée par le trafic supplémentaire n'est pas substantielle (<2dB).

Pour la réalisation du tracé Est, le Conseil départemental pourra faire part de l'intérêt qu'il porte à la réalisation de ce tronçon, dans le cadre des discussions qui permettront de préparer les futures programmations pluriannuelles.

2.3 Liaisons locales

2.3.1 Observations concernant le chemin du mas de Cadoule ou de la Croix de Joubert

Réponse aux observations en faveur du rétablissement de la liaison avec Lunel :

Le rétablissement direct de cette liaison, même à gabarit réduit, ne peut se faire que par dénivellation. Cela nécessiterait des terrassements complémentaires, par encaissement du chemin du Mas de Cadoule et/ou surélévation du projet afin de permettre la construction d'un ouvrage d'art, aux coûts et impacts sur l'environnement à déterminer.

Un réaménagement du chemin de la traversière pourra être envisagé afin de répondre à l'observation de Monsieur Arnaud, dans le but de rétablir cette communication, via la RD110. La bande d'emplacement réservé sera ajustée en conséquence.

Le détail des itinéraires de rétablissement est repris en page 229 de la pièce F du dossier d'enquête.

Réponse aux observations contre le rétablissement de la liaison avec Lunel :

L'objet de l'enquête publique ne porte pas sur le statut futur du chemin du Mas de Cadoule et de la Croix de Joubert.

2.3.2 Observations concernant l'enclavement de la zone située dans le quadrilatère constitué par la RD110, la RD24E7 et la future déviation

Réponse à l'observation de Monsieur Choisselet

La RD24E7 deviendra « en impasse ». Une dérogation au sens « interdit » de type « sauf riverains » ou l'autorisation de circulation dans les deux sens ne posera plus de problème de sécurité sur cet axe. Une décision en ce sens pourra être prise par le gestionnaire de la voie (commune de Saint-Just).

Réponse à l'observation de Monsieur et Madame Laurentie

Le chemin de la Croix de Joubert sera rétabli via la RD24E7 et la RD110. Les liaisons vers Lunel pourront alors se faire par la RD24.

Réponse à l'observation de Monsieur Anthouard

La RD24E7 ne dessert pas l'aire d'accueil des gens du voyage à l'heure actuelle.

Elle restera accessible par le chemin du Mas de Cadoule dans sa partie Est.

Réponse à l'observation de Madame Alliol

Il n'est pas prévu de traversée de la RN113 par la RD24E7. Cette traversée vers l'Est est rendue possible par la réalisation d'un carrefour giratoire au niveau de la RD24.

Concernant les aménagements cyclables, un travail spécifique sera mené avec les autres maîtres d'ouvrage compétents (Département et communes), afin de préciser leurs besoins pour la mise en œuvre de potentiels aménagements en phase d'étude projet (PRO) de la déviation de Lunel et Lunel-Viel.

2.3.3 Observations concernant la liaison entre le futur rond-point de Lunel-Viel Est et le rond-point actuel de la ZA des Fournels

Réponse aux observations de Messieurs Rabot et Girard :

Le carrefour de Lunel-Viel Est est positionné sur la RD110 entre Lunel-Viel et Saint-Just hors de la zone inondable du Dardaillon. Son raccordement direct à la RD110 assure la desserte de Lunel-Viel et Saint-Just. Il devait permettre ultérieurement la desserte de la future zone d'activités et du centre-ville de Lunel via la RN113 actuelle. La réalisation de la voirie de la zone d'activités, si elle est amenée à être réalisée, sera à la charge de la Communauté de communes Pays de Lunel dans le cadre de l'aménagement de la zone, et ne fait pas partie du projet objet de l'enquête publique

2.4 Pistes Cyclables

2.4.1 Observations concernant la piste cyclable le long de la RD110E4

La continuité de la piste cyclable existante sur la RD110E4 est inscrite au projet. Le rétablissement pourra s'effectuer selon plusieurs tracés :

- en traversée du carrefour à niveau ;
- par dénivellation afin d'éviter le croisement des flux et d'apporter une meilleure sécurité ;
- en mutualisant les usages des ouvrages hydrauliques avec une fonction d'accueil de l'itinéraire cyclable.

Les modalités de rétablissement des pistes cyclables seront étudiées précisément en phase d'étude projet (PRO) de la déviation de Lunel et Lunel-Viel, en tenant compte de la question de la sécurité des cyclistes

2.4.2 Observations concernant le rétablissement de la route de Valergues

La traversée dénivelée de la déviation par la route de Valergues n'est pas prévue au projet. Les rétablissements sont prévus via la RD110E5 à l'Est et le chemin de service actuel reliant la RD110E4 à la VCN14 à l'Ouest, permettant tout deux une connexion à la piste cyclable longeant la RD110E4, dont la continuité sera assurée (cf paragraphe précédent).

Un réaménagement du chemin de service actuel reliant la RD110E4 à la voie communale VCN14, inclus dans l'emprise DUP, pourra être envisagé afin de répondre à l'observation de Monsieur Girard. La bande d'emplacement réservé sera ajustée au niveau de cet itinéraire.

2.4.3 Observations de Monsieur Fenoy, 1^{er} adjoint de Lunel-Viel, concernant les déplacements cyclables dans leur ensemble

La continuité des pistes cyclables existantes sur les RD110E4 et RD24 est inscrite au projet. Aucun mode doux n'est prévu sur la déviation, dont le tracé interurbain ne présente pas d'intérêt de déplacement en modes doux. Ainsi, le projet de déviation de la RN113 ne pourra pas porter le projet de fermeture de la « boucle verte » demandé.

D'une manière générale, concernant les projets d'aménagements cyclable, un travail spécifique sera mené avec les autres maîtres d'ouvrage compétents (Département et communes), afin de préciser les possibilités d'intégration d'éventuels aménagements du projet routier, pour traiter des interfaces entre des aménagements doux futurs et la RN113.

2.4.4 Observation demandant une piste cyclable le long de la RD110

Réponse à l'observation de Madame Alliol

La responsabilité d'un tel projet ne dépend pas de la maîtrise d'ouvrage État, mais du Département de l'Hérault, gestionnaire de la RD110.

2.5 Nuisances sonores

Réponse générale aux observations :

Les études acoustiques fournies au dossier en annexe de la pièce F montrent l'existence à minima d'une solution performante, permettant pour tous les bâtis impactés, d'être en conformité avec la réglementation en vigueur. Il sera possible ultérieurement de déterminer la nature de la solution ou de la combinaison de solutions qui sera mise en œuvre, sous forme d'enrobé acoustique (peu durable dans le temps), de protections de façades, de création de merlons, et/ou de mise en œuvre de murs anti-bruits le long de la route, ainsi que du dimensionnement technique définitif de ces solutions.

Les études acoustiques seront mises à jour suite à la phase d'étude projet (PRO) de la déviation de Lunel et Lunel-Viel, afin d'affiner les caractéristiques des dispositifs mis en œuvre, et des mesures seront réalisées après mise en service de la déviation pour adapter et compléter le dispositif, le cas échéant.

Cette mise à jour de l'étude acoustique sera incluse au dossier d'autorisation environnementale (Aenv).

2.6 Hauteur de route

Réponse à l'observation de Messieurs Dufour :

Le projet de déviation sera essentiellement réalisé en remblai pour répondre à l'objectif de mise hors d'eau du tracé routier pour la crue de référence, correspond au débit d'occurrence centennale ou au débit de la crue historique connue la plus importante, si celui-ci est supérieur au débit centennal.

Réponse à l'observation de Monsieur Girard :

La surélévation de la route au niveau du Dardaillon est nécessaire afin de garantir un gabarit sous ouvrage de 4,40 m pour l'ouvrage de rétablissement du chemin des Horts. Il n'y a pas d'impact négatif sur l'exposition sonore.

Réponse à l'observation de Monsieur Laurentie :

Le projet actuel de la route est surélevé de 2,60 m maximum par rapport au terrain naturel dans le secteur du chemin du Mas de Cadoule.

2.7 Eau potable et l'hydraulique

2.7.1 Eau potable

Réponse à la délibération du conseil municipal de Lunel-Viel :

Les dispositifs mis en œuvre sont détaillés dans les pages 160 à 165 de la pièce F du dossier d'enquête publique. Les bassins seront imperméabilisés dans les zones de traversée de périmètre de captage, leurs exutoires seront situés en dehors des périmètres de protection rapprochée.

2.7.2 Hydraulique

Réponse à la délibération du conseil municipal de Lunel-Viel :

La traversée des deux Dardaillons, en zone inondable classée rouge au PPRI, est traitée par la mise en œuvre de deux ouvrages hydrauliques distincts et leurs ouvrages de décharge associés, détaillés en p 171 de la pièce F. L'étude hydraulique, jointe en annexe à la pièce F, montre que sur la zone des Dardaillons, le projet routier n'a pas d'impact sur les zones bâties, en crue centennale et en crue exceptionnelle.

Réponse aux observations du registre papier de Saint-Just :

L'étude hydraulique, en annexe de la pièce F, montre que la création du projet routier aura pour effet la mise hors d'eau du secteur de la Croix de Joubert.

Réponse à l'observation de Monsieur Laurentie :

En complément de la réponse ci-avant, la carte en page 174 de la pièce F indique que des terrains non-bâties au Nord de la déviation deviendront inondables (« mis en eau » sur la carte) lors

de crues centennales et exceptionnelles

Le bassin de rétention des eaux pluviales de la plateforme routière et son exutoire devraient être positionnés au Sud de la route. Son dimensionnement, pour une crue centennale, sera défini lors de la phase d'études projet (PRO) de la déviation de Lunel et Lunel-Viel. Après mise en service des bassins, aucun impact résiduel n'est attendu.

Réponse à l'observation de Monsieur Gomez :

L'écoulement des eaux au Sud de la déviation ne devrait pas être modifié. Il est toutefois à noter que, ponctuellement, des terrains au Sud de la déviation seront mis en eau lors de crues exceptionnelles, comme le montre la carte p 174 de la pièce F, sur une hauteur inférieure à 10 cm.

Réponse au courrier de Monsieur Anthouard :

Le projet routier n'interceptant pas le Vidourle, le projet de digue de second rang de protection de Lunel n'a pas été pris en compte dans le dossier. Dans le cas de la réalisation de la partie Est de la déviation, l'étude d'impact sera mise à jour et pourra intégrer ce projet. Néanmoins, la digue de protection semble pouvoir apporter des effets positifs sur la zone étudiée dans le dossier de déviation.

Pour des raisons de lisibilité cartographique, le Gazon et le Laune ne sont pas représentés, mais ils sont pris en compte dans l'étude hydraulique réalisée et annexée à la pièce F du dossier.

Le réaménagement de la RD61 ne crée pas de nouvel effet de coupure sur les cours d'eau et ne prévoit pas de modification des caractéristiques des ouvrages hydrauliques existants. Il s'appuiera sur le système d'assainissement actuel dont le dimensionnement est suffisant pour accueillir le projet

Le revêtement de la route étant imperméable, les principes du système de collecte et d'assainissement sont présentés en pages 166 à 169 de la pièce F. L'emplacement et le dimensionnement des bassins feront l'objet d'études approfondies lors de la phase d'études projet (PRO) de la déviation de Lunel et Lunel-Viel. Cependant, les études préalables pré-positionnent des bassins sur la commune de Lunel, comme reporté sur les cartes des pages 253 et 254 de la pièce F du dossier.

La page 24 de la pièce F est un résumé des mesures d'évitement, de réduction et de compensation prises en faveur de l'environnement. Afin d'établir ces mesures, un état initial du réseau a été pris en compte, détaillé en pages 37 à 50. L'ensemble des risques d'inondation des cours d'eau et le PPRi cités ont été pris en compte dans l'étude.

La page 172 du document F fait bien référence à un événement centennal. Elle est complétée dans le document par les pages 174 et 175, qui font bien référence à un événement exceptionnel.

Réponse à l'observation de Madame Alliol :

L'étude hydraulique montre que le projet routier n'aura pas d'impact ajouté sur la zone d'expansion des crues du Dardaillon Ouest au Sud de la déviation (page 174 de la pièce F). Les débits en sortie d'ouvrage ont été simulés dans l'étude hydraulique, annexée à la pièce F. Ils montrent en effet une accélération du débit sous l'ouvrage. Les ouvrages de décharge devront permettre de ralentir ce débit et stabiliser les sols en aval. Le dimensionnement de ces ouvrages sera affiné en phase d'étude projet (PRO) de la déviation de Lunel et Lunel-Viel.

Réponse à l'observation de Monsieur Girard :

Concernant les ouvrages de décharge sur la RD110E5, la phase d'étude projet (PRO) de la déviation de Lunel et Lunel-Viel, et le dossier d'autorisation Environnementale au titre de la Loi sur

l'Eau préciseront ce point.

Concernant les ouvrages hydrauliques sur le Dardaillon et l'ouvrage d'art du chemin des Horts, la phase d'études projet (PRO) étudiera la possibilité d'intégrer ces remarques au dimensionnement des ouvrages.

Réponse à l'observation de Monsieur Pelissier

Il n'est pas prévu dans ce secteur d'ouvrage de traversée hydraulique, mais un système étanche de recueil des eaux le long de la RN113 sera réalisé.

2.8 Incidences sur l'environnement

Réponse à l'observation de Monsieur Gomez :

L'impact sur le secteur agricole a été identifié et des mesures de réduction des impacts seront prises, détaillées en page 226 et 227 de la pièce F.

De même, l'impact sur l'environnement et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts, y compris pour la couleuvre de Montpellier et la cistude, sont détaillés au paragraphe 5.3 de la pièce F.

Réponse au courrier de Monsieur Anthouard :

Le canal de Lunel ne figure pas dans l'inventaire des réservoirs biologiques identifiés. Cependant, comme le précise l'étude faune-flore annexée à la pièce F, l'inventaire faune flore a bien été réalisé sur le canal de Lunel, afin d'établir l'état initial de l'environnement.

Réponse au courrier de Monsieur et Madame Picq :

Sur les espèces non-listées dans l'étude : le dossier comprend une étude naturaliste faune-flore dont le volet recensement des espèces réalisé entre mai 2016 et avril 2017 ; il n'a pas fait état de la présence de Chouette Effraie et d'hirondelles. Si cette présence est avérée lors de la phase d'étude projet (PRO) de la déviation, elle sera prise en compte lors des procédures d'Autorisation Environnementale (Aenv) au titre des espèces protégées.

Vis-à-vis des espèces qualifiées de « sous-estimées » et « autres espèces listées » par Monsieur et Madame Picq, il convient de considérer que l'état initial a été réalisé par un bureau d'étude qualifié mettant en œuvre une méthodologie éprouvée.

Réponse à l'observation de Madame Alliol :

La quantification des arbres détruits pourra être précisée à la fin de la phase d'étude projet (PRO) de la déviation de Lunel et Lunel-Viel, lorsque les emprises définitives nécessaires à la construction de la déviation seront définies finement. L'abattage des arbres sera réalisé sous le contrôle d'un écologue et les arbres à fort intérêt écologique seront mis en défens (mesure de réduction 13 détaillée en page 193 de la pièce F). Dans le cadre de mesures paysagères, la plantation d'arbres est prévue. La charge de leur entretien est à définir ; elle pourra par exemple être assurée par le prestataire en charge de leur plantation.

Réponse à l'observation de Monsieur Giron :

L'accompagnement du SDIS34 pourra être sollicité afin d'intégrer au mieux le projet dans la

gestion contre les incendies.

2.9 Patrimoine et traditions

Réponse au courrier de Monsieur Girard :

Par rapport au plan fourni par Monsieur Gomez, le tracé indicatif de la déviation est implanté un peu plus au Nord, et n'impactera pas l'intersection des chemins de Régine et de Cadoule. Le déplacement de la croix de Giraud n'est pas nécessaire.

Concernant le parcours de l'abrivado, les autorisations nécessaires ne relèvent pas du maître d'ouvrage de la déviation.

2.10 Cadre juridique du projet de déviation

Réponse à l'observation anonyme :

Au titre de l'article R122-2 du code de l'environnement, le projet de déviation n'est pas soumis à étude d'impact systématique. En effet, elle ne rentre pas dans les critères définis en rubrique 6. Le maître d'ouvrage est ici dans une démarche d'étude d'impact volontaire sans demande préalable d'examen au cas par cas. Il ne rentre donc pas dans le cadre d'application du décret n°2016-1190 du 31 août 2016.

2.11 Observations et courriers de Monsieur et Madame Picq concernant plusieurs thématiques

2.11.1 Sur les nuisances subies et leur absence de prise en compte :

Pollutions sonore et visuelle :

L'étude acoustique est jointe en annexe a la pièce F. Basée sur des prévisions de trafic à horizon 2045, elle n'a pas identifié le bâtiment du Mas de Cadoule comme dépassant les exigences réglementaires en termes d'acoustique, de fait, il paraît difficile de justifier l'installation d'un mur antibruit entre la RD110 et le chemin des Horts.

Le décalage du tracé au Nord du captage des Horts reviendrait à rapprocher l'infrastructure de la zone urbanisée de Lunel-Viel et potentiellement augmenter l'impact d'une crue centennale ou exceptionnelle en amont de l'ouvrage de franchissement du Dardaillon Est.

La surélévation de la route au niveau du Dardaillon Est est nécessaire afin de garantir un gabarit sous ouvrage de 4,40 m pour l'ouvrage de rétablissement du chemin des Horts.

Il est prévu la plantation à minima d'un linéaire de haie le long de la RN113 sur le secteur du mas de Cadoule. Cet aménagement sera précisé dans le cadre d'une étude paysagère et complété le cas échéant. La création d'un bois entre la RN113 et la propriété de Monsieur et Madame Picq reste réalisable, mais n'est pas du ressort du maître d'ouvrage de la déviation. Le maître d'ouvrage étudiera la possibilité d'une rétrocession de parcelles à cet usage, suite à la mise en service de la déviation.

Pollution de l'air :

L'impact de la pollution atmosphérique sur la santé humaine est traité en paragraphe 7.1 de la pièce F du dossier.

Pollution de l'eau

Pour éviter tout impact des travaux sur la qualité de l'eau des forages, des mesures seront définies et imposées aux entreprises de travaux publics. Un suivi qualitatif sera assuré par des mesures en cours de chantier pour vérifier l'absence d'impact.

Le dispositif d'assainissement routier et de traitement des eaux avant rejet garantira l'absence d'impact sur les eaux de forage pendant l'exploitation de la route. Le dossier de demande d'autorisation environnementale qui précisera ce dispositif sera mis à l'enquête publique préalable au lancement des travaux.

L'étude hydraulique, dont le résultat est résumé sur la cartographie présente en pages 172 et 174 de la pièce F, montre que le bâti du mas de Cadoule ne sera pas impacté par les crues centennales et exceptionnelles.

2.11.2 Impact du projet sur les conditions d'accès

Impact sur le foncier

Les emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet seront précisées en phase d'étude projet (PRO) de la déviation de Lunel et Lunel-Viel et feront l'objet d'une enquête parcellaire. À ce stade des études, le maître d'ouvrage ne peut pas garantir que la parcelle 557 ne sera pas impactée. Par ailleurs, l'accès à l'entrée existante du parking devrait être préservé.

Arrêt bus scolaire

Cette remarque ne relève pas du champ de compétences du maître d'ouvrage du projet routier. Elle devra être portée auprès du gestionnaire de la RD110 et/ou à l'autorité organisatrice des transports scolaires

Accès à Lunel :

Les éléments de réponse à ces remarques sont apportés dans les paragraphes 2.3 et 2.4 du présent document

RD110

Cette remarque ne relève pas du champ de compétences du maître d'ouvrage du projet de déviation. Elle devra être portée auprès du gestionnaire de la RD110.

2.11.3 Impact du projet sur la propriété et sur l'exploitation commerciale

Pour ce qui est de la perte de valeur vénale, perte d'attrait touristique et perte de chiffre d'affaires, les demandeurs se placent sur le terrain des dommages permanents de travaux publics, qui englobent les dommages permanents en conséquence de la présence proche d'un ouvrage public. L'engagement de la responsabilité de la personne publique exige que le dommage soit réel (ou certain), spécial et anormal.

Le caractère réel ou certain du dommage n'est à ce jour pas avéré. En effet, si la présence de l'ouvrage est susceptible de créer quelques nuisances sonores, éventuellement atténuées par des protections anti-bruit, et marginalement d'affecter la tranquillité des lieux, la présence de l'ouvrage est également de nature à faciliter l'accès au Mas et à le rendre plus visible pour les usagers de passage. L'équilibre entre nouvelles nuisances et apports de l'ouvrage ne pourra être déterminée qu'après sa construction, sur la base de comparatifs entre chiffres d'affaires successifs.

Si le caractère spécial est habituellement reconnu aux riverains d'un ouvrage public, il peut être modéré par le fait que l'ouvrage n'apporte pas que des inconvénients au regard de l'activité exercée par le riverain, ce qui est le cas en l'espèce.

Pour le caractère anormal, le dommage ne doit pas excéder les troubles (ou inconvénients) normaux du voisinage d'un ouvrage public. En d'autres termes, le dommage ne doit pas excéder les sujétions normales résultant du voisinage de la voie publique. L'éloignement par rapport à l'ouvrage milite ici pour l'absence caractère anormal du futur dommage.

2.12 Observation en lien avec le classement-déclassement des voies

La délibération mentionnée ainsi qu'une délibération de la ville de Lunel étaient jointes au dossier d'enquête en pièce K. Les modalités d'accompagnement par l'État, visant à permettre la remise en état de la section de l'ancienne RN113, seront à définir par convention entre les communes concernées et l'État.

3 RÉPONSES AUX OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Sur le tracé au regard de la concertation de 2005 et des études d'opportunité qui ont suivi

L'historique des décisions concernant l'opération a été repris en paragraphe 2.1 du présent document.

La décision de ne travailler que sur la partie Ouest du tracé découle de la possibilité technique de phaser le projet et des capacités financières qui pourraient être mises en place dans les futurs contrats de plan pour réaliser cette opération dans sa globalité. L'inscription au Contrat de Plan État – Région Languedoc-Roussillon 2015-2020 permet une première phase de réalisation du projet pour sa section Ouest comprise entre le giratoire RN113 Ouest existant et le giratoire Lunel Sud, raccordement à la RD61 à l'Est.

Les études d'opportunité phase 2 (EO2) ont abouti à un chiffrage des sections Ouest et Est séparément : la réalisation de la section Ouest, objet du présent projet est estimée à 50 M€ TTC. La réalisation de la variante Est V4e est estimée à 72 M€ TTC (en 2016). Par ailleurs, l'étude socio-économique montre que même si elle est pertinente, la variante Est apporte moins de bénéfices que la réalisation de la variante Ouest. La poursuite de l'opération par la réalisation de

la phase Est de la déviation pourra faire l'objet de discussions lors de la préparation des futures périodes de programmation pluriannuelle.

Lors de la Concertation inter-services, aucune des entités consultées n'a émis d'avis ou de manifestation d'intérêt concernant la priorité de réalisation de la partie Est de la déviation. A la demande du commissaire enquêteur, l'avis rendu par le Département de l'Hérault suite à cette consultation est joint au présent mémoire.

Sur le tracé au regard des observations recueillies :

Une modification du tracé et la création d'un ouvrage complémentaire sous la RN113 dans le secteur du Mas de Cadoule engendrerait des coûts supplémentaires. A titre indicatif, la réalisation de l'ouvrage rétablissant le chemin des Horts est estimée à 250 000 €.

Par ailleurs, la réalisation d'un tel ouvrage :

- engendrerait une surélévation de la RN113 afin de garantir des conditions de passage satisfaisantes sous ouvrage, comme effectué au niveau du chemin des Horts, avec les mêmes conséquences en termes d'impact ressenti sur le voisinage (cf paragraphe 2,6 et observations de Monsieur et Madame Picq),
- nécessiterait de vérifier les conditions de visibilité sur la route RN113 au profil en long modifié, et les conditions géométriques d'approche du giratoire de Lunel-Viel Sud.

Sur le coût :

La réalisation de la variante Est V4e est estimée à 72 M€ TTC (en 2016)

Sur les nuisances sonores et la hauteur de route :

Il n'y a pas de corrélation directe établie entre la hauteur de la route et le bruit. La propagation des ondes sonores dépend de plusieurs paramètres parmi lesquels les obstacles (massifs boisés, dispositifs de protection de type merlon de terre ou écrans acoustiques,...) ou les conditions météorologiques qui auront plus d'incidence sur le bruit relevé que la hauteur de la source.

Dressé par

A Montpellier, le 12/07/19

Nicolas ASSEMAT



Vu et vérifié par

A Montpellier, le 15/07/19

Alex Urbino



Présenté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie

A Montpellier, le 15/07/2019

