

**DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE
L'AMENAGEMENT ET DU LOGEMENT OCCITANIE
COMMUNES DE LUNEL, LUNEL-VIEL ET SAINT JUST**

PROJET DE DEVIATION DE LA RN 113.

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

**PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE EMPORTANT
MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES
COMMUNES DE LUNEL ET DE LUNEL-VIEL ET AU CLASSEMENT-
DECLASSEMENT DES VOIES CONCERNANT LE PROJET
D'AMENAGEMENT DE LA RN 113 AU DROIT DESDITES COMMUNES**

(du 3 juin au 4 juillet 2019)

**RAPPORT ET CONCLUSIONS
DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

Commissaire enquêteur :

Hervé SEELEUTHNER

SOMMAIRE

I.	GENERALITES	page 5
	11. Objet de l'enquête	
	12. Cadre juridique	
	13. Insertion de l'enquête dans les procédures administratives	
	14. Caractéristiques du projet	
	15. Composition du dossier	
II.	ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	page 13
	21. Désignation du commissaire enquêteur	
	22. Démarches initiales	
	23. Réunion préalable et visite des lieux	
	24. Rencontre avec les maires de Lunel, Lunel-Viel et Saint Just	
	25. Information du public	
	26 Modalités de l'enquête	
	27. Participation du public	
	28. Climat de l'enquête	
	29. Clôture de l'enquête	
III.	LE PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RN113	page 17
	31. Contenu du projet	
	32. Objectifs de l'aménagement	
	33. Utilité publique du projet	
	34. Etudes préalables et décisions antérieures	
	35. Description du projet	
	36. Entretien et exploitation	
	37. Programmation des études et des travaux	
	38. Plans	
	39. Appréciation sommaire des dépenses	
IV.	COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME	page 33
	31. Préambule	
	32. Commune de Lunel	
	33. Commune de Lunel-Viel	
V.	CLASSEMENT ET DECLASSEMENT DES VOIES	page 46
	51. Etat actuel	
	52. Etat futur	

VI. LES ELEMENTS DE L'ENQUETE **page 47**

- 61. Bilan quantitatif et thématique des observations du public
- 62. Observations recueillies et réponses apportées
- 63. Notification du procès-verbal des observations
- 64. Mémoire en réponse

VII. CONCLUSIONS **page 81**

ANNEXES

1. Décision du Tribunal Administratif désignant le commissaire enquêteur.
2. Certificats d'affichage et annonces légales.
3. Arrêté d'ouverture de l'enquête publique pris par la préfecture de l'Hérault fixant les modalités de l'enquête.
4. Procès-verbal des observations du public et questions du commissaire enquêteur.
5. Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au PV des observations du public.
6. Avis du Conseil départemental lors de la consultation inter-services.

I. GENERALITES

11. Objet de l'enquête

La présente enquête concerne le projet de déviation de la RN113 au droit des communes de Lunel et Lunel-Viel dans le département de l'Hérault en région Occitanie.

L'objet de la présente enquête porte sur :

- l'utilité publique des travaux de réalisation de cette déviation qui s'inscrivent sur le territoire des communes de Lunel, Lunel-Viel et Saint-Just ;
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lunel, de Lunel-Viel et des documents intercommunaux ;
- le classement-déclassement des voies.

La procédure de déclaration d'utilité publique est requise pour ce projet car il s'agit d'un aménagement pour lequel le maître d'ouvrage n'est pas assuré de la maîtrise foncière et, de ce fait, le recours à l'expropriation peut s'avérer nécessaire.

Le dossier présente également l'étude d'impact sur l'environnement du projet, qui consiste en la réalisation d'une route bidirectionnelle pour créer une nouvelle déviation au Sud de Lunel.

12. Cadre juridique

L'enquête est effectuée dans les conditions prévues par les articles suivants :

- L. 110-1 et suivants, R. 111-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, pour la déclaration d'utilité publique et l'enquête parcellaire ;
- L. 123-1 et suivants, R. 123-1 et suivants du Code de l'environnement pour les opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- L. 153-54 et suivants, R. 153-14 et suivants du Code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

13. Insertion de l'enquête dans les procédures administratives

131. Avant-projet sommaire d'itinéraire (APSI)

Les études d'APSI (avant-projet sommaire d'itinéraire) qui portaient sur la section de la RN113 entre Nîmes et Montpellier ont fait l'objet de deux phases :

- L'APSI phase 1 a fait l'objet d'une décision ministérielle en date du 15 mars 1994, et a donné lieu à une concertation avec les administrations et les collectivités en 1996 et 1997.

- L'APSI phase 2 a été réalisé en 1999.

Entre 2008 et 2010, l'APSI phase 2 a fait l'objet d'une actualisation. Pour approuver le choix des variantes de tracé, la Direction Générale des Routes, au cours d'une réunion avec la maîtrise d'ouvrage régionale (6 février 2007), a décidé de valider les objectifs de

l'aménagement, à savoir la desserte du territoire et le délestage de l'autoroute A9, mais a demandé une réactualisation de la justification de ce choix, notamment au regard des enjeux environnementaux.

132. Concertations préalables

Une concertation publique préalable a été organisée selon les dispositions prévues aux articles L. 300-2 du Code de l'urbanisme. Le Préfet de l'Hérault a été désigné 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 était de permettre l'élaboration de la décision du choix de tracé en vue de l'obtention de la déclaration d'utilité publique du projet.

La concertation publique a été menée à partir de 2005 dans les communes de Lunel, Lunel Viel, Marsillargues, Saint-Just, Valergues, Aimargues, et Gallargues Le Montueux.

En parallèle de la concertation avec le public, un dialogue formalisé avec les partenaires institutionnels a été organisé à partir de 2004. Des réunions d'échange avec les collectivités territoriales et les administrations locales ont été organisées. Enfin, l'ensemble des partenaires du territoire (services ou administrations, collectivités territoriales, concessionnaires de réseaux, associations) ont été consultés, via la fourniture du dossier de concertation publique.

La concertation s'est achevée par la réalisation d'un bilan de concertation et le choix d'un tracé retenu. 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 quatre variantes à l'ouest et à l'est de la déviation, ont été présentées sans qu'un choix préférentiel du Maître d'ouvrage n'ait été exprimé, chacune étant réaliste dans ses caractéristiques.

En 2015, le projet est inscrit au Contrat de Plan Etat-Région Languedoc-Roussillon 2015-2020 pour sa section ouest avec un profil à 2 voies à chaussée séparée ou non.

Le bilan de la concertation est joint au dossier d'enquête (pièce J)

133. Etudes d'opportunité

En 2015, la mise à jour des études de trafic conclut à l'opportunité de passer d'une section à 2x2 voies, initialement prévue, à une bidirectionnelle. Ainsi, des études d'opportunité ont été réalisées en 2016 afin de mettre à jour les caractéristiques de la variante retenue lors de la concertation menée en 2005.

134. Consultation Inter-Services

Concernant le présent projet, la Consultation Inter-Services (CIS), qui s'applique à tout projet de travaux, d'aménagements et d'ouvrages pour lequel une étude d'impact est à envisager, s'est déroulée entre le 6 novembre 2017 et le 15 décembre 2017. Dans ce cadre, les services de la DDTM, Direction Interdépartementale des Routes méditerranéenne, ARS, DRAC, INAO, BRL, Conseil Départemental et les communes concernées par le projet ont été consultées.

Les services ont émis des avis qui ont été remis au maître d'ouvrage.

135. Avis des Personnes Publiques Associées (PPA) sur l'examen conjoint de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Préalablement à l'enquête publique, une réunion « d'examen conjoint » avec les Personnes Publiques Associées (PPA) est organisée, conformément à l'article L. 153-52 du code de l'urbanisme. La réunion d'examen conjoint se déroule en présence de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, et des personnes publiques associées prévues aux articles L. 132-7 et L. 132-9 du code de l'urbanisme. À l'issue de la réunion d'examen conjoint, un procès-verbal est rédigé et joint au dossier de mise en compatibilité.

À compter de la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête, et jusqu'à la déclaration d'utilité publique, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité

Cette réunion d'examen conjoint s'est tenue le 12 mars 2019 en Préfecture de l'Hérault. Le procès-verbal est joint au dossier soumis à l'enquête publique.

136. Avis de l'Autorité Environnementale

Tout projet soumis à évaluation environnementale doit faire l'objet d'un avis de l'autorité environnementale.

Pour le projet de déviation de la RN113, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement mentionnée à l'article L. 122-1 est la formation d'Autorité environnementale (Ae) du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD).

L'avis rendu par l'Ae porte sur la qualité de l'évaluation environnementale faite par le Maître d'Ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet. Il vise également à garantir la bonne information du public sur les enjeux environnementaux et sanitaires.

L'Autorité Environnementale a rendu un avis délibéré sur l'évaluation environnementale, établi le 10 octobre 2018.

Les observations de l'Ae doivent faire l'objet d'un mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage, article L. 122-1 du code de l'environnement, faisant état des éléments complémentaires qu'il entend apporter à chacune des observations soulevées par l'Ae dans son avis.

L'avis de l'Autorité environnementale sur l'évaluation et le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage à l'Ae sont joints au dossier d'enquête publique en pièce L.

137. Autres autorisations nécessaires à la réalisation du projet

Au-delà de la déclaration d'utilité publique, le projet de déviation de la RN113 fera l'objet des études et procédures décrites ci-après.

- Etude de détail

Le Maître d'Ouvrage engagera les études de détails nécessaires à la définition précise du projet, en tenant compte notamment des observations recueillies au cours de la présente enquête.

- Enquête parcellaire et arrêté de cessibilité

Le projet concerne des parcelles cadastrales publiques et privées. Afin d'assurer la maîtrise foncière, des acquisitions sont donc nécessaires. Dans le cas où la voie amiable ne pourrait aboutir, ces acquisitions seront réalisées par recours à la voie de l'expropriation sur le fondement de l'utilité publique du projet.

Suite à la détermination des emprises nécessaires à la réalisation du projet, le maître d'ouvrage procède à une enquête parcellaire qui vise à définir exactement les terrains nécessaires à l'exécution des travaux et d'appeler leurs propriétaires à faire valoir leurs droits.

A l'issue de l'enquête, le Préfet d'Occitanie prendra un arrêté déclarant cessibles les parcelles ou parties de parcelles nécessaires au projet.

A défaut d'accord amiable avec les propriétaires concernés, la procédure judiciaire d'expropriation sera menée conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Dans ce cas, c'est au juge judiciaire qu'il reviendra de prendre une ordonnance d'expropriation et de fixer les montants des indemnités à verser aux propriétaires.

- Autorisation environnementale

Dans le cas du projet déviation de la RN113 au droit des communes de Lunel et Lunel-Viel, l'autorisation environnementale portera sur les procédures suivantes :

Loi sur l'eau ; Espèces protégées.

Comme l'annonce le nouvel article L. 181-9 du Code de l'environnement, la procédure d'instruction de l'autorisation environnementale est divisée en 3 phases bien distinctes, à savoir :

- une phase d'examen de 4 mois (articles L. 181-9 et R. 181-16 à R. 181-35 du Code de l'environnement) ;
- une phase d'enquête publique de 3 mois (articles L. 181-10 et articles R. 181-36 à R. 181-38 du Code de l'environnement) ;
- une phase de décision de 2 à 3 mois (articles L. 181-12 et R. 181-39 à R. 181-44 du Code de l'environnement).

A l'issue de cette procédure, l'arrêté d'autorisation environnementale fixe les prescriptions nécessaires au respect des dispositions des articles L. 181-3 et L. 181-4, propre au projet concerné.

- Archéologie préventive

L'ensemble du territoire français est soumis à la loi sur l'archéologie préventive du 17 janvier 2001, modifiée par les lois du 1er août 2003 et 9 août 2004.

- Déclassement, reclassement et classement

Les procédures de déclassement, reclassement et classement seront réalisées conformément au Code de la voirie routière.

- Déclaration ou autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

Certaines installations liées à de la déviation de la RN113 au droit des communes de Lunel et LunelViel (emprunts, installations de concassage, centrales d'enrobage, centrales à béton,...) pourront être soumises à une procédure de déclaration ou de demande d'autorisation d'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) au titre des articles L. 511-1 et L. 511-2 du Code de l'environnement.

- Procédure d'occupation temporaire

Cette procédure est susceptible d'être diligentée pour l'utilisation d'emplacements nécessaires aux installations, pistes ou aux dépôts provisoires de chantier. Ce type de procédure fait l'objet d'un arrêté préfectoral conformément à la loi du 29 décembre 1982, relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution de travaux publics.

14. Caractéristique du projet

Le projet consiste en la réalisation de la déviation des villes de Lunel et Lunel-Viel. Cette voie nouvelle qui sera située intégralement dans le département de l'Hérault (région Occitanie), traverse 3 communes : Lunel, Lunel-Viel et Saint-Just.

Le projet consiste à réaliser :

- une section en tracé neuf d'une longueur de 6,2 km entre le giratoire « RN113 ouest » à l'Ouest, et le giratoire « Lunel sud » avec la RD61 à l'Est,
- un réaménagement en place de la RD61 au gabarit national entre le giratoire « Lunel sud » et le giratoire « RN113 est » sur une longueur de 2,4 km.

15. Composition du dossier

Le dossier soumis à l'enquête comporte douze pièces identifiées de A à L.

Une description sommaire du contenu de ces différentes pièces est précisée ci-après.

- **PIECE A – TEXTES REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE ET INSERTION DE L'ENQUETE DANS LES PROCEDURES ADMINISTRATIVES**

Cette pièce rappelle le cadre juridique de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ainsi que les modalités dans lequel elle se déroule. Elle fait également mention des différentes autres autorisations nécessaires à la réalisation du projet.

- **PIECE B – NOTICE EXPLICATIVE**

La pièce B - Notice explicative – présente l'objet de l'enquête et les principales caractéristiques du projet. Elle décrit, à partir du contexte du projet, ses objectifs, l'historique des études préalables et des décisions antérieures, et dresse une présentation synthétique des caractéristiques techniques du projet.

- **PIECE C – PLAN DE SITUATION**

La pièce C – Plan de situation – permet de localiser rapidement le projet en fournissant une vue d'ensemble.

- **PIECE D – PLAN GENERAL DES TRAVAUX**

La pièce D – Plan général des travaux – permet, sur la base d'une carte au 1/25 000, de situer précisément le projet et de l'appréhender tel qu'il est envisagé par le Maître d'Ouvrage.

- **PIECE E – CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS**

Cette pièce présente les ouvrages les plus importants du projet et leurs principales caractéristiques.

- **PIECE F – ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTALE**

Ce document a pour objectif d'apprécier les conséquences du projet sur l'environnement et de présenter les mesures d'insertion. Il est découpé en 11 chapitres :

le chapitre 1 présente le résumé non technique synthétisant l'ensemble des informations contenues dans l'étude d'impact ;

le chapitre 2 décrit le projet ;

le chapitre 3, l'état initial environnemental, décrit thème par thème, le territoire dans lequel s'inscrit le projet ;

le chapitre 4 présente les principales solutions de substitution pour le projet, et justifie le choix du projet retenu ;

le chapitre 5 présente de manière détaillée les effets directs ou indirects dus à la réalisation du projet et à son exploitation ainsi que les mesures visant à supprimer, réduire et si possible compenser les effets négatifs ;

le chapitre 6 propose les coûts des différentes mesures en faveur de l'environnement envisagées, ainsi que les modalités des mesures de suivi qui seront mises en œuvre ;

le chapitre 7 présente l'analyse des impacts du projet sur la santé publique et les mesures envisagées pour éviter voire compenser les effets ;

le chapitre 8 identifie les projets dont les impacts sont susceptibles de se cumuler avec le projet et précise pour chaque thème étudié les effets cumulés potentiels ;

le chapitre 9 décrit les incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement au regard des risques d'accidents et de catastrophes majeurs, ainsi que les mesures envisagées pour éviter et réduire ces nuisances et le cas échéant, le détail de la réponse à ces situations d'urgence ;

le chapitre 10 propose l'analyse des effets propres des infrastructures de transports et notamment :

- l'analyse des effets induits du projet sur l'urbanisation ;
- l'analyse des effets induits des réaménagements fonciers sur les milieux naturels et la biodiversité ;
- l'analyse des coûts collectifs, de la consommation énergétique liés au projet et des avantages induits pour la collectivité ;
- la description des hypothèses de trafic ;

le chapitre 11 présente les auteurs de l'étude d'impact ainsi que les principales méthodologies d'analyse utilisées.

- PIECE G – APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

La pièce G – Appréciation sommaire des dépenses – présente l'évaluation du coût du projet au regard des principaux postes qui le constituent.

- PIECE H – EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

La pièce H présente l'étude socio-économique de l'opération. Cette étude décrit l'état du territoire concerné par le projet et son devenir. Il est rappelé les objectifs du projet sur lesquels vont porter l'analyse.

- **PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D’URBANISME**

La pièce I – Mise en compatibilité des documents d’urbanisme – est constituée des dossiers de mise en compatibilité des documents d’urbanisme (Plan Local d’Urbanisme ou Plan d’Occupation des Sols) des communes concernées par le projet de déviation, ainsi que les documents intercommunaux (Schéma de Cohérence Territoriale). Pour chacune des communes, le dossier présente les modifications à apporter au document d’urbanisme, de manière à le rendre compatible avec la réalisation du projet. Il comprend également une évaluation environnementale de cette mise en compatibilité.

- **PIECE J – BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE A L’ENQUETE**

La pièce J reprend le bilan de la concertation menée par l’Etat en 2005 dans le cadre du projet et rend compte des remarques formulées par les différents acteurs et citoyens pendant la période de la concertation.

- **PIECE K – CLASSEMENT-DECLASSEMENT DES VOIES**

Cette pièce détaille la procédure de classement/déclassement relative au projet porté à l’enquête.

- **PIECE L– ANNEXES**

Cette pièce présente les avis émis sur le projet rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire, préalablement à l’ouverture de l’enquête publique. En l’occurrence, il s’agit de l’avis délibéré de l’Autorité environnementale sur la déviation des communes de Lunel et Lunel-Viel sur la RN113, et la mise en compatibilité des documents d’urbanisme (34) (Avis délibéré n° 2018-64 adopté lors de la séance du 10 octobre 2018). Cet avis est suivi du mémoire en réponse du maître d’ouvrage.

Cette pièce contient également le procès-verbal de la réunion d’examen conjoint des personnes publiques associées (PPA).

Commentaire du CE : Le dossier est de bonne qualité et compréhensible. La présentation du projet n’appelle pas de connaissance particulière pour en saisir le sens, hormis l’étude d’impact environnementale et ses annexes (pièce F), particulièrement étoffées (plus de 600 pages) et dont certains éléments sont quelque peu techniques.

Certains passages de la notice explicative (pièce B) présentaient quelques difficultés d’appréhension, en particulier dans la présentation du parti d’aménagement retenu et des adaptations du projet (paragraphe 2.2.5). Le CE l’a signalé lors de la réunion préalable à l’enquête et a demandé à ce que la pièce B soit revue avant l’ouverture de l’enquête.

II. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

21. Désignation du commissaire enquêteur

Par décision n° E19000046 / 34 en date du 9 avril 2019, le président du tribunal administratif a désigné monsieur Hervé SEELEUTHNER commissaire enquêteur pour conduire l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lunel et de Lunel-Viel et au classement-déclassement des voies concernant le projet d'aménagement de la RN 113 au droit desdites communes.

Cette décision figure en **annexe 1**.

22. Démarches initiales

Dès sa nomination, le commissaire enquêteur a pris contact avec Madame Martine Berri, chargée du suivi du dossier à la préfecture de l'Hérault, pour en obtenir un exemplaire.

Il est également entré en contact avec Monsieur Nicolas Assemat, responsable d'opération à la direction Transports de la DREAL Occitanie.

23. Réunion préalable et visite des lieux

Une **réunion** de présentation du dossier au commissaire enquêteur s'est tenue à la préfecture de l'Hérault le 23 avril 2019.

Cette réunion a également été l'occasion de préciser les informations nécessaires aux services de la préfecture de l'Hérault pour prendre l'arrêté d'ouverture d'enquête, à savoir :

- les dates et heures de début et de fin de l'enquête,
- les lieux et dates des permanences,
- l'adresse internet de consultation du dossier par le public,
- l'adresse du registre dématérialisé dédié à l'enquête pour les observations du public,
- le nom du référent technique de l'enquête au sein de la direction Transports de la DREAL.

Etaient présents à cette réunion :

Préfecture 34:

- Mme Martine Berri, Direction des Relations Collectivités territoriales / Bureau de l'environnement,

- Mme Elina Printemps, Direction des Relations Collectivités territoriales / Contrôle légalité,

DREAL Occitanie

- Mr Alex Urbino, Direction Transports / Chef de division Maitrise d'ouvrage Routes Nationales,
- Mr Nicolas Assemat, Direction Transports / Responsable d'opération,
- Mme Christelle Gaschet, Direction Transports / Chargée d'opérations,

Une **visite des lieux** concernés par cette enquête a été effectuée par le commissaire enquêteur, accompagné de Monsieur Assemat le jeudi 25 avril 2019.

24. Rencontre avec les maires des communes de Lunel, Lunel-Viel et Saint Just

Le commissaire enquêteur s'est entretenu avec

- monsieur Hervé Dieulefes, maire de Saint Just, le 7 mai 2019,
- monsieur Jean Charpentier, maire de Lunel-Viel, le 15 mai 2019,
- monsieur Claude Arnaud, maire de Lunel, le 24 mai 2019.

Ces trois entrevues ont eu pour but d'échanger avec les maires des communes concernées sur le fond du dossier.

Ces passages en mairie ont également permis au commissaire enquêteur de reconnaître les lieux et de s'assurer que les conditions matérielles de l'enquête et des permanences seraient remplies : information et publicité préalables, présence du dossier et du registre, conditions d'accès et de consultation du dossier, lieu dédié aux permanences...etc.

25. Information du public

Conformément à la législation en vigueur, l'affichage et les publications d'avis d'ouverture de l'enquête publique dans la presse ont été respectés :

- Affichage en mairies de Lunel, Lunel-Viel et Saint Just de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête,
- Mise en place de 20 panneaux d'affichage de l'avis d'ouverture d'enquête sur l'itinéraire du projet de déviation aux carrefours existants ou à venir avec les principaux axes transversaux (un exemplaire est joint en annexe 2d),
- Publication dans la presse locale :
 - 1^{er} avis : - La Gazette du jeudi 16 mai 2019,
 - Midi Libre du jeudi 16 mai 2019.
 - 2^e avis : - La Gazette du jeudi 6 juin 2019,
 - Midi Libre du samedi 6 juin 2019.

Les certificats d'affichage et les annonces légales parues dans les journaux sont joints en **annexe 2**.

Outre les publications de l'avis dans la presse et son affichage dans les lieux publics et sur l'axe concerné, l'information du public s'est faite également par une publication du dossier d'enquête publique

- sur le site internet des services de l'Etat dans l'Hérault, adresse :

<http://www.herault.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Enquetes-publiques2>.

- Sur le site internet du registre dématérialisé, adresse :

<https://www.registre-dematerialise.fr/1307>.

26. Modalités de l'enquête

L'arrêté n°2019-I-541 du 7 mai 2019, de la préfecture de L'Hérault, a fixé la durée de l'enquête publique du lundi 3 juin au jeudi 4 juillet 2019 ainsi que les jours et horaires de permanence pour la réception du public par le commissaire enquêteur, soit :

- le jeudi 6 juin 2019 de 14h à 17h à Lunel, siège de l'enquête,
- le jeudi 13 juin 2019 de 14h à 17h à Lunel-Viel
- le jeudi 20 juin 2019 de 9h à 12h à Saint Just
- le jeudi 27 juin 2019 de 14h à 17 h à Lunel.

Cet arrêté figure en **annexe 3**.

De plus, le dossier d'enquête a été tenu à la disposition du public dans les mairies de Lunel, Lunel-Viel et Saint Just aux heures habituelles d'ouverture, à savoir :

- Mairie de Lunel : du lundi au vendredi de 8h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00.
- Maire de Lunel-Viel : du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 14h00 à 17h00.
- Mairie de Saint Just : du lundi au jeudi de 8h30 à 12h00 et de 14h00 à 19h00 et le vendredi de 8h30 à 12h00 et de 14h00 à 17h30.

27. Participation du public

Le public a pu consigner ses observations sur les registres côtés et paraphés par le commissaire enquêteur, mis à sa disposition dans les mairies de Lunel, Lunel-Viel et Saint Just.

Il pouvait également les adresser en mairie de Lunel, siège de l'enquête, par courrier à l'intention du commissaire enquêteur ou les mentionner sur le registre dématérialisé dédiée à l'enquête (<https://www.registre-dematerialise.fr/1307>).

28. Climat de l'enquête

Aucun incident n'est à relever.

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions.

29. Clôture de l'enquête

Le jeudi 4 juillet 2019 à 16 heures, à l'expiration du délai d'enquête, le commissaire enquêteur a clos les registres d'enquête et les a récupérés dans l'heure qui a suivi.

III. LE PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RN 113

31. Contexte du projet

La RN113, d'une longueur d'environ 37 km entre les villes de Montpellier et Nîmes, constitue une artère interurbaine desservant de nombreuses agglomérations du secteur.

Le trafic à hauteur de l'agglomération de Lunel est de 24 000 v/j à l'Est et 17 000 v/j à l'Ouest. Les pointes estivales dépassent les 30 000 v/j. La RN113 a la particularité de traverser les centres urbains de Lunel-Viel et Lunel créant des nuisances par la saturation du trafic et de l'insécurité pour les piétons et riverains. La RD61 existante est le principal axe entre l'A9 et le littoral. Il draine un important trafic en période estivale. Un tracé de la déviation de la RN113 par le Sud a fait l'objet d'un consensus en 2005 à l'occasion d'une phase de concertation. Il permet une meilleure desserte globale des territoires influencés par cette infrastructure.

Par ailleurs, les traversées de Lunel et de Lunel-Viel constituent de véritables "points noirs", tant pour les usagers que pour les riverains : les bouchons sont très fréquents, surtout en période estivale, la qualité de l'air dans les artères des centres villes se dégrade, la sécurité n'est pas optimale pour les piétons. Malgré des mesures prises avec l'organisation d'un plan de circulation dans Lunel et des aménagements ponctuels de carrefours, la saturation ou les forts ralentissements des axes principaux dans la ville ainsi que l'insécurité routière croissante rendent difficiles les conditions de vie des Lunellois.

Le dynamisme de l'agglomération Lunelloise et sa croissance en plein essor renforcent le besoin de reporter à l'extérieur des centres villes de Lunel et de Lunel-Viel, la circulation de transit de la RN113 ainsi que celle des autres voiries qui y convergent.

La déviation de la RN113 permettra de réduire ces inconvénients de manière significative. Elle permettra également de desservir les communes du Pays de Lunel jusque-là très éloignées des grands axes : Saint-Just, Marsillargues, les quartiers Sud de Lunel..., grâce à des giratoires.

Afin d'éviter une saturation de cet axe dans un avenir proche et d'améliorer les conditions de circulations locales, l'étude de déviation de la RN113 a été inscrite dans le contrat de plan État-Région 2015-2020 avec la participation du Conseil Départemental de l'Hérault et de la Communauté de communes du Pays de Lunel.

32. Objectifs de l'aménagement

La déviation de la RN113 au droit des communes de Lunel et Lunel-Viel vise à :

- fluidifier la circulation de transit et permettre la renaissance des centres urbains ;
- améliorer la desserte globale de l'agglomération lunelloise ;
- améliorer la sécurité des déplacements et de la mobilité locale.

33. Utilité publique du projet

331. Fluidifier la circulation de transit et permettre la renaissance des centres urbains

La RN113 existante constitue un axe important Est-Ouest traversant Lunel et Lunel Viel et parallèle à l'autoroute A9. Elle draine actuellement un trafic important avec environ 25 000 véhicules par jour à l'entrée Est de Lunel avec une forte influence du trafic estival. Le trafic de transit est évalué à un peu plus de la moitié du trafic moyen annuel sur la RN113, le reste représentant le trafic d'échange avec l'agglomération lunelloise.

Les traversées de Lunel et Lunel Viel provoquent de nombreux ralentissements localisés aux entrées d'agglomération ou aux rétrécissements de voies ainsi qu'au niveau des carrefours régulés par des feux tricolores.

Les faibles caractéristiques du réseau viaire de l'agglomération posent déjà problème pour écouler un trafic dépassant les 20 000 véhicules/jour. L'analyse des temps de traversée des agglomérations montre que si rien n'est fait, à réseau routier constant, le temps de parcours en période moyenne annuelle, qui est d'environ 30 minutes actuellement, passerait à 60 minutes d'ici quelques années. La réalisation d'une déviation réduira ce temps de parcours à 10 minutes seulement à l'horizon 2025.

De plus, il est nécessaire de rendre le trafic de transit plus fluide pour éviter d'inciter les usagers en transit à emprunter des axes routiers secondaires inadaptés à accueillir un trafic national. La déviation de la RN113 en contournant les secteurs urbanisés, participe à l'amélioration de la fluidité du trafic à l'Est du département de l'Hérault.

La réalisation de la déviation de la RN113, nouveau tronçon du réseau national, doit permettre le déclassement de la section de RN113 délaissée et requalifiée pour s'adapter à la fois au trafic résiduel, aux déplacements urbains et à l'activité engendrée par les commerces.

332. Améliorer la desserte globale de l'agglomération lunelloise

La déviation de la RN113 va capter autour de l'agglomération lunelloise le maximum des flux entrants ne désirant pas transiter par le centre-ville de Lunel et ainsi favoriser sa desserte par les usagers désirant se rapprocher de Lunel.

Par ailleurs, la déviation de la RN113, avec ses points d'échanges en nombre suffisant, doit permettre d'atteindre aisément l'agglomération lunelloise.

Les enquêtes de circulation, réalisées sur la déviation de la RN113, ont établi que le trafic de transit circulant entre Nîmes et Montpellier ou le littoral représente un peu plus de la moitié du trafic total. Ce qui laisse une part importante aux échanges locaux.

Or, dans ce secteur, aucun axe routier national ou départemental n'évite la traversée d'un centre urbain. Seule la RD61 existante qui avait été construite en limite Est d'urbanisation de Lunel se trouvait épargnée, mais elle-aussi est maintenant confrontée à de fortes saturations dans le secteur de jonction avec la RN113 existante du fait de l'urbanisation commerciale de l'autre côté de la voie.

En évitant les centres-urbains, l'utilisateur gagne en temps de parcours et en confort. Il doit cependant rallier son but sans un allongement de parcours disproportionné.

333. Améliorer la sécurité des déplacements et de la mobilité locale

La partie héraultaise de l'arrivée Est sur Lunel et la traversée de Lunel sont deux secteurs préoccupants en matière de sécurité. Trois zones d'accumulation d'accidents les plus critiques ont été recensées : deux en limite périurbaine, la troisième en sortie Ouest d'agglomération.

Une analyse détaillée montre que l'infrastructure en elle-même ne constitue pas un facteur déterminant de l'insécurité, mais que le traitement de l'environnement immédiat de la voie aux deux entrées de Lunel n'est sans doute pas suffisamment adapté à marquer la transition de la rase campagne à l'agglomération.

Avec la réalisation de la déviation de la RN113, la section de la RN113 dans Lunel et Lunel-Viel délestée du trafic de transit et des échanges locaux, pourra être réaménagée pour une requalification en artère plus urbaine et offrir des conditions satisfaisantes de sécurité pour ses usagers.

L'éviction des trafics de transit et d'échanges locaux hors des centres villes, restitue au milieu urbain un fonctionnement adapté en permettant notamment de circuler aisément à pied ou à vélo ; traverser en toute sécurité une circulation automobile réduite ; respirer un air moins pollué par les gaz d'échappement des véhicules ; limiter les nuisances sonores de la circulation urbaine.

Dans le même temps, les caractéristiques routières données à la déviation de la RN113 ainsi que ses équipements de sécurité conformes aux normes en vigueur, délivreront des indicateurs de sécurité plus normalisés pour ce type d'itinéraire.

34. Etudes préalables et décisions antérieures

Quatre variantes désignées V1o, V2o, V3o et V4o ont été 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).

341. Conclusions et propositions de tracé

A l'issue de la concertation du public et à la suite 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.

Ainsi, à l'Ouest la variante V2o présentait 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'éloignait 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 était celui sur l'habitat isolé autour du Mas de Cadoule. Il a donc été 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 permettait de maintenir un remblai très proche du terrain naturel en renvoyant 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.

Au sud de Lunel-Viel, le tracé a été 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 a été 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 devrait permettre 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 étant à la charge de la communauté de communes Pays de Lunel dans le cadre de l'aménagement de la zone.

A l'Est, les diverses observations ont mis en évidence l'intérêt de la variante 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 restaient réduites (les lotissements au Sud-Est étant déjà isolés par buttes de terre de la RD61). Seules quelques habitations isolées devaient être protégées. Toutefois, la V4e présentait le défaut de limiter l'extension de la zone d'activités de Dassargues (très décriée par la commune de Lunel) et l'attention de certaines administrations s'était focalisée sur le franchissement peu favorable du Vidourle dans un méandre.

En conséquence, il a été proposé d'adapter le tracé V4e en lui faisant adopter partiellement le tracé V2e pour franchir le Vidourle. Cette modification devait permettre 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.

342. Tracé retenu à l'issue de la concertation

A l'issue de cette large concertation, de réunions publiques prolongées par de multiples échanges avec particuliers, associations et institutions, un tracé a été retenu par le Préfet

de l'Hérault en janvier 2006. Le tracé consistait à relier le giratoire de Lunel-Viel au carrefour d'Aimargues à l'aide d'une section à 2x2 voies.

Ainsi, il a été :

- approuvé le choix des variantes V2o et V4e sous réserve d'adaptations de tracé;
- demandé des études complémentaires notamment en matière de trafic ;
- demandé de s'assurer de la convergence avec les aménagements envisagés par le syndicat du Vidourle lorsque les dispositifs des scénarios prévus seraient adoptés.

Un travail d'optimisation a été réalisé pendant dix années afin d'essayer d'éviter les secteurs à forts enjeux et dans le but de réduire au maximum les impacts liés au projet.

Ainsi, en 2015, les nouvelles estimations de trafic ont conduit à réviser les principes d'aménagement en passant d'une 2x2 voies à une route bidirectionnelle. En effet, le profil à 2x2 voies n'était pas nécessaire pour assurer l'écoulement du trafic de la RN113 à moyen terme. De plus, ce profil est moins consommateur d'espace et moins impactant pour le territoire et il permet une meilleure insertion du projet dans le milieu existant.

Outre les modifications des caractéristiques géométriques du projet, le tracé a été légèrement adapté à son extrémité Ouest. La possibilité de prolongement de la déviation de la RN113 jusqu'au giratoire de Valergues a été étudiée, alors qu'auparavant la déviation se raccordait à la RN113 existante au niveau du giratoire Ocréal. Cette extension n'a pas été retenue car particulièrement onéreuse du fait de la création d'un nouvel ouvrage d'art sur le canal de BRL et globalement parallèle à la RN113 déjà existante.

L'analyse des conditions de dépassement a conclu à la mise en place des créneaux de dépassement en tenant compte des enjeux environnementaux et plus particulièrement en évitant la zone inondable du Dardaillon Ouest.

Le dimensionnement des carrefours a été revu, en particulier le carrefour avec la RD24 qui peut fonctionner en carrefour plan de type giratoire, représentant une source d'économie comparé aux échanges dénivelés initialement prévus. Le nouveau giratoire de raccordement ouest a été dimensionné.

En termes d'optimisation des rétablissements routiers, le rétablissement de la RD110E7 a été abandonné suite à un point d'étape avec l'administration centrale.

Dans le cadre de la poursuite des études, le programme a évolué selon les principes suivants :

- abandon du prolongement de la déviation de la RN113 à l'Est de la RD61 (V4e adaptée). Ainsi, la déviation évite la traversée du cours d'eau le Vidourle et s'affranchit de toutes les contraintes liées à la traversée de la zone inondable ;

- réaménagement de la RD61 existante entre le giratoire de Lunel Sud et le giratoire de Lunel Est permettant une continuité de la déviation dans son contournement des zones urbaines de Lunel et Lunel-Viel ;
- création des créneaux de dépassement en raison des distances de visibilité insuffisantes pour permettre le dépassement en configuration bidirectionnel ;
- remplacement du passage supérieur permettant le rétablissement de la RD110E4 par l'aménagement d'un giratoire, afin de réduire l'impact hydraulique.

343. Adaptation du projet

Le projet présenté aujourd'hui correspond donc au tracé présenté en 2005 avec des adaptations de profils en travers et de longueur pour s'orienter vers un aménagement plus durable du territoire. Il ne concerne en effet plus que la partie Ouest du projet de 2005, les quatre versions Est, dont la V4e adaptée, étant abandonnées au profit d'un réaménagement de la RD61. Il permet une meilleure adéquation avec les enjeux environnementaux et socio-économiques.

En 2016-2017, la DREAL a mené les études préalables à l'enquête publique.

Le 12 septembre 2017, une commande du ministère à la DREAL a été passée approuvant le parti d'aménagement retenu et demandant de poursuivre les études préalables relatives à l'aménagement de la RN113 sur la base de la solution retenue, et de conduire les procédures nécessaires au lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de cet aménagement.

35. Description du projet

351. Description de la solution retenue

Le parti d'aménagement retenu pour la déviation est une route bidirectionnelle de catégorie ARP 80 se décomposant de la façon suivante :

- une section en tracé neuf d'une longueur de 6,2 km entre le giratoire « RN113 ouest », à l'Ouest, et le giratoire « Lunel sud » avec la RD61 à l'Est. Cette section comporte 5 giratoires plans et 7 ouvrages d'art commun (rétablissement viaires et hydrauliques) ;
- un réaménagement en place de la RD61 au gabarit national entre le giratoire « Lunel sud » et le giratoire « RN113 est » sur une longueur de 2,4 km, comprenant 2 giratoires plans.

4 zones de créneaux de dépassement sont prévues afin d'offrir des possibilités complémentaires pour le dépassement. Elles sont réparties sur l'ensemble de la déviation de la RN113 avec une alternance des sens de dépassement : 2 335 m dans le sens Montpellier → Nîmes, 2 157 m dans le sens Nîmes → Montpellier.

Les quatre créneaux de dépassement sont répartis d'Ouest en Est de la manière suivante

- entre le giratoire RN113 ouest et le giratoire Lunel-Viel dans le sens de circulation Montpellier → Nîmes sur 931 m (correspondant à la longueur effective de dépassement) ;
- entre le giratoire Lunel-Viel ouest et le giratoire Lunel-ouest, dans le sens de circulation Nîmes → Montpellier sur 1 210 m
- entre le giratoire Lunel ouest et le giratoire Lunel sud, dans le sens de circulation Montpellier → Nîmes sur 1 404 m ;
- entre le giratoire RD34 et le giratoire Lunel sud dans le sens de circulation Nîmes → Montpellier de 947 m.

A terme, la RD61 existante entre le giratoire Lunel sud et le giratoire RN113 sera intégrée au réseau routier national et sera partie intégrante de la RN113. La RN113 existante sera déclassée du réseau routier national et intègrera le réseau routier communal.

352. Rétablissement des écoulements naturels

Des écoulements superficiels extérieurs à la déviation de la RN113 seront interceptés, du fait de la réalisation du projet. Ces écoulements superficiels seront rétablis, afin d'assurer leur transparence hydraulique.

Le principe des rétablissements hydrauliques a fait l'objet d'un échange avec les Services de l'Etat et consistent à

- mettre hors d'eau le tracé routier pour la crue de référence, correspondant au débit d'occurrence centennale ou au débit de la crue historique connue la plus importante si celui-ci est supérieur au débit centennal ;

- ne pas avoir d'exhaussement des niveaux d'eau pour cette même crue de référence au droit des lieux habités (c'est à dire inférieur à la précision relative des modèles mathématiques) ;

- ne pas avoir d'incidence forte (pas de modification de classes d'aléa) sur la zone inondable dans les zones habitées pour les crues exceptionnelles ($Q = 1,8 \times Q_{100}$);

- à ne pas mettre de pile dans le lit mineur sous la cote des PHE 100 ans concernant le franchissement du canal de Lunel, afin qu'elle ne soit pas un obstacle à l'écoulement.

353. Aménagements paysagers

Les principes généraux suivants sont adoptés :

- soigner particulièrement les « raccords » avec les éléments existants : tissu urbain, accroche au terrain naturel, voiries ;

- travailler les vues et les effets de cadrage, d'une part, en permettant la découverte du territoire (mise en scène les vues majeures) et, d'autre part, en restant discret dans le champ visuel des riverains ;

- traiter les éléments connexes comme des éléments du projet (assainissement, rétablissement de voie existante, traversées de cours d'eau, giratoires...)

Les mesures paysagères se déclinent en 3 types de travaux, soit :

- des travaux de végétalisation et de plantations utilisant la palette végétale et les typologies végétales locales (haies vives, ripisylve, massifs arbustifs, etc...)

- des travaux de terrassements comprenant le traitement des modelés paysagers (terres impropres ou excédentaires) pour l'intégration des terrassements dans le paysage pour les ouvrages comme les rétablissements, les giratoires... ;

- des travaux d'aménagements paysagers plus complexes concernant certains secteurs plus sensibles situés aux abords du projet comme les bassins d'assainissement.

354. Acquisitions foncières

L'Etat ne dispose pas de la maîtrise foncière des terrains. Il doit procéder à des acquisitions foncières auprès des propriétaires riverains. Les emprises concernent en majorité des parcelles agricoles.

L'acquisition par l'Etat des terrains nécessaires à la réalisation du projet, sera rendue possible par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet.

Les propriétaires concernés par des acquisitions foncières (qui figureront dans l'enquête parcellaire) seront indemnisés dans le cadre des dispositions prévues par le Code de l'expropriation (articles L. 1315 à L. 1317). L'indemnisation résultera soit d'un accord amiable à partir d'un protocole établi avec le Maître d'Ouvrage, sur la base de la valeur de l'indemnisation évaluée par le Service des Domaines, soit d'un montant déterminé par le juge de l'expropriation.

355. Conditions d'insertion du projet dans l'environnement

Le détail des mesures d'insertion dans l'environnement qui seront appliquées est précisé dans l'étude d'impact environnementale. Une synthèse de ces mesures est reprise ci-après de manière thématique.

Rétablissement et protection des eaux :

- traiter les eaux de la plateforme avant rejet dans les milieux naturels pour assurer la protection des eaux souterraines captées pour l'alimentation en eau potable et pour protéger les cours d'eau franchis par le projet ;

- assurer la transparence hydraulique et les volumes de crues des cours d'eau par le rétablissement systématique des écoulements franchis et par la mise en place d'ouvrages de franchissement finement dimensionnés pour ne pas aggraver les risques d'inondation auxquels est soumise la plaine de Lunel. Des ouvrages de décharges et des surcreusements en amont et en aval des ouvrages de franchissement sont prévus.

Habitats, biens et équipements

- limiter les emprises du projet afin de ne consommer que les terrains agricoles nécessaires et rétablir l'ensemble des circulations agricoles pour réduire l'effet de coupure ;

- indemniser les personnes dont les terrains ou le bâti se trouvent sous les emprises du projet et maintenir l'accès aux parcelles et propriétés aussi souvent que possible.

Préservation des milieux naturels

- conserver ou recréer les milieux à enjeux écologiques notamment pour le Lézard des murailles, et améliorer la transparence écologique de la route nouvelle par la création de boisements ou de ripisylves.

Intégration paysagère

- réaliser des travaux d'aménagements paysagers afin de bien intégrer la nouvelle déviation ainsi que ses équipements spécifiques (bassins multifonctions, rétablissements, ouvrages d'art...) dans le site.

Pendant les travaux

- limiter au strict nécessaire des surfaces d'emprises ;

- interdire le stockage de matériel et d'opérations de maintenance à proximité immédiate des secteurs alimentant des cours d'eau ;

- mettre en place des dispositifs de sécurité et de signalisation pour la circulation des engins de chantier et la sécurité des engins et du personnel, ainsi que des riverains et des usagers ;

- respecter les normes réglementaires de bruit pour les engins utilisés ; - mettre en place d'un système de management environnemental de chantier...

36 Entretien et exploitation

La section RN113 neuve du giratoire RN113 ouest au giratoire Lunel sud sera la propriété de l'État, ainsi que la section réaménagée du giratoire Lunel sud au giratoire RN113, anciennement RD61, qui sera reclassée dans le Réseau Routier National.

Concernant les rétablissements par giratoire : l'anneau et les branches RN113 seront dans le domaine routier de l'État ; les branches des voies rétablies au-delà de la ligne de cédez-le-passage seront dans le domaine routier départemental.

La future ex RN113 sera déclassée ; le déclassement dans le périmètre communal des communes traversées est envisagé.

L'infrastructure routière et ses abords seront la propriété de l'État. La DIRMED, gestionnaire de cette infrastructure, devra en assurer l'entretien et l'exploitation (District Rhône Cévennes de la DIR Méditerranée).

361. La chaussée

Les opérations d'entretien sur la chaussée consistent en une réfection de la couche de roulement tous les 10 ans des opérations d'entretien hivernal (salage).

362. L'assainissement

Les bassins d'assainissement sont disposés le long de la déviation et rendus accessibles à l'exploitant via une piste et un portail, le tout délimité par une clôture. Ces bassins étant disposés en remblais, une rampe permettra d'accéder au fond du bassin pour le curage, et au mécanisme de fermeture d'urgence.

Les ouvrages d'entrée et de sortie seront accessible classiquement via un regard avec bouche à clé, et échelle dans le cas de grandes hauteurs.

Une procédure de fonctionnement est produite par l'entreprise de construction du bassin et transmise à l'exploitant.

Les opérations d'entretien systématiques comportent le ramassage régulier des déchets présents dans l'ouvrage, le fauchage, le curage, l'entretien des bassins et des espaces limitrophes (clôtures, portails, piste d'entretien), le nettoyage des grilles, des collecteurs, des canalisations, bippasses, ouvrages amont et aval.

363. Les équipements

Les interventions d'entretien sur équipements sont les suivantes :

- nettoyage des dispositifs de retenue ;
- nettoyage de la signalisation verticale ;
- renouvellement de la signalisation horizontale ;
- nettoyage et renouvellement du balisage.

364. Les talus et aménagements paysagers

L'entretien des aménagements paysagers consiste en le fauchage, et la plantation d'arbustes.

37. La programmation des études et travaux

Les études à venir pour définir précisément les éléments techniques de la déviation de la RN113 à Lunel correspondent aux études de projet qui seront menées entre 2019 et 2020.

A l'issue de cette phase de projet, d'autres procédures nécessaires à la réalisation du projet seront engagées (archéologie préventive, loi sur l'eau, dérogation espèces protégées, acquisitions foncières).

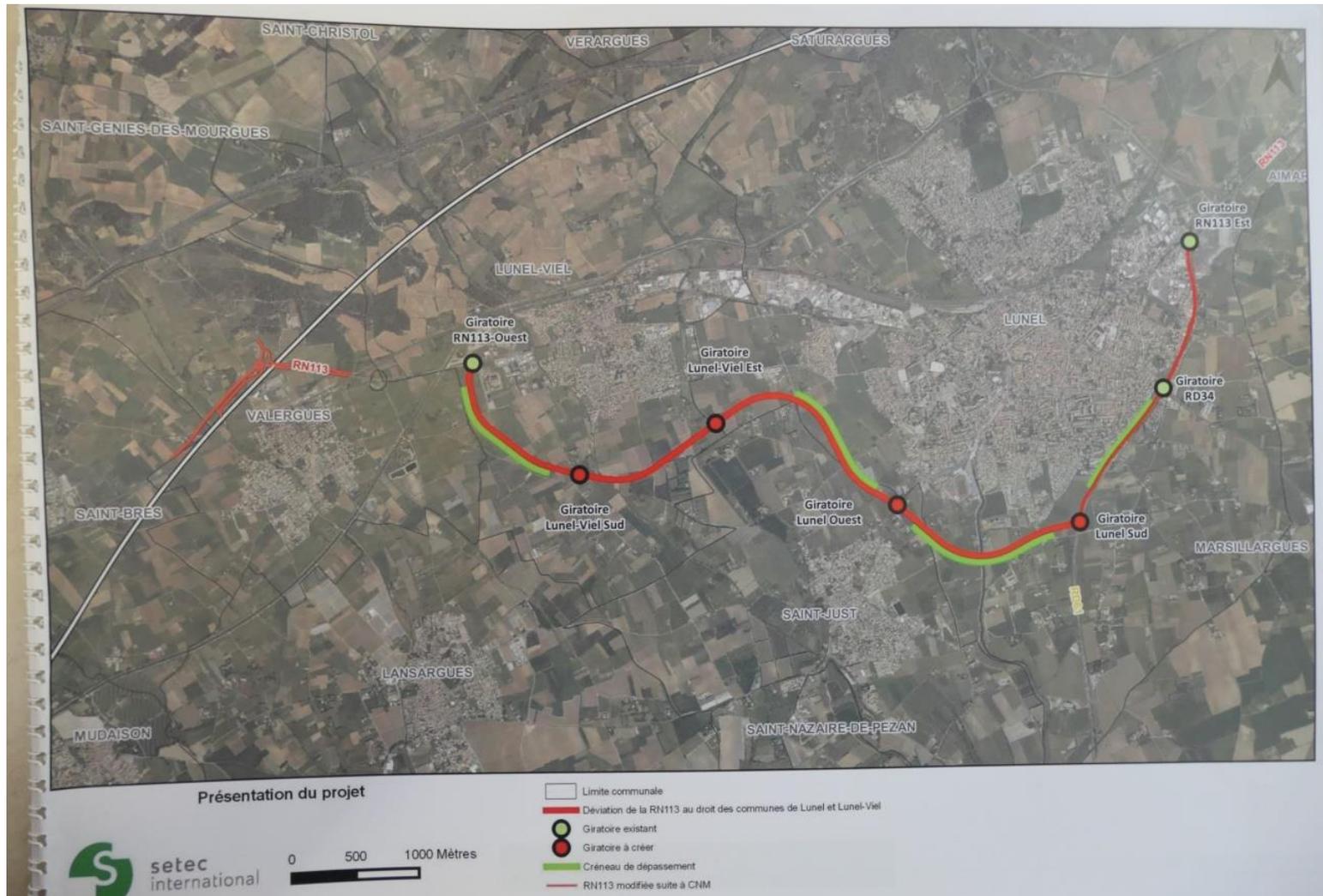
Parallèlement, les études de conception détaillées seront mises en œuvre, pour aboutir à une définition du projet qui sera alors suffisamment précise pour que la consultation et le choix des entreprises qui effectueront les travaux soient réalisés. Le démarrage des travaux de la déviation de la RN113 à Lunel est prévu à partir de 2023 sur une période de 2 ans, avec l'objectif de mise en service de la déviation de la RN113 en 2025.

Le planning ci-après détaille les études et procédures associées au-delà de l'enquête publique :

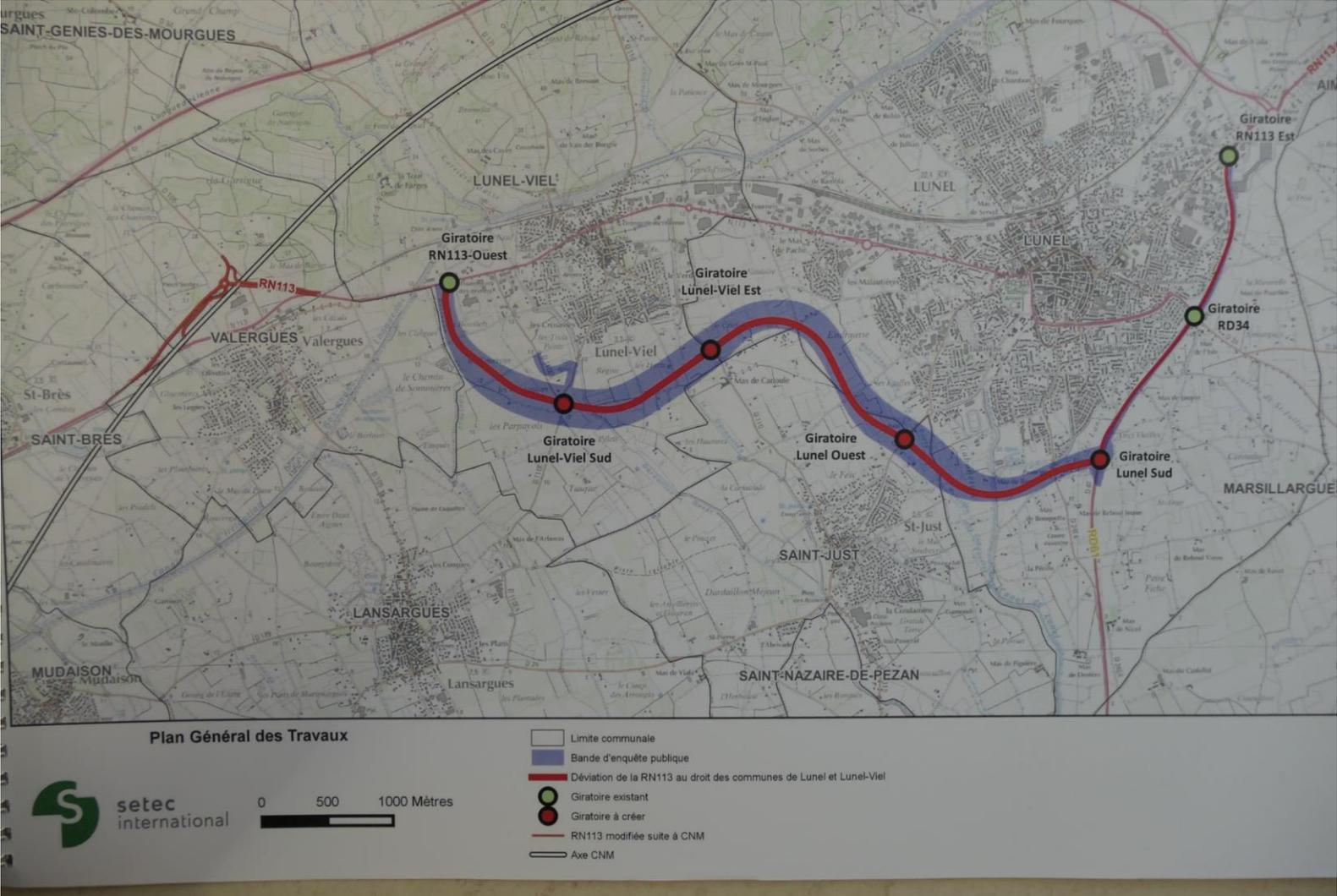
- Obtention de la Déclaration d'utilité publique (2019)
- Etudes de projet (2019-2020)
- Réalisation des autres procédures nécessaires : Dossier d'autorisation Loi sur l'eau, dossier de dérogation CNPN, procédures d'acquisitions foncières, archéologie préventive (2021-2023)
- Mise en œuvre des études de conception détaillées (2020-2023)
- Recrutement des entreprises réalisant les travaux (2023)
- Lancement des travaux préparatoires (2023)
- Travaux et mise en service (2023-2025)

38 PLANS

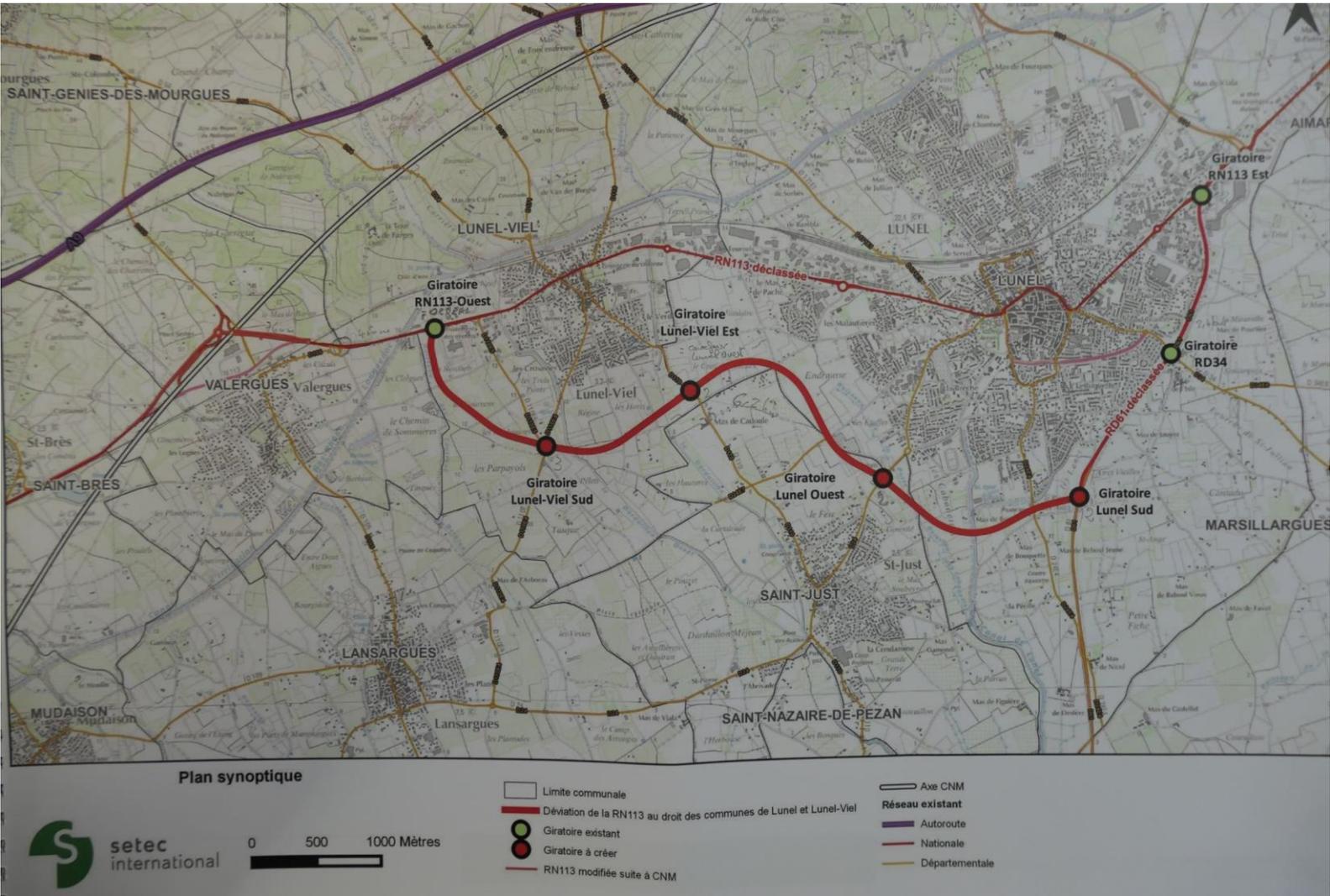
381. PRESENTATION DU PROJET



382. PLAN GENERAL DES TRAVAUX



383. PLAN SYNOPTIQUE



39. Appréciation sommaire des dépenses

Le montant global du projet de la déviation de la RN113 au droit des communes de Lunel et Lunel-Viel est estimé à environ 42 millions d'euros HT (hors taxes), en valeur juin 2017.

L'estimation du projet comprend :

- les études, dont les procédures réglementaires, la maîtrise d'œuvre des travaux, la procédure liée à l'Archéologie préventive ;
- les acquisitions foncières à l'amiable ou par expropriation pour cause d'utilité publique ;
- tous les travaux nécessaires à la réalisation de la déviation de la RN113 :
 - le dégagement des emprises ;
 - les terrassements ;
 - les chaussées ;
 - le drainage et l'assainissement ;
 - les ouvrages d'arts ;
 - les équipements de sécurité et d'exploitation ;
 - les points d'échanges et les rétablissements ;
 - les aménagements annexes (requalification de la RN113 existante, autres rétablissements) ;
 - les aménagements liés à l'environnement.

Les dépenses se répartissent de la façon suivante (en millions d'euros juin 2017) :

POSTES	MONTANT HT
Etudes, procédures réglementaires et maîtrise d'œuvre des travaux	1,4
Acquisitions foncières	3,6
Travaux et mesures compensatoires (dont risques)	37
TOTAL HT	42

Le total de l'opération s'élève à 42M€ HT, soit un total TTC (toutes taxes comprises) arrondi à 50M€ TTC.

Les mesures en faveur de l'environnement représentent environ 2,3 millions d'euros HT (valeur juin 2017) et comprennent les protections acoustiques, les aménagements paysagers et architecturaux, les mesures en faveur des milieux naturels.

Les travaux de fouilles archéologiques sont par ailleurs estimés à 150 000 € HT.

Le montant de ces mesures est détaillé en pièce F du dossier chapitre 6 « coûts des mesures et modalités de suivi ».

Le Contrat de Plan Etat Région 2015-2020 inscrit le projet en mentionnant un montant estimé de 50M€ et attribue 6M€ selon la répartition suivante:

- Etat 3M€
- Région Occitanie 1M€
- Département de l'Hérault 1M€
- Communauté de Communes du Pays de Lunel 1M€.

Le reste de la programmation financière sera réalisée dans les prochains contrats de plans (CPER et autres modes de financement) en cohérence avec le planning envisagé de réalisation.

IV MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

41. Préambule

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une procédure régie par le code de l'urbanisme conformément aux articles L. 153-54 à 153-59, R. 153-13 et R. 153-14.

Lorsqu'un projet d'aménagement nécessite une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), et que ce projet n'est pas compatible avec le document d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune, alors la DUP ne peut intervenir que si l'enquête a porté à la fois sur la DUP et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné.

La notion de compatibilité est définie par la jurisprudence comme « la non-contrariété avec les options fondamentales » du document d'urbanisme.

La compatibilité est donc remplie à la double condition que :

- l'opération ne soit pas de nature à compromettre le parti d'aménagement retenu par la commune,
- l'opération ne méconnaisse pas les dispositions du/des règlement(s) de la (des) zone(s) dans laquelle (lesquelles) sa réalisation est prévue.

411. Compatibilité avec le schéma de cohérence territorial (SCOT)

Le SCOT du Pays de Lunel a été approuvé le 11 juillet 2006. Une révision a été prescrite le 26 février 2015 afin de l'adapter aux lois et décrets parus ces dernières années notamment la loi Grenelle II et la Loi Littoral.

Dans le SCOT, l'objectif de la Communauté des Communes du Pays de Lunel est de renforcer la cohérence Nord-Sud de son territoire et d'organiser un territoire de qualité. Ainsi, trois grandes orientations ont été déterminées :

- Orientation 1 : un habitat maîtrisé, diversifié, moins consommateur d'espace et plus respectueux du cadre de vie ;
- Orientation 2 : des activités et des services pour accompagner l'habitat ;
- Orientation 3 : un espace de respiration et d'équilibre en conciliant urbanisation et identité rurale.

La RN113, en saturation croissante, engendre à la fois des difficultés de circulation dans les centres villes et une dégradation de la qualité de vie des villes traversées.

Le projet de déviation de la RN113 apparaît ainsi dans le SCOT comme une nécessité impérative et urgente, dont les objectifs sont :

- Limitation des nuisances sonores au cœur des agglomérations de Lunel et de Lunel-Viel ;
- Amélioration de la sécurité dans les centre- villes de Lunel et Lunel-Viel ;
- Liaisons Nord-Sud ;
- Réaffirmation des entrées de villes et des limites bâties-non bâties ;

- Création de nouveaux équipements publics au regard avec leur accessibilité ;

Le projet de déviation de Lunel figure dans le Document d'Orientations Générales. Il contribuera à :

- favoriser les différents modes de déplacements et le partage des usages des voies : la réalisation de la déviation de la RN113 est affirmée par le SCOT comme « une nécessité impérative pour le Pays de Lunel, pour une meilleure qualité de vie et de sécurité sur Lunel, Lunel-Viel. »,
- promouvoir la cohérence entre le développement de l'urbanisation et la desserte en transports collectifs,
- favoriser l'accueil d'activités économiques.

Le projet est donc compatible avec le SCOT du Pays de Lunel.

412. Mise en compatibilité des PLU

D'un point de vue technique, le document d'urbanisme doit intégrer l'opération à venir, afin de préserver l'espace nécessaire à son implantation face à d'autres projets d'aménagement. Ainsi, tout nouveau projet de développement communal ou d'aménagement d'infrastructure soumis au document d'urbanisme prendra en compte l'opération afin de ne pas en compromettre la réalisation.

Le projet de déviation de la RN113 au droit des communes de Lunel et Lunel-Viel concerne les communes Lunel, Lunel-Viel et Saint-Just.

Un dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est rédigé pour les communes de Lunel et Lunel-Viel. La commune de Saint-Just ne nécessite aucune mise en compatibilité puisque la commune est au moment de la présente procédure, soumise au RNU.

42. Commune de Lunel

La commune de Lunel dispose d'un document d'urbanisme opposable.

La commune s'est doté d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 28/03/2007 et modifié par les procédures suivantes :

- 1ère révision simplifiée approuvée le 28/03/2012 ;
- 1ère modification approuvée le 18/07/2012 ;
- 1ère modification simplifiée approuvée le 29/06/2016 ;
- 2ème modification approuvée le 27/09/2017.

C'est sur ce document que porte la présente mise en compatibilité. Le PLU est opposable aux tiers et aux projets d'aménagement.

Le PLU se compose des documents suivants :

- le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) ;

- les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) ;
- le règlement ;
- les emplacements réservés ;
- les espaces boisés classés ;
- le plan de zonage.

421. Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Le projet est compatible avec le PADD puisque celui-ci mentionne le projet de déviation de la RN113 en page 7. Il est précisé notamment que le projet permettra de :

- revaloriser les entrées de ville ;
- reconquérir des axes débarrassés d'un trafic de transit dans une optique résolument urbaine ;
- conjuguer l'aménagement de la déviation avec la revitalisation du centre ancien.

Il est de plus indiqué que la réalisation de la déviation de Lunel et Lunel-Viel permettra d'envisager le réaménagement des boulevards de ceinture aujourd'hui envahis par la voiture.

Le projet respecte le PADD et **aucune mise en compatibilité n'est requise** pour cette pièce.

422. Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

La commune de Lunel a instauré une OAP au niveau de la gare qui se trouve au Nord du centre historique. Compte tenu de la distance qui sépare le projet de ce quartier (distance supérieure à 1 km), aucun impact n'est à attendre de la part du projet sur cette orientation.

Le projet est donc compatible avec les OAP de la commune de Lunel.

Les orientations d'aménagement et de programmation **ne nécessitent pas de mise en compatibilité**.

423. Le règlement du PLU

La mise en compatibilité des règlements consiste à modifier les règlements incompatibles avec le projet en ajoutant un ou plusieurs alinéas pour affranchir le projet des contraintes imposées par le règlement.

Le projet de déviation de Lunel et Lunel-Viel ne prévoit pas de construction de bâtiment. Les travaux prévus sont des affouillements et exhaussements du sol, la réalisation d'ouvrage d'art ou d'ouvrages hydrauliques et la mise en place d'écrans de protection acoustique.

- Dispositions Générales

Les dispositions générales du règlement des zones du PLU de Lunel présentent le champ d'application et le contenu général du règlement. Il y est notamment précisé que les équipements d'intérêt général sont autorisés dans la zone inondable lorsque leur implantation est techniquement irréalisable hors du champs d'inondation et que dès lors une étude hydraulique devra en définir les conséquences amont et aval et déterminer leur impact sur l'écoulement de crues, les mesures compensatoires à adopter visant à en annuler les effets et les conditions de leur mise en sécurité.

Le projet a fait l'objet d'une étude hydraulique au droit du franchissement des cours d'eau et des mesures pour supprimer les effets ont été mises en place. Le projet respecte donc les dispositions générales et celles-ci ne nécessitent pas d'être modifiées.

Le projet est compatible avec les dispositions générales. **Aucune mise en compatibilité n'est nécessaire.**

- Les zones du PLU

Sur la commune de Lunel, le projet traverse les zones suivantes : A et An ; IAUa et IAUe ; Nx ; UE.

Le règlement des zones A, IAU et N nécessite une mise en compatibilité.

La zone A est une zone agricole qui correspond aux secteurs de la commune équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. La zone A comprend un sous-secteur An qui recouvre les terrains de vignes classés AOC ainsi que les espaces agricoles à préserver en raison de leur valeur paysagère.

La zone A est concernée par une grande partie de l'aménagement en site neuf qui comprend la plateforme et ses annexes : ouvrages d'art et carrefours giratoires pour les rétablissements de voiries, bassins de traitement des eaux.

Le réaménagement sur place de la RD61 traverse également la zone A.

Les affouillements et exhaussements sont règlementés notamment au sein de la zone inondable où ils ne sont permis que s'ils sont de nature à faciliter l'écoulement des eaux de crue. Le projet facilite en effet l'écoulement des eaux de crues grâce à la mise en place d'ouvrage de décharge mais la nature des remblais relève de la création d'une route nouvelle.

L'article A2 du règlement doit donc être modifié afin de permettre explicitement le projet et les remblais qui sont nécessaires pour son insertion dans le territoire.

La zone IAU recouvre des terrains non équipés ou insuffisamment équipés destinés à être urbanisés après modification ou révisions du PLU. Deux sous-secteurs sont

distingués : IAUa : à vocation principale d'habitat, d'équipements collectifs, de commerce et de services ; IAUE : à vocation principale d'activités économiques et d'équipements collectifs.

Le règlement de la zone IAU émet des conditions pour la réalisation des affouillements et exhaussements au sein de la zone inondable. Effectivement, ces travaux ne sont permis que s'ils sont de nature à faciliter l'écoulement des eaux de crue. Le projet facilite en effet l'écoulement des eaux de crues grâce à la mise en place d'ouvrage de décharge mais la nature des remblais relève de la création du nouveau carrefour giratoire avec la RD110 et des affouillements nécessaires à la création d'un bassin de traitement des eaux.

L'article A2 du règlement doit donc être modifié afin de permettre explicitement les affouillements et exhaussement nécessaires au projet.

La zone N est une zone naturelle équipée ou non, dont la création vise à protéger le caractère d'espace naturel de ce territoire en raison, soit de la qualité des sites, soit de la qualité des milieux naturels soit de la qualité des paysages. Elle comprend cinq sous-secteurs dont le sous-secteur Nx concerné par le projet qui recouvre des terrains proches de sources de nuisances (station d'épuration). La zone Nx est concernée pour la création de la section courante, le rétablissement du canal de Lunel, la création de l'ouvrage d'art franchissant le canal de Lunel et la création de bassins de traitement des eaux.

L'article N1 interdit toute construction ou installation nouvelle sauf celles qui sont admises aux conditions de l'article N2. L'article N2 autorise les équipements et ouvrages techniques divers, sous réserve qu'ils soient nécessaires au fonctionnement des services publics.

Etant donné que les dispositions générales du règlement ne donnent pas de définition ni d'équipement ni d'ouvrage technique, il semble préférable de modifier le règlement pour autoriser explicitement l'ensemble du projet qui en effet ne se limite pas à un simple aménagement ou à un simple ouvrage.

En conséquence, **les articles A-2, IAU-2 et N-2**, intitulés « Occupations et utilisations du sol soumis à conditions particulières », **sont mis en compatibilité** par l'ajout d'un alinéa stipulant clairement que :

« Sous réserve du respect des dispositions générales du règlement (titre 1), sont admis :

- les constructions et installations, y compris les affouillements et exhaussements de sol, nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation de la déviation de la RN113 ».

424. Les emplacements réservés

Le projet se superpose à l'emplacement réservé n° 25.

L'emplacement réservé n°25 est placé en partie sous la nouvelle plateforme. Cet emplacement est réservé pour l'élargissement du chemin des Etoffes à 12 m et il est au

bénéfice de la commune. Il ne présente pas surface dans le tableau des emplacements réservés. Le projet vient se superposer sur 400 mètres linéaires sur cet emplacement réservé existant qui n'est pas remis en question par le projet.

Dans la mesure où le projet ne remet pas en question ces emplacements réservés, la mise en compatibilité consistera à reprendre les surfaces annoncées dans le tableau des emplacements réservés et à retirer les superficies qui se trouvent sous emprise. Comme précisé ci avant, l'emplacement réservé n° 25 ne présente pas de surface dans le tableau initial, aucune modification ne sera donc apporté pour celui-ci.

Par ailleurs le projet nécessite la création d'un nouvel emplacement réservé au bénéfice de l'Etat. Celui-ci sera ajouté dans le tableau des emplacements réservés.

Le tableau des emplacements réservés doit faire l'objet d'une mise en compatibilité pour modifier l'emplacement réservé existant impacté et pour ajouter l'emplacement réservé pour le projet de déviation.

La liste des emplacements réservés est donc complétée par l'ajout de l'emplacement suivant :

N°	Destination	Superficie indicative	Bénéficiaire
1E	Déviations de la RN113	250 000 m ²	État

425. Les espaces boisés classés (EBC)

Aucun EBC n'est concerné par le projet.

Aucune mise en compatibilité n'est requise vis-à-vis des espaces boisés classés.

426 Le plan de zonage

Le plan de zonage est mis en compatibilité par l'ajout de la représentation graphique du tracé de la future déviation de la RN113.

427. évaluation environnementale de la mise en compatibilité

Le Code de l'urbanisme prévoit que les documents de planification, et notamment les documents d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme...) doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale. Les conditions de cette évaluation environnementale sont déterminées par les articles L. 104-1 et suivants et R. 104-1 et suivants du code de l'urbanisme.

L'évaluation environnementale, conformément à l'article R. 104-19 du code de l'urbanisme, doit être proportionnée à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée, et peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents.

En l'occurrence, la présente évaluation environnementale se réfère à l'étude d'impact (pièce F du dossier d'enquête publique) du projet de déviation de la RN113. En effet, de nombreuses informations sont communes à l'étude d'impact du projet et à l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité.

La vocation et les objectifs des zonages concernés par la mise en compatibilité ne sont pas remis en cause. L'équilibre de l'usage des sols dans le document d'urbanisme n'est pas remis en cause mais il est modifié par la présente mise en compatibilité par la diminution de la surface totale de la zone agricole, de la zone urbaine et d'urbanisation future.

Une petite partie de la zone N, naturelle, est également concernée par la consommation mais il s'agit d'une zone non urbanisée car occupée par la station d'épuration.

Les modifications du règlement ciblent spécifiquement la réalisation du projet de déviation de la RN113 et ne permettent pas d'autres projet susceptibles de modifier l'équilibre et la vocation des zonages concernés : U, AU, N et A.

Pour les articles visant à interdire la réalisation du projet, la phrase suivante est ajoutée dans l'article qui conditionne les occupations du sol permises dans la zone : Sont autorisés « Les constructions et les installations y compris les affouillements et exhaussements de sol nécessaire au fonctionnement et à l'exploitation de la déviation de la RN113 ».

Le fait de citer explicitement l'intitulé du projet permet de limiter l'incidence de la mise en compatibilité et aucune nouvelle occupation des sols n'est permise par la mise en compatibilité. De ce fait, les effets de la mise en compatibilité sont donc assimilables aux effets du projet.

Les principales incidences de la mise en compatibilité résident dans la disparition d'une surface importante de zonage agricole.

La mise en compatibilité n'aura aucune incidence sur les sites Natura 2000.

43. Commune de Lunel-Viel

La commune de Lunel-Viel dispose d'un document d'urbanisme opposable. La commune s'est doté d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 02/07/2012 et une première modification a été apportée et approuvée en date du 03/10/2016. C'est sur ce document que porte la présente mise en compatibilité.

Le PLU est opposable aux tiers et aux projets d'aménagement.

Le PLU se compose des documents suivants :

- le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) ;
- les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) ;
- le règlement ;
- les emplacements réservés ;
- les espaces boisés classés ;
- le plan de zonage.

431. Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Le projet est compatible avec le PADD puisque celui-ci mentionne le projet de déviation de la RN113 à plusieurs reprises. Il est précisé notamment que le projet permettra de limiter les nuisances liées à la circulation routière (page 11).

Le PADD fait apparaître une carte de la commune et la déviation est bien représentée, ce qui prouve que le projet communal a été élaboré à partir de la prise en compte du projet et que celui-ci est donc compatible avec le PADD.

Le projet respecte le PADD et **aucune mise en compatibilité n'est requise** pour cette pièce.

432. Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

La commune de Lunel-Viel a instauré cinq OAP autour du centre-ville qui concernent les secteurs suivants :

- UDC : Cave coopérative ;
- UDe : Stades (1ère phase) ;
- Udf : Établissements DUCLOS + RFF ;
- 1 AU a : Les Horts ;
- 1 AU b : Terrains Manse.

Ces cinq secteurs sont au Nord de la zone du projet et aucune interférence n'est à signaler. Le projet ne remet donc en question aucune des OAP de la commune de Lunel-Viel. de Lunel.

Les orientations d'aménagement et de programmation **ne nécessitent pas de mise en compatibilité.**

433. Le règlement du PLU

Sur la commune de Lunel-Viel, le projet traverse les zones et secteurs A ; Ai ; Ad ; Adi.

Le projet concerne donc exclusivement la zone A et trois de ses secteurs : Ai, Ad et Adi.

La mise en compatibilité des règlements consiste à modifier les règlements incompatibles avec le projet en ajoutant un ou plusieurs alinéas pour affranchir le projet des contraintes imposées par le règlement.

Le projet de déviation de Lunel et Lunel-Viel ne prévoit pas de construction de bâtiment. Les travaux prévus sont des affouillements et exhaussements du sol, la réalisation d'ouvrage d'art ou d'ouvrages hydrauliques et la mise en place d'écrans de protection acoustique.

- Dispositions Générales

Les dispositions générales du règlement des zones du PLU de Lunel-Viel présentent le champ d'application et le contenu général du règlement. Il y est notamment précisé qu'en cas d'imperméabilisation des terrains il faut rechercher systématiquement pour les apports nouveaux des exutoires autres que les réseaux de la ville. Le projet a en effet choisi des exutoires autres que le réseau pluvial de la ville et il est donc compatible avec cette recommandation. Il est également précisé que le dimensionnement des ouvrages de rétention dépend de la zone sur laquelle il s'inscrit, de la vulnérabilité du milieu récepteur vis-à-vis des risques d'inondation.

Le projet est mentionné dans les dispositions générales « dans le cadre des éventuels travaux de construction de la LGV comme de la déviation de la RN113, et étant donné leur tracé pressenti (transversal à tous les axes d'écoulements naturels), toutes les dispositions nécessaires devront être prises pour assurer les transparences hydrauliques de ces nouveaux ouvrages vis-à-vis des fossés pluviaux et des Dardaillons. »

Le projet a fait l'objet d'une étude hydraulique au droit du franchissement des cours d'eau, et des mesures pour supprimer les effets ont été mises en place : mise en place d'ouvrages de décharge et surcreusement à l'aval et à l'amont des franchissements. Le projet respecte donc les dispositions générales et celles-ci ne nécessitent pas d'être modifiées.

Il est également indiqué que les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales, et ceux visant à la limitation des débits évacués (bassin de rétention), sont à la charge exclusive du constructeur. Des bassins sont en effet prévus et le maître

d'ouvrage les financent entièrement. Aucune incompatibilité n'est donc à signaler concernant ce point spécifique.

Les dispositions générales précisent pour les équipements d'intérêt général et collectifs : « Dans toutes les zones, les équipements d'intérêt général d'infrastructure, et de superstructure y afférents, peuvent s'implanter en dérogation par rapport aux prescriptions de zones, y compris dans les zones non aedificandi des voies. » le projet étant considéré comme faisant partie des équipements d'intérêt général et collectifs il peut donc s'implanter en dérogation par rapport aux prescriptions de zones. Toutefois une analyse fine est réalisée ci-après pour lister les points d'incompatibilité afin de viser le maximum de transparence.

Le projet est compatible avec les dispositions générales. Aucune mise en compatibilité n'est nécessaire.

- La zone A

La zone A est une zone de richesse économique dans laquelle les terrains doivent être réservés à l'exploitation agricole, l'élevage, l'exploitation des ressources du sol. Cette zone est composée de 4 secteurs :

- A : cette zone est à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Dans ce secteur, seules sont autorisées Les constructions nécessaires aux exploitations agricoles.
- Le secteur Ad concerne la zone d'étude du tracé de la déviation de la RN113,
- Le secteur Adi, la partie de la zone Ad située en zone inondable ;
- le secteur Ai correspond à des zones où un aléa d'inondation a été identifié.

Dans ces secteurs, la réglementation du PPRI figurant en annexe s'applique. Le secteur est intéressé par la zone de danger Rn et la zone de protection Rp.

Le projet franchit les Dardaillons et s'inscrit donc en zone Rn et Rp.

Le règlement du PPRI indique que sont admis sous condition dans la zone Rn (zone la plus contraignante) :

« Les équipements d'intérêt général, sous réserve qu'ils soient construits à plus de 50 m du pied d'une digue. Une étude hydraulique devra en définir les conséquences amont et aval et déterminer leur impact sur l'écoulement des crues, les mesures compensatoires à adopter visant à annuler leurs effets sur les crues et les conditions de leur mise en sécurité. Elle devra en outre faire apparaître les conséquences d'une crue exceptionnelle (1,5 fois le débit centennal). Émergent à cette rubrique les travaux ou aménagements sur les ouvrages existants et les digues intéressant la sécurité publique, y compris la constitution de remblais destinés à une protection rapprochée des lieux densément urbanisés, démontrée par une étude hydraulique, et après obtention des autorisations réglementaires (Loi sur l'eau et Déclaration d'Utilité Publique). »

Une étude hydraulique spécifique au projet a été réalisée en juillet 2017 afin de calculer précisément les écoulements des cours d'eau après mise en place des aménagements et afin d'assurer que le projet n'entraînera pas une aggravation des risques d'inondation. Cette étude hydraulique a fait l'objet d'un échange avec la DDTM 34 en octobre 2016, afin de valider les hypothèses de dimensionnement.

Pour vérifier que le projet n'entraîne pas d'aggravation, une simulation de la crue centennale a été réalisée avec l'adjonction du projet. Un calcul de la cote maximale en amont et aval des ouvrages et la vitesse maximale dans l'ouvrage a été réalisé.

Suite à ces calculs, des ouvrages de décharge et des surcreusements à l'aval et à l'amont des franchissements sont prévus afin de supprimer les risques d'aggravation des inondations. Ces mesures sont détaillées dans le chapitre 5 de l'étude d'impact (Effets du projet et des travaux et mesures en faveur de l'environnement) en pièce F du dossier d'enquête.

L'article A1 (occupation et utilisation du sol interdites) n'interdit pas la réalisation du projet.

L'article A2 (occupation et utilisation des sols admises sous condition) autorise la réalisation des équipements d'intérêt général public d'infrastructure et les ouvrages techniques qui y sont liés. Par ailleurs ce même article autorise les terrassements et affouillements nécessaires aux occupations du sol autorisées.

Le règlement de la zone A est compatible avec le projet.

Le règlement de la zone A ne nécessite pas de mise en compatibilité. Le plan de zonage en revanche sera mis en compatibilité pour ajouter un nouvel emplacement réservé au bénéfice de l'Etat correspondant aux emprises nécessaires au projet de déviation de la RN113.

434. Les emplacements réservés

Le projet se superpose à deux emplacements réservés :

- l'emplacement réservé D4 pour l'élargissement du chemin Neuf à 16 m ;
- l'emplacement réservé D4 pour l'élargissement de la RD110E4 à 23 m.

Le projet qui prévoit de rétablir les routes telles qu'elles existent actuellement ne vient pas remettre en cause les projets d'élargissement prévus par la ville. Ceux-ci seront tout de même modifiés dans les tableaux des emplacements réservés pour éviter la superposition de deux bénéficiaires sur le même terrain en retirant les surfaces des emplacements réservés existants qui se trouvent sous les emprises du projet.

De plus, un nouvel emplacement réservé sera créé au bénéfice de l'Etat pour la création de la déviation.

Le tableau des emplacements réservés doit faire l'objet d'une mise en compatibilité pour modifier les emplacements réservés existant impactés et pour ajouter l'emplacement réservé pour le projet de déviation.

L'emplacement réservé D4, au profit du Département, est modifié comme suit :
RD110E5 Section comprise entre la RN113 et la RD110E4. Elargissement à 10 m de plateforme (1 chaussée de 7 m, 2 accotements de 1,50 m + fossés). Création d'une piste cyclable. Emprise : 16 m :

Surface avant modification : 7 125 m² ; après modification : 6152 m²

Section comprise entre Dardaillon et limite communale Sud.

Surface avant modification 18 674 m² ; après modification : 11897 m²

La liste des emplacements réservés est également complétée par l'ajout de l'emplacement suivant :

N° des opérations	Désignation des opérations	Collectivités ou service public ayant demandé l'inscription	Surface approx. des emplacements réservés (m ²)
N3	Déviation de la RN113	Etat	153 000 m ²

435. Les espaces boisés classés (EBC)

Aucun EBC n'est concerné par le projet.

Aucune mise en compatibilité n'est requise vis-à-vis des espaces boisés classés.

436. Le plan de zonage

Le plan de zonage est mis en compatibilité par l'ajout de la représentation graphique du tracé de la future déviation de la RN113.

427. évaluation environnementale de la mise en compatibilité

Le Code de l'urbanisme prévoit que les documents de planification, et notamment les documents d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme...) doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale.

Les conditions de cette évaluation environnementale sont déterminées par les articles L. 104-1 et suivants et R. 104-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

L'évaluation environnementale, conformément à l'article R. 104-19 du Code de l'urbanisme, doit être proportionnée à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée, et peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents.

En l'occurrence, la présente évaluation environnementale se réfère à l'étude d'impact (pièce F du dossier d'enquête publique) du projet de déviation de la RN113. En effet, de nombreuses informations sont communes à l'étude d'impact du projet et à l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité.

La vocation et les objectifs des zonages concernés par la mise en compatibilité ne sont pas remis en cause. L'équilibre de l'usage des sols dans le document d'urbanisme n'est pas remis en cause mais il est modifié par la présente mise en compatibilité par la diminution de la surface totale de la zone agricole.

Les modifications ne concernent pas le règlement. Elles ciblent spécifiquement la réalisation du projet de déviation de la RN113 par l'ajout d'un nouvel emplacement réservé sur les plans de zonages et dans la liste des emplacements réservés.

Le fait de citer explicitement l'intitulé du projet permet de limiter l'incidence de la mise en compatibilité et aucune nouvelle occupation des sols n'est permise par la mise en compatibilité. De ce fait, les effets de la mise en compatibilité sont assimilables aux effets du projet.

Le principal effet de la mise en compatibilité sur l'environnement est lié à la création de nouveaux aménagements en zone inondable réglementée par le règlement du PLU et du PPRI. Ces règlements ne sont pas modifiés et donc aucun effet indirect n'est à prévoir. Le projet a, en effet, fait l'objet d'une étude hydraulique au droit du franchissement des cours d'eau et des mesures pour supprimer les effets ont été mises en place : mise en place d'ouvrages de décharges et surcreusement à l'aval et à l'amont des franchissements. La mise en place de ces mesures permet de respecter les préconisations des règlements.

Les principales incidences de la mise en compatibilité résident dans la disparition d'une surface importante du zonage Ad qui est réservé à la réalisation du projet et dans la disparition d'une surface non significative du zonage agricole.

La mise en compatibilité n'aura aucune incidence sur les sites Natura 2000.

V. CLASSEMENT – DECLASSEMENT DES VOIES

Ce volet de l'enquête concerne le classement / déclassement des voies dans le cadre de l'attribution du caractère de déviation de la RN113 entre le giratoire RN113 Est et le giratoire RN113 Ouest et du déclassement de la future ex RN113.

Les procédures seront réalisées conformément à l'article L.123-3 du code de la voirie routière pour les routes nationales :

« Le reclassement dans la voirie départementale ou communale d'une route ou section de route nationale déclassée est prononcé par l'autorité administrative lorsque la collectivité intéressée dûment consultée n'a pas, dans un délai de cinq mois, donné un avis défavorable. En cas d'avis défavorable dans ce délai, le reclassement peut être prononcé par décret en Conseil d'Etat lorsque ce déclassement de la section de voie est motivé par l'ouverture d'une voie nouvelle ou le changement de tracé d'une voie existante ».

51. Etat actuel

Le réseau actuel des voiries est structuré de la manière suivante :

- l'actuelle RN113 est classée dans le domaine national ;
- les voiries départementales (RD110E4, RD110, RD24, RD61, RD34, ...) sont classées dans le domaine public départemental ;
- les voiries communales (chemin des Horts, chemin de la Traversière, chemin du Mas de Cadoule, chemin du Fesc, chemin du Mas du Gamundi, chemin des Cabanettes, ...) sont classées dans le domaine public communal.

52. Etat futur

521. Domaine Etat

La déviation de la RN113 entre le giratoire RN113 Est et le giratoire RN113 Ouest sera classée dans le domaine public routier de l'Etat.

522. Domaine départemental

Les portions de routes départementales interceptées et/ou réaménagées resteront dans le domaine public départemental.

523. Domaine communal

Les portions de routes communales et de chemins interceptées et/ou réaménagées resteront dans le domaine communal.

Concernant la future ex RN113, le déclassement dans le périmètre communal des communes traversées est envisagé.

Les délibérations des communes de Lunel et Lunel-Viel sont jointes au dossier en pièce K.

.

VI. LES ELEMENTS DE L'ENQUETE

61. Bilan quantitatif et thématique des observations du public

Au cours de l'enquête qui s'est tenue du 3 juin au 4 juillet 2019 inclus, le bilan des observations s'établit comme suit :

	St Just	Lunel-Viel	Lunel	Registre dématérialisé
Observations	10	2	9	14
Courriers	0	2	4	

- 1005 visites du registre dématérialisé ont été répertoriées ainsi que 702 téléchargements.

De nombreuses observations et l'ensemble des courriers étaient denses et abordaient plusieurs thématiques.

Synthétiquement,

- 7 observations abordent le tracé de la déviation
- 18 observations : les incidences du tracé sur les liaisons locales
- 9 observations : les pistes cyclables
- 14 observations : les nuisances sonores
- 3 observations la surélévation de la déviation.
- 15 observations : l'hydraulique et l'eau potable.
- 5 observations : l'aspect environnemental
- 1 observation : le patrimoine et les traditions
- 1 observation : le cadre juridique du projet
- 1 courrier : le cas du Mas de Cadoule.
- 4 observations précisent que les personnes approuvent le projet ou sont venues s'informer
- 1 observation aborde le classement et déclassé des voies.

62. Observation recueillies et réponses apportées

Chaque observation ou thème d'observations est suivi d'une remarque du commissaire enquêteur (CE) formulée avant réception du mémoire en réponse du maître d'ouvrage (MO), puis de la réponse du MO, et enfin d'un éventuel commentaire du CE.

OBSERVATION EN LIEN AVEC LE VOLET DUP DE L'ENQUETE

1. Tracé de la déviation

- Observations d'ordre général

- Courrier de Monsieur Georges Anthouard, président de l'APIL Lunel (registre papier de Lunel)

Mr Anthouard demande s'il s'agit d'une consultation et s'il sera tenu compte des remarques ou si elles subiront le même sort que la concertation de 2005 où un tracé avait été retenu et a largement été tronqué depuis.

Il demande si des feux tricolores sont prévus aux ronds-points existants qui sont actuellement déjà saturés.

Remarque du CE : L'enquête publique est un temps fort de l'information et de la participation du public. Elle informe le public sur divers projets susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement ou la qualité de vie des citoyens. Toute personne peut consulter le dossier dans les lieux prévus à cet effet et peut présenter des observations, favorables ou non au projet, et proposer des suggestions ou des contre-propositions.

Le projet qui sera effectivement réalisé pourra différer de celui faisant l'objet de ce dossier, pour tenir compte notamment des observations recueillies au cours de la procédure d'instruction ou de l'enquête publique ou des recommandations formulées, le cas échéant, par le commissaire enquêteur, sans que les modifications envisagées ne remettent en cause l'économie générale du projet. Dans le cas contraire, le projet devra être soumis à une nouvelle enquête publique.

Réponse du MO : 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 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 requalifié. 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.

Commentaire du CE : dont acte.

- Partie Ouest du Tracé

- Observation de Monsieur Fabrice Fenoy, 1^{er} adjoint de Lunel-Viel sur le tracé (registre dématérialisé)

Le tracé de la déviation fait un zigzag au sud de Lunel-Viel validé lors de la concertation publique de 2005.

Cette concertation publique apparaît comme bien ancienne. D'un point de vue démocratique, il est difficile de défendre une décision fondée sur une concertation vieille de quinze ans, alors que les populations, leurs élus et le contexte ont évolué.

Il est souhaitable d'étudier une variante du tracé en ligne droite sur la portion lunelvielloise avec un tracé plus au sud pour les raisons suivantes.

- Le trafic automobile génère une pollution importante qu'il convient d'écarter le plus possible de l'urbanisation.

- Rapprocher le tracé du village comme c'est le cas actuellement pénalisera les espaces agricoles qui ne représenteront plus qu'une bande étroite entre la limite sud de l'urbanisation et la déviation. La viabilité de ces parcelles agricoles deviendra incertaine, ce qui pourrait contraindre à un changement du zonage dans le P.L.U, transformant cette « ceinture verte » en zone urbaine... au voisinage immédiat de la nationale, ce qui n'est pas dans l'intérêt de la santé des populations (Cf. point précédent)

- « Tirer droit » réduirait le coût du projet en réduisant la longueur du tracé de plusieurs dizaines / centaines ? de mètres)

- A équidistance de Saint-Just et de Lunel-Viel, cette inflexion du tracé pourrait également bénéficier à Saint-Just, agglomération traversée par la départementale Mauguio-Lunel, très fréquentée. Un tracé pour 2 déviations, c'est une réponse apportée à l'engorgement du trafic dans les villes de Lunel-Viel et de St Just, avec un impact plus faible sur les écosystèmes (artificialisation des sols, biodiversité etc.)

Peut-être est-il possible de reprendre une partie de la concertation sur ce point dans la mesure où le projet semble désormais avoir une chance de se réaliser ?

Remarque du CE : des tracés à équidistance de Saint Just et de Lunel-Viel ont été étudiés lors de la phase de concertation (V3o et V4o). Elles n'ont pas été retenues en particulier parce qu'elles présentaient les impacts les plus défavorables pour les exploitations agricoles et le paysage ainsi que des contraintes hydrauliques plus lourdes liées au champ d'inondation des deux Dardaillon.

Par ailleurs, la concertation et la réflexion sur le tracé ne se sont pas arrêtées en 2005. Des études ont eu lieu depuis auxquelles les services de l'Etat, le Département et les communes ont été associés.

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

A 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 p 12, reprend l'analyse comparative des variantes et de leurs impacts. Il en ressort que la variante retenue présente le moins d'impact global.

Commentaire du CE : dont acte. Le CE souligne à nouveau que la commune de Lunel-Viel a bien été associée aux travaux de réflexion concernant le tracé de la déviation.

- Observation et courrier de Monsieur Gilbert Gomez (registre papier de Lunel)

Mr Gomez, propriétaire du Mas de Bory, conteste l'utilité publique du projet de déviation estimant que celle-ci ne supprimera pas les bouchons dans Lunel car ceux-ci sont, selon lui, dus à un trafic essentiellement local. Il estime que l'existence de l'échangeur autoroutier au Nord de Lunel et la mise à 2x2 voies de la RD 61 devraient suffire à capter les liaisons de transit et ainsi à désengorger le cœur de ville.

Remarque du CE : les études de trafic fournies dans la pièce H (évaluation socio-économique) concluent tout de même à une diminution du nombre de véhicules dans le centre de Lunel et Lunel-Viel. Par ailleurs, le projet a aussi pour but d'améliorer la desserte globale de l'agglomération lunelloise ainsi que la sécurité des déplacements et de la mobilité locale

Réponse du MO : La RD61, dans sa partie mise à 2x2 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 p230 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%).

Commentaire du CE : dont acte.

- Courrier de Monsieur Christian Laborieux (registre papier de Lunel-Viel)

Mr Laborieux signale que la future déviation impactera plusieurs de ses parcelles sur les communes de Lunel (Cros des Anides : BK 0016, BK 0032, BK 0033) et de Lunel-Viel (Les hauteurs du mas de Cadoule : E 0156, E0159 ; les Roubiaures : F 0549).

Remarque du CE : l'enquête parcellaire à venir déterminera précisément les terrains impactés et tous les propriétaires concernés seront avisés de son ouverture par une lettre recommandée que leur adressera le maître d'ouvrage.

Réponse du MO : L'impact final sur les parcelles sera précisé lors de l'enquête parcellaire.

Commentaire du CE : dont acte.

- **Partie Est du tracé**

- Observation de Monsieur Jean-François Frutos concernant la fin du tracé à l'Est (registre dématérialisé)

Mr Frutos formule l'observation suivante : « J'ai consulté le plan général du projet et je constate qu'à l'Est, la déviation ne sera pas raccordée au rond-point desservant la D34 en direction de l'autoroute et de SOMMIERES.

Pourquoi ne pas profiter de ce chantier pour "désengorger" le rond-point des portes de la mer en passant derrière le centre commercial ? D'autant qu'il me semble qu'un projet de construction d'un nouveau pont sur le Vidourle est dans les cartons. Cela me semble plus cohérent. »

Réponse du MO : 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).

Commentaire du CE : la proposition de Mr Frutos est intégrée dans la variante V4e du projet et se trouvera donc satisfaite ultérieurement lors de la réalisation de la partie Est du tracé. La requalification de la RD61 est, en quelque sorte, une solution d'attente.

- Observation de Philippe Chaponnay sur les variantes du tracé (registre dématérialisé)

Mr Chaponnay formule l'observation suivante : « En 2005 le projet présentait 4 variantes V1.0, V2.0, V3.0, V4.0 entre le carrefour d'Aimargues et carrefour Lunel Sud.

Ces projets avaient l'avantage de dévier, à l'Est de la ville de Lunel, le trafic de transit de façon large et ainsi de soulager de façon notable le flux de trafic actuel des secteurs déjà très chargés, souvent en limite de saturation entre le rond-point "Inter- Marché (giratoire RN113 Est) et le rond-point Renault à l'intersection de la D61 et D34 (giratoire RD34). Coté environnemental ces variantes éloignées des zones urbaines avaient l'avantage de limiter de facto les nuisances actuelles sonores et polluantes.

Suite aux études précédentes avait été retenue pour ce secteur la variante v2.0 sous réserve d'adaptation de tracé! Aujourd'hui ce projet v2.0 a été semble-t-il complètement supprimé.

Certes, cela n'a aucune incidence sur l'objectif initial de dévier la circulation de centre de Lunel mais l'inconvénient d'aggraver la situation en zone urbanisée entre l'endroit à l'entrée du Lunel ou la RN113 franchit le Vidourle (restaurant Mon Auberge) et le giratoire RD34.

Axe actuellement très souvent en limite de saturation avec pollution et nuisances sonores déjà très importantes

Or le dernier tracé proposé créera à terme sans nul doute au niveau des giratoires RN113 et RD34 des points noirs récurrents avec nuisances sonores et polluantes.

Dans l'étude a été pris en compte certes le trafic circulant actuellement sur le transit de la RN 113 mais sous-estimé le trafic de Marsillargues empruntant la D34 et celui de la " route de la mer" la D61 qui est actuellement en cours d'aménagement en quatre voies.

Remarque du CE : dans l'observation de Mr Chaponnay, il y a confusion entre les variantes Est et Ouest qui avaient été étudiées en 2005. La zone qui fait l'objet de l'observation est concernée par les 4 variantes Est et celle qui avaient été initialement retenues avant d'être abandonnée est la variante V4e.

Ces variantes ont fait l'objet d'une concertation du public dont le bilan est joint en pièce J du dossier soumis à l'enquête publique. Il en ressortait qu'aucune variante n'était sans contrainte ni impact. Un tracé, s'appuyant sur la V4e à l'Est et la V2o à l'Ouest, avait été retenu. Celui-ci a fait ensuite l'objet d'adaptations pour tenir compte au mieux des contraintes et des remarques apparues lors de la concertation du public. L'abandon de la V4e permet, en particulier, à la déviation d'éviter la traversée du cours d'eau du Vidourle et de s'affranchir des contraintes liées à la traversée de la zone inondable.

Réponse du MO : 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 2x2 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 (10530 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.

Commentaire du CE : La réalisation de la partie Est du tracé n'est pas supprimée mais différée. La requalification de la RD61 est, en quelque sorte, une solution d'attente validée par les études de trafic.

- Observation de Monsieur Claude Barral, vice-président du CD 34, sur la partie Est du tracé (registre papier de Lunel)

Mr Barral, conseiller départemental, vice-président du Conseil départemental de l'Hérault, précise qu'à l'heure actuelle, tous les après-midi de l'été, un bouchon de plusieurs kilomètres se forment lors des retours des plages sur la RD61. Le Département est en train de mettre la RD61 à 2x2 voies mais le débouché de la partie Ouest de la future déviation sur la RD61 à hauteur du giratoire (à créer) de Lunel-Sud va générer un flux de véhicules supplémentaires dans la partie Est du tracé. Il demande si les riverains auront devant leur porte une route à 2x2 voies, ce qui ne supprimera pas les bouchons, et s'ils bénéficieront d'un mur anti-bruit.

Il se prononce pour la réalisation d'une nouvelle voie s'inspirant des variantes Est étudiées lors de la phase de concertation afin d'éviter le cumul des flux de la RN 113 et de la RD61 en été sur ce tronçon.

Remarque du CE : les études préalables et décisions antérieures ayant conduit au tracé sont rappelées au paragraphe 34 du présent rapport.

Par ailleurs, le projet soumis à enquête peut être considéré comme une première étape financièrement réalisable du contournement de l'agglomération lunelloise qui pourra évoluer par la suite dans sa partie Est.

Réponse du MO : 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.

Commentaire du CE : voir aussi pages 77 à 79 mes questions posées au MO, au sujet du tracé de la déviation au regard de la concertation de 2005 et des études d'opportunité qui ont suivi, et la réponse du MO ainsi que l'avis rendu par le Département de l'Hérault lors de la consultation inter-services (CIS) en 2017 joint en annexe 6.

2. Liaisons locales.

- Observations concernant le chemin du mas de Cadoule ou de la croix de Joubert

- Observations en faveur du rétablissement de la liaison avec Lunel
 - Observation de madame Sylvie Villedieu (registre papier de Lunel)

Mme Villedieu demande que ce chemin permette toujours l'accès à Lunel et ne se transforme pas en impasse bloquée par le passage de la déviation.

- Observation de Monsieur José Lopez (registre papier de Saint Just)

Habitant au 487 chemin de la croix de Joubert, Mr Lopez souhaiterait que le chemin de la croix de Joubert reste ouvert vers Lunel car il possède des terrains de l'autre côté de la déviation et, de plus, les gens de Lunel empruntent ce chemin pour venir chez lui acheter des fruits et légumes.

- Observation de Mr Rémy et Serge Dufour (registre papier de Saint Just)

Propriétaires exploitants de l'EARL du Mas de la croix de Joubert (n° 291), ils demandent que le chemin de la croix de Joubert ne soit pas fermé.

- Courrier de Monsieur Claude Arnaud, maire de Lunel (registre papier de Lunel)

Mr le maire de Lunel se prononce en faveur du projet de déviation mais est défavorable à la suppression de la liaison routière que constitue le chemin du mas de Cadoule. Il souligne que le chemin de la Traversière et du mas d'Ensuque ne saurait s'y substituer tant au regard de leurs caractéristiques (gabarit, revêtement et état général) que de leur situation (desserte agricole et accès à l'aire d'accueil des gens du voyage).

- Observations contre le rétablissement de la liaison avec Lunel
 - Observation de monsieur André Garcia (registre papier de Saint Just)

Mr Garcia est favorable à ce que le chemin de la croix de Joubert devienne sans issue mais demande que l'entretien de la voirie et des fossés reste à la charge des communes.

- Observation de Madame Isabelle Saugues (registre papier de Saint Just)

Mme Saugues souhaite que le chemin de la croix de Joubert ne permette pas un accès à Lunel mais qu'il reste une voie publique et ne devienne pas un chemin privé.

- Observations de Mr André Garcia (homonyme du précédent), de Mme Carmen Roméro, de Mr Louis Lario, de Mr et Mme Marc Bouret et de Mr André Garcia-Ruiz (registre papier de Saint Just)

Ces 6 personnes s'associent aux remarques de Mr Garcia et Mme Saugues.

- Observation de Monsieur Laurent Pernet (registre papier de Lunel)

Mr Pernet est favorable au non-rétablissement du chemin de la corin de Joubert car l'augmentation du trafic serait trop importante et gênante.

Remarque du CE : le projet prévoit d'interrompre la liaison qu'il permet vers Lunel. Certaines remarques sont favorables à cette interruption (moins de circulation de passage. D'autres demandent le maintien ou le rétablissement de la circulation (accessibilité à leur propriété à titre privé ou à titre professionnel : liaison entre leur habitation et leurs terrains cultivés, accès à leur propriété pour des clients qui viennent leur acheter des fruits et légumes sur place, accès à Lunel). La présence à proximité de l'aire de stationnement des gens du voyage et la question de sa desserte semble aussi être un élément à prendre en considération. L'intérêt général plaiderait donc plutôt en faveur du rétablissement de la liaison. Celui-ci pourrait s'envisager par la réalisation d'un passage par dessus ou par dessous la future déviation pour éviter la multiplication des giratoires. En revanche, un nouvel ouvrage d'art augmenterait le coût du projet et créerait sans doute une interruption du traitement acoustique prévu dans ce secteur.

Réponse du MO 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 détaillé en page 229 de la pièce F du dossier d'enquête.

Commentaire du CE : dont acte.

Réponse du MO 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.

Commentaire du CE : le statut, privé ou public du chemin de la croix de Joubert n'est pas du ressort de l'Etat et sort du cadre de l'enquête.

- **Observations concernant l'enclavement de la zone située dans la quadrilatère constitué par la RD110, la RD24 E7 et la future déviation**

o Observation de Monsieur Choisselet (registre papier de Saint Just)

Habitant au 562 chemin bas de Cadoule, Mr Choisselet signale qu'il ne pourra plus rentrer chez lui car la condamnation de la RD24E7 par la future déviation ne lui permettra plus d'y revenir depuis Lunel et cette axe en venant de St Just est en sens interdit. De plus, la vente de ses fruits et légumes à domicile sera impactée car les clients auront du mal à rejoindre sa propriété.

Réponse du MO : 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).

Commentaire du CE : dont acte.

o Observation de Mr et Mme Laurentie (registre papier de Lunel)

Habitant au 243 chemin de la Croix de Cadoule, Mr Laurentie demande comment pourront s'effectuer les liaisons vers Lunel pour les habitants de ce secteur compte tenu du non-rétablissement du chemin de la croix de Joubert et de la RD24E7.

Si le chemin de la croix de Joubert n'est finalement pas fermé, il demande quelle sera l'augmentation du trafic sur cette petite route et quelles seront les mesures de régulation pour limiter la vitesse et le nombre de véhicules.

Réponse du MO : 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.

Commentaire du CE : cela rallongera la liaison, en particulier pour les adeptes de la bicyclette.

o Courrier de Monsieur Georges Anthouard, président de l'APIL Lunel (registre papier de Lunel);

Dans le document F page 253, le chemin D24E7 ne semble pas rétabli, alors qu'il relie le camp des gens du voyage à l'agglomération.

Réponse du MO : 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.

Commentaire du CE : dont acte.

o Observation de Madame Nicole Alliol (registre dématérialisé)

Le chemin du Fesc à hauteur du cimetière St Pierre est rétabli côté Lunel et non côté Ouest direction Lansargues, Pourquoi ? Cet axe permet le lien entre cimetière, déchetterie, collège/lycées, ville de Lunel et les habitations à l'ouest de ce rétablissement. Cet axe est également une desserte agricole. De fait, est-ce que le tronçon (de la D24E7) entre l'intersection Départementale 110 et niveau rétablissement

chemin du Fesc devient voie sans issue ? Si oui, peut-on espérer une piste cyclable avec un passage vélo/piéton au niveau du rétablissement vers le collège-Lycée ?

Réponse du MO : 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.

Commentaire du CE : complément de réponse : la RD24E7 deviendra « en impasse ». (cf réponse du MO à l'observation de Mr Choisselet).

Remarque globale sur le thème de l'enclavement du CE : la fermeture du chemin de la croix de Joubert et de la RD24E7 par le passage de la future déviation créera effectivement des difficultés ou des rallongements de déplacements plus ou moins acceptables.

Concernant la remarque de Mr Anthouard, l'accès au camp des gens du voyage se fait par le chemin de la croix de Joubert plutôt que par la RD24E7.

En tout état de cause, l'interruption de liaisons consécutives à la création de la déviation dans ce secteur et au non rétablissement du chemin de la croix de Joubert et de la RD24E7 imposera une réflexion concertée entre les services de l'Etat, le Département et les communes pour déterminer des aménagements susceptibles d'en limiter les inconvénients pour les personnes résidant dans ce secteur et leurs activités.

Par exemple, si le rétablissement de la RD24 E7 n'est pas envisageable, il faudra au minimum supprimer le sens interdit pour permettre à Mr Choisselet et à ses clients de rejoindre son domicile en toute légalité. Il sera peut-être aussi nécessaire d'adapter la voirie pour faciliter et sécuriser la circulation dans ce quadrilatère.

- **Observation concernant la liaison entre le futur rond-point de Lunel Viel Est et le rond-point actuel de la ZA des Fournels (registre dématérialisé)**

o Observation de Monsieur Vincent Rabot (registre dématérialisé)

Mr Vincent Rabot formule l'observation suivante : « Le projet proposé permettra de décongestionner Lunel et Lunel-Viel, et de circuler plus sereinement avec une bicyclette. Cependant, en dehors d'un plan du bilan de la concertation où cela apparaît vaguement, je n'ai pas vu dans ce projet, ni évoqué, un itinéraire entre le futur rond-point de Lunel Viel Est et le rond-point actuel de la ZA des Fournels (voir plan joint). Cet itinéraire devrait être évoqué, dans cette enquête, puisqu'il s'impose d'évidence par la création de cette déviation. Cet axe est indispensable pour éviter aux camions allant sur ces ZAE, la traversée de Lunel-Viel en arrivant de l'Ouest et de Lunel en arrivant du Nord ou de la mer et cela permettra aux communes d'adapter correctement leurs infrastructures routières en leur permettant de développer un réseau cyclable grâce à la diminution des emprises nécessaires aux passages toujours d'actualité de ces camions. De plus, les habitants de Lunel Ouest pourront éviter la traversée de Lunel Viel en arrivant de l'Ouest et la traversée de Lunel en arrivant du Nord ou la mer. Si cela n'est pas actuellement à l'ordre du jour, dans quel délai cette réalisation indispensable est-elle prévue et qui en sera responsable ? »

- Courrier de monsieur Jean-Louis Girard avec plan et photos (registre papier de Lunel-Viel)

Le giratoire de Lunel-Viel Est ne fait pas figurer la branche devant le reliaison au giratoire RN113 qui devrait desservir les zones d'activités actuelles et la future ZAE « les portes du Dardalhon ».

Remarque du CE : la liaison entre le futur rond-point de Lunel Viel Est et le rond-point actuel de la ZA des Fournels sort du cadre de l'enquête concernant l'utilité publique du projet de déviation de la RN113. Sa création n'est pas du ressort de l'Etat. Le CE s'est entretenu avec madame Cécile Jenneret, du service urbanisme de Lunel : cet itinéraire potentiel a été évoqué par l'ancien maire de Lunel à l'époque de la création de la Communauté de Communes du Pays de Lunel mais n'a jamais fait l'objet d'une étude et n'est a priori pas à l'ordre du jour.

Réponse du MO : 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.

Commentaire du CE : dont acte.

3. Pistes cyclables

- Observation concernant la piste cyclable le long de la départementale RD110E4

- Délibération du conseil municipal de Lunel-Viel (registre papier de Lunel-Viel)

La commune souhaite que la piste cyclable départementale RD110E4 de Lunel-Viel au collège de Lansargues ne soit pas en contact direct avec le nouveau tracé de la déviation. Il est indispensable de prévoir des ouvrages sécurisés (pont ou passerelle) pour les piétons et les cyclistes et d'éviter ainsi tout contact avec les véhicules. Cette remarque a déjà été signifiée aux services de l'Etat.

- Observation de Monsieur Fabrice Fenoy 1^{er} adjoint de Lunel-Viel (registre dématérialisé)

Piste cyclable entre le collège de Lansargues et Lunel-Viel : les collégiens à vélo ne doivent pas être confrontés au flux automobile au moment de la traversée de la RN113.

- Courrier de Monsieur Jean-Louis Girard avec plan et photos (registre papier de Lunel-Viel)

Le giratoire de Lunel-Viel Sud doit prendre en compte la continuité et la sécurisation de la piste cyclable.

Remarque du CE : cette remarque a été prise en compte par le maître d'ouvrage et sera suivie d'effet.

Réponse du MO : 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 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 cycles

Commentaire du CE : dont acte.

- **Observation concernant le rétablissement de la route de Valergues**

- o Délibération du conseil municipal de Lunel-Viel (registre papier de Lunel-Viel)

La commune souhaite le rétablissement de la route de Valergues qui doit être coupée dans le cadre du projet de déviation. Il est nécessaire de la requalifier en prévoyant un cheminement doux en cohérence avec le projet de création d'une piste cyclable prévue le long du canal entre Mauguio et Valergues (projet du Pays de l'Or conventionné avec BRL en vue d'une réalisation en 2020).

- o Observation de Monsieur Fabrice Fenoy 1^{er} adjoint de Lunel-Viel (registre dématérialisé)

L'Agglo du Pays de l'Or a le projet de relier Mauguio à Valergues via Mudaison en longeant le canal BRL. Le terminus de cette liaison cyclable arrive sur un chemin parallèle à la RN 113, reliant Valergues à Lunel-Viel et qui aboutit au sud de l'incinérateur, sur la bretelle départementale reliant la RN 113 à la route de Lansargues (RD 110). Il serait opportun de prévoir la continuité du cheminement cyclable entre Valergues et Lunel-Viel. La « route de Valergues » ne doit pas être coupée et fermée par la déviation.

- o Courrier de Monsieur Jean-Louis Girard avec plan et photos (registre papier de Lunel-Viel)

Le chemin bas de Valergues (VC N°14) est interrompu par la future déviation ; ce qui obligera à un contournement, notamment pour les agriculteurs. Un passage piéton et cycliste pourrait être créé sous la déviation par un ouvrage cadre qui ferait office également d'ouvrage hydraulique pour drainer les eaux pluviales du chemin vers le fossé des Courrens.

De plus, un rétablissement pour tous les véhicules s'impose et peut se faire par la réfection du chemin de service actuel reliant la RD110E4 à la VCN°14.

- o Observation de Monsieur Jean-Jacques Pelissier (registre papier de Lunel-Viel)

Mr Pélissier estime que le rétablissement de la route de Valergues serait une bonne chose car elle est très empruntée par les véhicules en tant qu'axe de dégagement de la RN113 et très utilisée par les engins agricoles.

Remarque du CE : si ce rétablissement est possible, il doit se faire sous la forme d'un passage piéton / cyclistes au dessus ou en dessous de la future déviation pour éviter la multiplication des giratoires et le contact entre la future déviation et la piste cyclable. Pour les véhicules motorisés, la réfection du chemin de service reliant la RD110E4 à la VC14 pourrait être une solution.

Réponse du MO : 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 tous deux une connexion à la piste cyclable longeant la RD110E4, dont la continuité sera assurée (cf réponse à l'observation précédente).

Un réaménagement du chemin de service actuel reliant la RD110E4 à la VCN14, inclus dans l'emprise DUP, pourra être envisagé afin de répondre à l'observation de Monsieur Girard.

Commentaire du CE : dont acte.

- **Observations de Monsieur Fabrice Fenoy, 1^{er} adjoint de Lunel-Viel concernant les déplacements par pistes cyclables dans leur ensemble (registre dématérialisé)**

o boucle verte » autour de Lunel-Viel :

Il manque actuellement un tronçon entre les deux Dardaillons à ce périphérique "vert" autour de Lunel-Viel. Est-il possible de compléter la déviation par une infrastructure cyclable, ce qui, en complément des aménagements réalisés par la commune de Lunel-Viel et le SIATEO achèverait cette liaison cyclable au sud de Lunel-Viel et permettrait donc une continuité des cheminements à l'échelle communale ?

o liaison cyclable Lunel - Saint-Just - Lunel-Viel - Lansargues - Valergues - Mudaison - Mauguio :

A l'échelle de deux intercommunalités (Pays de Lunel et Pays de l'Or), créer une infrastructure cyclable le long de la déviation entre la piste cyclable St-Just / Lunel et le Dardaillon Ouest permettrait à terme de relier Mauguio et Lunel via une infrastructure cyclable, en passant par Mudaison, Valergues et Lunel-Viel. La déviation est une opportunité pour articuler les déplacements cyclables et la circulation automobile dans tout le secteur au nord de l'étang de l'Or

En résumé, est-il possible d'avoir une prise en compte des déplacements doux sur les liaisons cyclables :

- Lunel-Viel / Lansargues

- Lunel-Viel / Valergues

- Lunel-Viel / Lunel via Saint-Just

- Lunel-Mauguio à travers la prise en compte des connexions précédentes ?

Remarque du CE : ces demandes « d'opportunité » sont à approfondir en effectuant un bilan précis de l'existant et de l'état d'avancement des projets des communes en matière de pistes cyclables afin de s'assurer de la cohérence de l'ensemble dans l'espace mais aussi dans le temps (échéance de réalisation des projets des communes). Par ailleurs, la question se pose de savoir si la création d'une piste cyclable le long d'une partie de la future déviation se ferait à enveloppe constante en termes de consommation d'espace. Dans le cas contraire, cela nécessiterait entre autre une reprise de l'étude d'impact et une réévaluation du coût du projet.

Réponse du MO : 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.

Commentaire du CE : dont acte.

- **Observation demandant une piste cyclable le long de la RD110 (registre dématérialisé)**

Mme Allirol estime que le développement économique et l'urbanisation prévue autour des communes concernées par la déviation va générer une circulation automobile croissante avec des entrées et des sorties au niveau des 5 giratoires plus nombreuses d'années en années. Cela entraînera de fait une circulation évidente et croissante sur la départementale 110 qui relie Lunel-Viel à Saint-Just déjà encombrée. Actuellement la circulation à vélo est difficile. Collégiens, lycéens et habitants locaux privilégient la voiture par sécurité. Il serait vraiment très judicieux de dédoubler cet axe par une piste cyclable.

Remarque du CE : la création d'une piste cyclable le long de la RD110 n'est pas du ressort de l'Etat et sort du cadre de cette enquête. La question est à étudier par les communes concernées en liaison avec le Département. En attendant, des mesures telles que l'interdiction de cet axe aux véhicules de plus de 3,5 tonnes et une limitation de la vitesse à 70 km/h pourraient être envisagées.

Réponse du MO : 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.

Commentaire du CE : dont acte.

4. Nuisances sonores.

Ses observations ont trait à la nature des mesures de protection envisagées, plus particulièrement au mur de protection anti-bruit (étendue, hauteur, constitution) et au revêtement de la route.

- Observation de madame Sylvie Villedieu (registre papier de Lunel)

Propriétaire de maisons et terrains situés en bordure Nord du chemin de Cadoule (ou croix de Joubert), à proximité du projet de tracé de la déviation et du giratoire de Lunel-Viel Est (RD110), et locataire de terrains situés au Nord de la future déviation, Madame Villedieu souhaiterait que tout soit fait pour limiter les nuisances (bruit et pollution) engendrées par la déviation.

- Observation de Monsieur Emile Naval (registre dématérialisé et registre papier de Lunel)

Sur le registre dématérialisé, Mr Naval formule l'observation suivante : « Notre maison va se situer à environ 200 mètres au sud de la future déviation. Sachant que nous sommes balayés en permanence par un vent venant du nord et nord-est, je vous demande donc face à l'inéluctable d'en tenir compte et de faire au mieux pour résoudre les problèmes relatifs aux nuisances sonores. Notre préoccupation et certainement aussi la vôtre étant la qualité de vie. Je vous saurais gré d'en tenir compte et je vous en remercie. ». Cette observation est rappelée sur le registre papier de Lunel.

- Observation de monsieur André Garcia (registre papier de Saint Just)

Habitant au 543 chemin de la croix de Joubert, à proximité de la future déviation, Mr Garcia souligne la nécessité d'un mur anti-bruit « suffisamment important ».

- Observation de Madame Isabelle Saugues (registre papier de Saint Just et registre dématérialisé)

Habitant au 173 chemin de la croix de Joubert, Mme Saugues souhaite savoir ce que signifie un « traitement acoustique conforme à la réglementation ». S'il s'agit d'un mur anti-bruit, elle demande des précisions sur sa nature et sa hauteur.

Dans le registre dématérialisé, elle précise :

« Le projet ne bougera certainement pas au vu des différents documents, mais les aménagements peuvent certainement tenir compte au mieux des préoccupations des habitants et notamment des nuisances sonores qu'il va entraîner pour les riverains situés sur la commune de St Just qui seront parmi les plus impactés. C'est notre cas, nous serons à environ 150 mètres de la voie ! Que signifie "traitement acoustique conforme à la réglementation en vigueur" indiqué page 253 de la pièce F, s'agit-il d'un mur anti-bruit ? Si tel est le cas quelle est la hauteur de ce mur ? Ce "traitement acoustique" pourrait d'ailleurs être prolongé de chaque côté, sur toute la longueur de la plantation du linéaire de haie indiqué, non ? Par ailleurs, un revêtement anti-bruit de la chaussée est-il envisagé ? Notamment sur la partie couverte par ce "mur" voire au-delà ? Nous le souhaitons et espérons que vous prendrez en compte ces remarques qui, eu égard au coût total du projet ne sont certainement pas de nature à le mettre en péril, notre santé par contre le sera certainement sans ces mesures de nature sanitaire. »

- Observations de Mr André Garcia (homonyme du précédent), de Mme Carmen Roméro, de Mr Louis Lario, de Mr et Mme Marc Bouret et de Mr André Garcia-Ruiz (registre papier de Saint Just)

Ces 6 personnes s'associent aux remarques de Mr Garcia et Mme Saugues.

- Observation de Monsieur Choisselet (registre papier de Saint Just)

Mr Choisselet demande des précisions sur la longueur et les caractéristiques du mur anti-bruit et la possibilité de le prolonger vers le Sud-Est pour protéger sa propriété des nuisances sonores.

- Observation de Mr Rémy et Serge Dufour (registre papier de Saint Just)

Propriétaires exploitants de l'EARL du Mas de la croix de Joubert (n° 291), ils demandent que le bruit de la circulation soit atténué par l'application d'un revêtement anti-bruit et la mise en place de panneaux anti-bruit d'une hauteur plus importante que 1,20 mètre.

- Observation de Monsieur Laurent Pernet (registre papier de Lunel)

Habitant au 225 chemin du mas de Cadoule, en bordure Nord-Est de la future déviation, Mr Pernet demande qu'il soit prévu un traitement acoustique des deux côtés de la future déviation (murs anti-bruit).

- Observation de monsieur Laurentie (registre papier de Lunel)

Habitant au 243 chemin de la Croix de Cadoule, à moins de 150 mètres de la future déviation, Mr Laurentie souhaite des précisions sur la qualité et l'efficacité du mur anti-bruit (mur béton, talus végétalisé ?) ainsi que sur la hauteur de la route par rapport au niveau actuel du terrain.

- Observation de Madame Brigitte Giron (registre dématérialisé)

Mme Giron demande que tout soit fait pour éviter les nuisances sonores dues à cet ouvrage avec des murs amortissant le bruit même pour les habitats isolés et de privilégier un revêtement qui soit le moins bruyant possible.

Remarque du CE : Les habitants du secteur du Mas de Cadoule et du chemin de la Croix de Joubert manifestent à juste titre leurs craintes en termes de nuisances sonores. La protection acoustique de cette zone devra être examinée avec la plus grande attention. Une extension du mur anti-bruit sur toute la longueur de la plantation du linéaire de haie indiqué page 253 de la pièce F pourrait être envisagée et sa hauteur de 1,20 mètre réétudiée afin de s'assurer qu'elle est suffisante.

Réponse du MO : 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-bruit le long de la route, ainsi que de son dimensionnement technique définitif.

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).

Commentaire du CE : dont acte.

5. Hauteur de la route.

- Observation de Mr Rémy et Serge Dufour (registre papier de Saint Just)

Messieurs Dufour demandent s'il est bien nécessaire de prévoir une surélévation de 5 mètres pour l'ouvrage qui passera au-dessus du Dardaillon.

Réponse du MO : 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, qui 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.

- Observation de monsieur Laurentie (registre papier de Lunel)

Habitant au 243 chemin de la Croix de Cadoule, Mr Laurentie souhaite des précisions sur la hauteur de la route par rapport au niveau actuel du terrain.

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

- Courrier de Monsieur Jean-Louis Girard avec plan et photos (registre papier de Lunel-Viel)

Dans le secteur du chemin de Régine et des Horts, la hauteur de la route atteindra 5 mètres. Quelles en seront les conséquences en termes de nuisances sonores ?

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

Remarque du CE : cette surélévation a été calculée pour assurer la praticabilité de la RN113 y compris en cas de crues et pour permettre non seulement le passage en dessous des véhicules particuliers mais sans doute aussi celui des engins agricoles.

Commentaire du CE aux réponses du MO : dont acte.

6. L'eau potable et l'hydraulique

- Eau potable

- Délibération du conseil municipal de Lunel-Viel (registre papier de Lunel-Viel)

La commune souhaite la prise en compte du forage des Horts (Régine) situé à proximité du tracé de la déviation avec garantie de non rejets pluviaux dans le périmètre de protection.

Réponse du MO : 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 de périmètres de protection rapprochée.

Commentaire du CE : dont acte.

- Hydraulique

- Délibération du conseil municipal de Lunel-Viel (registre papier de Lunel-Viel)

La commune souhaite la prise en compte de la traversée des 2 Dardaillon Est et Ouest avec la garantie du maintien de la transparence hydraulique compte tenu des risques inondations.

Réponse du MO : 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.

- Observation de monsieur André Garcia (registre papier de Saint Just)

Mr Garcia souligne que le secteur de la croix de Joubert n'a jamais été inondé et espère que le projet n'aura pas d'incidence en cas de fortes pluies sur l'évacuation des eaux.

- Observations de Mr André Garcia (homonyme du précédent), de Mme Carmen Roméro, de Mr Louis Lario, de Mr et Mme Marc Bouret et de Mr André Garcia-Ruiz (registre papier de Saint Just)

Ces 6 personnes s'associent aux remarques de Mr Garcia et Mme Saugues.

Réponse du MO : 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.

- Observation de monsieur Laurentie (registre papier de Lunel)

Habitant au 243 chemin de la Croix de Cadoule, Mr Laurentie formule l'observation suivante : « le Dardaillon est un petit ruisseau mais dont les abords sont inondables.

Etant donné l'altitude et donc le talus qui va être réalisé autour de ce ruisseau, en quoi ce qui est prévu va permettre de ne pas aggraver la situation ? Où le bassin de rétention va-t-il se déverser ? Et, en cas de trop-plein, des terres actuellement non inondables vont-elles le devenir ?

Réponse du MO : 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 devrait être positionné 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.

○ Observation et courrier de Monsieur Gilbert Gomez (registre papier de Lunel)

Mr Gomez s'inquiète des conséquences en termes d'hydraulique de la réalisation de cette déviation « véritable digue » qui va perturber l'écoulement des eaux dans la plaine Sud de Lunel dans une zone déjà sensible. Il fait référence aux inondations de 2003 et expose la situation dans le secteur de sa propriété.

Réponse du MO : L'écoulement des eaux au Sud de la déviation ne devrait pas être modifié. Il est toutefois à noter que 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.

Commentaire du CE : voir aussi les explications pièce F page 175 :

« - pour le ru de Cabanettes, le projet a un impact entre +5 et + 10 cm sur le bâti situé en aval de la RD24. En amont immédiat du projet, la surcote est comprise entre 10 et 25 cm.

- pour le canal de Lunel, en rive droite on note la suppression des inondations qui sont dues en état initial aux remontées des débordements du ru de Cabanettes, et non au canal de Lunel qui lui ne déborde pas. En rive gauche du canal, on note une surcote supérieure à 25 cm en amont du projet liée aux débordements du ru du Gazon affluent rive gauche du canal de Lunel, qui se retrouvent bloqués par le remblai, le débit doit être rétabli par un ouvrage de type buse, afin de vidanger la zone rive gauche.

Plus à l'Est, l'impact est lié là aussi aux débordements rive gauche du Gazon dont la zone inondable est coupée par le projet. L'impact sur le bâti de Lunel est compris entre +2 et + 5 cm. »

○ Courrier de Monsieur Georges Anthouard, président de l'APIL Lunel (registre papier de Lunel)

Mr Anthouard formule les observations et questions suivantes.

- Le projet de digue de second rang de protection de Lunel des crues du Vidourle ne semble pas pris en compte. Il est important de considérer ces 2 projets dont le tracé est voisin. Dans le document E page 268, on n'en tient pas compte.

- Qu'en est-il de l'évacuation des eaux pluviales du passage du Vallat Viguier sous la route de la Mer ? Il faut profiter de la réfection du revêtement de la chaussée pour agrandir le passage sous la route.

- Dans le schéma des écoulements pluviaux, la Laune ne figure pas totalement (avec la totalité de son bassin versant) et jamais le ruisseau du Gazon. Or, le débit de la Laune doit croître du fait des aménagements actuels et futurs au Nord de Lunel.

Il faut aussi intégrer l'éventuel détournement de la Laune vers le Vallat Viguier. La Laune est un élément essentiel dans l'évacuation des eaux pluviales de Lunel et ne semble pas avoir été prise en compte dans ces études. On rappellera que Laune et Gazon ont été pris en compte dans le TRI (territoire à risque important) de Montpellier.

Le revêtement de la route, qui représente une surface de 13 hectares, sera-t-il perméable ou non ? Des mesures compensatoires doivent être prises : quelles seront-elles ? Seront-elles implantées sur la commune de Lunel ?

Dans le document F page 24, il est question du risque inondation du Dardaillon. Qu'en est-il de tous les autres ?

Dans le document F page 100, le Gazon et la Laune ne figurent pas (comme sur toutes les cartes d'ailleurs).

Dans le document F page 172, il est fait référence à un événement centennal, alors que pour le PPRI, on considère une période de retour d'environ 400 ans.

Réponse du MO : 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 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 page 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, réduction, 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 inondations des cours d'eau et 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.

○ Observation de Madame Nicole ALLIROL (registre dématérialisé)

Mme Alliol formule l'observation suivante. « Concernant les crues du Dardaillon, Mme Alliol formule l'observation suivante. « Plusieurs familles vivent actuellement au Mas du PONTRINQUAT. En cas de grosses crues du Dardaillon Ouest, l'ouvrage hydraulique prévu sur celui-ci au sud de Lunel-Viel et en amont de chez nous risque d'accélérer de débit de l'eau car réduit à passer entre les piliers du pont. (Même si construction de décharge hydraulique) Il me paraît évident que cela ne peut qu'accentuer le caractère inondable de cette zone non ? Qui dit accélération du débit dit courant plus fort en aval. Qui dit courant d'eau fort, dit plus de puissance et par conséquent plus de dégâts sur son passage. J'habite sur le site depuis 1963.

J'ai toujours constaté qu'à chaque crue l'eau du Dardaillon montait lentement sans causer de dégâts majeurs. Mais par contre les conséquences d'une montée des eaux avec courant sont sans comparaison. »

Réponse du MO : 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 (p174 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.

- Observation de Madame Brigitte Giron (registre dématérialisé)

Mme Giron demande de bien prendre en compte l'écoulement des eaux pluviales et autre afin d'éviter tout risque d'inondation.

- Courrier de Monsieur Jean-Louis Girard avec plan et photos (registre papier de Lunel-Viel)

- Déviation DR110E5 au Nord du giratoire Lunel-Viel Sud :

La déviation de la RD110E5 sur la RD110E4 au droit des jardins méditerranéens en zone inondable devra assurer la transparence hydraulique suffisante pour ne pas faire obstacle à l'écoulement des eaux de crues. Des ouvrages de décharge devront être réalisés sous le tracé de la RD110E4 rectifiée.

- Ouvrages d'Art et ouvrages hydrauliques sur les Dardaillon :

Leur ouverture devra tenir compte de la largeur du lit mineur actuelle ou projetée dans le cadre de la restauration des cours d'eau (cf SYMBO/ SIATEO) et des pistes de part et d'autre. Les 12 mètres prévus semblent insuffisants, la hauteur libre sur berge devra être supérieure au 1,85 mètre prévu pour assurer la continuité des cheminements doux. Problèmes d'accessibilité pour l'entretien des cours d'eau.

Pour le Dardaillon Ouest, il faut prendre en compte le passage sur la berge droite des canalisations (refoulement, eau potable...) vers la station d'épuration.

Ouvrage d'Art OA3 chemin des Horts : cet ouvrage assurera la continuité du chemin des Horts et la déviation du chemin de Régine interrompu. Toutefois, il est à noter que ce passage sera inondé par fortes précipitations (point bas). La canalisation de diamètre 400 est nettement insuffisante pour drainer les eaux de ruissellement du chemin des Horts. Le chemin de Régine, beaucoup plus fréquenté, est lui hors d'eau.

Réponse du MO : 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.

- Observation de Monsieur Jean-Jacques Pelissier (registre papier de Lunel-Viel)

Dans le secteur des lieux-dits les Courrens et les Roubiaures, le chemin qui les sépare sera coupé par la déviation et son remblai. Il faut prévoir l'écoulement des eaux qui se fait naturellement vers le ruisseau des Courrens (de l'Est vers l'Ouest). . Sinon, les parcelles situées à l'Est de la future déviation seront inondées.

Réponse du MO : 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.

Remarque du CE sur l'ensemble des observations concernant l'hydraulique : ces questions ont été prises en compte dans le projet et l'étude hydraulique est jointe au dossier (pièce F : étude d'impact). Cette partie du dossier est très dense et quelque peu technique.

Commentaire du CE aux réponses du MO : dont acte. Le MO apporte les explications nécessaires, ciblées sur les secteurs évoqués dans les observations du public, en se référant à l'étude hydraulique. Les remarques du public peuvent cependant être gardées à l'esprit par le MO et, le cas échéant, suivies d'effets durant la phase d'études projet (PRO).

7. L'environnement

- Observation et courrier de Monsieur Gilbert Gomez (registre papier de Lunel)

Mr Gomez, propriétaire du Mas de Bory, aborde les points suivants.

- Il estime que le secteur agricole est lourdement impacté par le tracé.
- Il s'inquiète de l'impact de la déviation sur l'environnement et sur des animaux emblématiques de la région tels que la couleuvre de Montpellier et la cistude.

Réponse du MO : 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, réduction et compensation des impacts, y compris pour la couleuvre de Montpellier et la cistude sont détaillés au paragraphe 5.3 de la pièce F.

- Courrier de Monsieur Georges Anthouard, président de l'APIL Lunel (registre papier de Lunel);

Dans le document F page 56, le canal de Lunel ne figure pas dans l'inventaire des réservoirs biologiques. Or, il présente une faune et une flore intéressantes.

Réponse du MO : 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.

- Courrier de Mr et Mme Picq (registre papier de Lunel et registre dématérialisé)

Propriétaires du Mas de Cadoule, Mr et Mme Picq formulent, dans le paragraphe relatif à l'environnement de leur courrier, les observations suivantes.

- Sur les espèces non listées dans l'étude

Nous demandons quelles sont les mesures de prévention que le maître d'ouvrage mettra en place concernant les chouettes Effraies sachant que le trafic routier est leur principal prédateur.

Nous demandons une étude approfondie concernant la présence de la chouette effraie, espèce en voie. De même concernant les hirondelles.

○ Sur les espèces sous-estimées dans l'étude

Il s'agit de la Chevêche d'Athéna, du petit-duc Scop, de chouettes, de la pipistrelle, de la minioptères de Shreibers, du petit Murin et de la Outarde de Canepetière.

Au vu de ces éléments, les études jointes au dossier d'enquête sont gravement insuffisantes, entraînant l'illégalité de la procédure et du futur arrêté déclarant d'utilité publique le projet.

○ Sur les espèces listées dans l'étude

Nous assistons à la naissance de petits Rolliers dans les platanes de notre propriété ; nous voyons des vols de Martin Pêcheur et de Huppe Fasciée ; nous avons un couple de Héron sur le Dardaillon EST ; nous observons des Milans Noirs et des faucons crécerelles et nous avons la joie chaque année d'assister à la migration des Cigognes Blanches (nous avons une photo où des centaines d'individus sont posés dans notre champs). Nous avons également des Hérissons, des Lapins de garennes et des écureuils qui sont fortement impactés par le trafic routier. Notre population de hérissons est constamment mise à mal et nous retrouvons chaque année des cadavres.

L'absence de mesure de protection sérieuse pour l'ensemble des oiseaux présents sur le site, ainsi que pour les hérissons montrent également l'insuffisance des études, entraînant l'illégalité de la procédure et du futur arrêté déclarant d'utilité publique le projet.

Remarque du CE : L'étude d'impact a été rédigée par setec international, groupe indépendant d'ingénierie pluridisciplinaire dont le département Environnement a mené de nombreuses études d'impact dans des projets d'infrastructures linéaires de transport. L'équipe Environnement et Paysage de setec s'est appuyée sur des chargés d'étude généralistes et spécialisés, ainsi que sur des bureaux d'étude spécifiques : Milieux naturels : NATURALIA (pour le diagnostic initial et évaluation incidences Natura 2000) ; Etude architecturale : Agence K architectes ; Etude acoustique : Setec international ; Etude paysagère : EGIS Environnement ; Etude hydraulique : EGIS Environnement ; Etude de trafic : CEREMA ; Etude air et santé : Setec.

Les observations personnelles sur la faune de Mr et Mme Picq et leur affirmation d'insuffisance de l'étude d'impact jointe au dossier sont peut-être exactes mais ne reposent sur aucune étude contradictoire émanant d'un organisme agréé qui pourrait les confirmer. Un complément à l'évaluation environnementale peut éventuellement être envisagé pour vérifier leurs dires et définir le cas échéant les mesures de limitation et de compensation du projet vis-à-vis des espèces citée par eux et par Mr Gomez. Ceci pourra se faire dans le cadre, de l'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 qui met en place une nouvelle autorisation environnementale. Cette autorisation a pour but d'intégrer une procédure d'instruction et de délivrance harmonisée entre différentes législations (autorisation loi sur l'eau, installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), réserves naturelles, sites classés ou en instance de classement, Natura 2000, défrichement, etc.).

Le décret n° 2017-81 du 26 janvier 2017 fixe les modalités de procédure et d'instruction de la procédure d'autorisation environnementale.

L'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation environnementale est le préfet du département dans lequel est situé le projet.

Dans le cas du projet déviation de la RN113 au droit des communes de Lunel et Lunel-Viel, l'autorisation environnementale portera sur les procédures suivantes :

- Loi sur l'eau ;
- Espèces protégées.

Comme l'annonce le nouvel article L. 181-9 du Code de l'environnement, la procédure d'instruction de l'autorisation environnementale est divisée en 3 phases bien distinctes, à savoir :

- *une phase d'examen de 4 mois (articles L. 181-9 et R. 181-16 à R. 181-35 du Code de l'environnement) ;*
- *une phase d'enquête publique de 3 mois (articles L. 181-10 et articles R. 181-36 à R. 181-38 du Code de l'environnement) ;*
- *une phase de décision de 2 à 3 mois (articles L. 181-12 et R. 181-39 à R. 181-44 du Code de l'environnement).*

Réponse du MO : 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.

Commentaire du CE : *dont acte.*

- Observation de Madame Nicole ALLIROL (registre dématérialisé)

Mme Alliol formule l'observation suivante. « Végétation : Combien d'arbres détruits pour la construction des ouvrages ? Combien d'arbres replantés en compensation ? Si replantation prévue, qui garantit leur accompagnement sur les premières années (arrosage...) ? »

Réponse du MO : 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.

- Observation de Monsieur Philippe Giron (registre dématérialisé)

Mr Giron demande que soit pris en compte les risques d'incendie plus élevés, dus aux passages des véhicules et aux incivilités en résultant car les étés vont être de plus en plus chauds et secs.

Remarque du CE : *Globalement, la déviation permettra aux moyens de secours et d'intervention de se rendre plus rapidement sur les lieux en cas d'incendie. Quant aux feux dus à des incivilités (jets de cigarettes à partir des véhicules) les mesures résident dans la sensibilisation au risque incendie et dans la répression des incivilités.*

Réponse du MO : L'accompagnement du SDIS34 pourra être sollicité afin d'intégrer au mieux le projet dans la gestion contre les incendies.

Commentaire du CE : *dont acte.*

8. Le patrimoine et les traditions

- Courrier de Monsieur Jean-Louis Girard avec plan et photos (registre papier de Lunel-Viel)

La croix de Giraud située à l'intersection des chemins de Régine et de Cadoule devra être déplacée côté village.

La création du giratoire Lunel-Viel Sud impliquera, sécurité oblige, à trouver un autre parcours pour le retour traditionnel des Près de la Manade de l'Aurore à Lansargues (Abrivado) le 14 juillet. Ce nouvel itinéraire pourrait être le chemin de Régine dévié et le chemin des Horts avec passage sous l'OA3.

Remarque du CE : la nécessité de déplacer la croix de Giraud est à étudier. La question du parcours de l'abrivado est du ressort de la commune.

Réponse du MO : 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.

Commentaire du CE : *dont acte.*

9. Le cadre juridique du projet de déviation

- Observation anonyme (registre dématérialisé)

Le contenu de cette observation anonyme est le suivant : « La mention des textes qui régissent cette enquête publique ne mentionne pas le Décret n° 2016-1190 du 31 août 2016 relatif à l'étude préalable et aux mesures de compensation prévues à l'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime.

Si l'Art. D. 112-1-20 précise que « Les documents évaluant les impacts des projets sur l'environnement prescrits par le code de l'environnement tiennent lieu de l'étude préalable prévue à l'article D. 112-1-19 s'ils satisfont à ses prescriptions », il ne me semble pas que cette étude réponde aux caractéristiques demandées par le décret : Art. D. 112-1-19.

L'étude préalable comprend :

1° Une description du projet et la délimitation du territoire concerné ;

2° Une analyse de l'état initial de l'économie agricole du territoire concerné. Elle porte sur la production agricole primaire, la première transformation et la commercialisation par les exploitants agricoles et justifie le périmètre retenu par l'étude ;

3° L'étude des effets positifs et négatifs du projet sur l'économie agricole de ce territoire. Elle intègre une évaluation de l'impact sur l'emploi ainsi qu'une évaluation financière globale des impacts, y compris les effets cumulés avec d'autres projets connus ;

4° Les mesures envisagées et retenues pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet. L'étude établit que ces mesures ont été correctement étudiées. Elle indique, le cas échéant, les raisons pour lesquelles elles n'ont pas été retenues ou sont jugées insuffisantes. L'étude tient compte des bénéfices, pour l'économie agricole du territoire concerné, qui pourront résulter des procédures d'aménagement foncier mentionnées aux articles L. 121-1 et suivants ;

5° Le cas échéant, les mesures de compensation collective envisagées pour consolider l'économie agricole du territoire concerné, l'évaluation de leur coût et les modalités de leur mise en œuvre.

Dans le cas mentionné au II de l'article D. 112-1-18, l'étude préalable porte sur l'ensemble du projet. A cet effet, lorsque sa réalisation est fractionnée dans le temps, l'étude préalable de chacun des projets comporte une appréciation des impacts de l'ensemble des projets. Lorsque les travaux sont réalisés par des maîtres d'ouvrage différents, ceux-ci peuvent demander au préfet de leur préciser les autres projets pour qu'ils en tiennent compte.

Je n'ai pas regardé avec attention l'ensemble de la documentation mais il ne me semble pas que l'étude environnementale comprenne les 2, 3, 4, 5 de l'article D112-1-19 pour répondre à l'étude préalable. »

Remarque du CE : Les modalités d'application de la notion de compensation agricole introduite par la loi d'avenir du 13 octobre 2014 (article L 112-1-3 du code rural) sont fixées par le décret du 31 août 2016.

Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés font l'objet d'une étude préalable si par leur nature, leur dimension et leur localisation, ils sont susceptibles d'avoir des conséquences négatives importantes sur l'économie agricole locale.

L'étude préalable est réalisée à trois conditions cumulatives :

- *Les projets sont soumis à une étude d'impact environnementale systématique (article R 122-2 du Code de l'environnement).*

L'emprise du projet doit être localisée :

- *Sur une zone agricole, forestière ou naturelle ou sur une zone à urbaniser, délimitée par un document d'urbanisme qui est ou a été affectée, au moment du dépôt de la demande d'autorisation d'approbation ou d'adoption du projet, à une activité agricole (article L 311-1 du Code rural) effective depuis 5 ans pour une zone agricole, forestière ou naturelle et depuis 3 ans pour une zone à urbaniser.*
- *En l'absence de document d'urbanisme délimitant ces zones, sur toute surface qui a ou a été affectée à une activité agricole dans les 5 ans précédant le projet.*

Au regard de l'article R122-2 du Code de l'environnement, le présent projet n'est pas soumis à une étude d'impact systématique car le projet de tronçon est inférieur à 10 km linéaire. La première condition imposant une étude préalable agricole et des mesures compensatoires n'est donc pas remplie.

Réponse du MO : 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.

Commentaire du CE : dont acte.

10. Observations et courrier de Mr et Mme Picq contenant plusieurs thématiques (registre papier de Lunel et registre dématérialisé)

Remarque du CE : Mr et Mme Picq ont rencontré le commissaire enquêteur à plusieurs reprises. Le 6 juin 2019 en mairie de Lunel, ils se sont longuement entretenus avec lui sur de nombreux points ayant trait aux incidences de la future déviation sur leur bien et leur activité.

Le CE a également effectué une reconnaissance au mas de Cadoule le jeudi 20 juin 2019 avant de se rendre à sa permanence en mairie de Saint Just. Cela a été l'occasion pour Mr et Mme Picq d'exposer à nouveau une partie de leurs remarques in situ.

Propriétaires du Mas de Cadoule, Mr et Mme Picq abordent plusieurs points et formulent de nombreuses demandes concernant leur propriété et son environnement.

- Sur les nuisances subies et leur absence de prise en compte :
 - Pollution sonores et visuelle

Les demandes de Mr et Mme Picq sont les suivantes :

- l'installation d'un mur anti-bruit performant et suffisamment haut à partir du chemin des Horts jusqu'au rond-point avec le RD110.
- décalage du tracé de la future RN113 en amont du forage des Horts sur la commune de Lunel-Viel (et non en aval) afin de passer plus haut le Dardaillon Est,
- abaissement de la hauteur de la RN113 au niveau du Chemin des Hors et du Dardaillon Est. Cette diminution limiterait la portée des nuisances sonores pour toute la plaine et ses habitants.
- utilisation d'un revêtement acoustique performant sur la RN113 (et sur la RD110 devant le Mas au cas où le projet prévoirait une réfection de la RD 110 au droit de notre propriété).
- habillage important des remblais et des abords de cette future déviation par des végétaux.
- création d'un bois entre la RN113 et notre propriété, sur les parcelles bordant la nouvelle RN113. A défaut nous permettre de pouvoir acquérir ces parcelles pour réaliser ce bois.

- Pollution de l'air

Mr et Mme Picq font part de leur inquiétude dans ce domaine compte tenu du pronostique d'affluence de plus de 20 000 véhicules/jour.

- Pollution de l'eau

Notre Mas est alimenté en eau potable par un forage privé qui a été déclaré et validé par un arrêté préfectoral autorisant la fourniture d'eau de consommation. Pendant la phase de travaux il est important que soit prise en considération l'existence de ce forage afin de le protéger. Après les travaux et pendant la phase d'exploitation de la RN113 il est important qu'aucune pollution ne vienne contaminer notre nappe phréatique car notre Mas n'est pas raccordé à l'eau potable de la ville. Nous souhaiterions des explications sur les risques d'inondation dont vous parlez lorsque vous dites que les bâtis en aval du Dardaillon Est seront touchés. Notre Mas n'a jamais été inondé. Notre famille possède ce Mas depuis 1800 et nous savons de mémoire d'homme qu'aucun incident n'est jamais arrivé. D'ailleurs, le pont se trouvant sur le Dardaillon Est en bas de notre propriété n'a jamais été enjambé par le cours d'eau même au plus fort de sa crue.

Nous demandons des études précises intégrant notre forage en eau potable et la garantie qu'il ne sera pas pollué par les travaux mais également par la route qui va se trouver à proximité immédiate de celui-ci. Nous demandons également que vous nous certifiez que la mise en place de cette nouvelle déviation n'aggraverait pas notre situation au regard des inondations.

Remarque du CE : ces points, sur les nuisances subies, à l'exception de celui sur la pollution de l'air, rejoignent les observations regroupées au paragraphe 3 (nuisances sonores), 4 (hauteur de la RN113) et 5 (eau potable et hydraulique) en se focalisant sur le mas de Cadoule.

L'ensemble de ces points sont traités dans la pièce F du dossier et son annexe.

Réponse du MO :

- Pollution sonore et visuelle :

L'étude acoustique est jointe en annexe à 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 4,40m 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 M et Mme 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 des eaux de forage, 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.

Commentaire du CE : dont acte. Voir aussi remarques et commentaires aux paragraphes 4.Nuisances sonores, 5. Hauteur de la route et 6.Hydraulique.

- Sur l'impact du projet sur nos conditions d'accès

Remarque du CE : certains de ces points ne sont pas forcément du ressort de l'Etat et sont à étudier en liaison avec le Conseil départemental et les communes.

- impact sur notre foncier

Nous demandons à ce que le giratoire de Lunel-Viel Est soit positionné de telle manière que notre parcelle 557 ne soit pas impactée. Il est ainsi demandé un déplacement du Giratoire et de la RN113 un peu plus loin vers Lunel-Viel afin d'éviter une modification de l'entrée principale de notre Parking.

Réponse du MO : 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. A 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 du bus scolaire

Nous demandons qu'un nouvel arrêt de bus de ramassage scolaire soit mis en place avec un véritable endroit pour s'asseoir et attendre le bus en sécurité et au sec.

Nous demandons également qu'un trottoir soit mis en place pour que les enfants venant du Mas de Cadoule et du chemin de la croix de Joubert soient en sécurité pour se rendre à leur arrêt de bus.

Réponse du MO : 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

Nous demandons qu'un itinéraire cyclable et pédestre soit mis en place pour nous permettre de rejoindre Lunel à Vélo ou à pied sans avoir à prendre la RN113. Nous demandons qu'un passage piéton et vélo sécurisé soit créé au Giratoire de Lunel-Viel Est. Nous demandons que le maître d'ouvrage s'engage à réaliser la route indiquée en pointillé sur le plan en page 6 de la pièce H et indique à quelle échéance.

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

Commentaire du CE : voir les paragraphes 2.3 et 2.4 du mémoire en réponse en annexe 5 ou leurs reprises aux paragraphes 1. Tracé de la déviation et 2. Liaisons locales de ce chapitre.

- RD 110

Nous demandons que le maître d'ouvrage s'engage à installer des panneaux d'indications interdisant l'utilisation de la RD110 aux camions avant et sur le giratoire de Lunel-Viel Est. Nous demandons qu'une indication routière soit mise en place pour flécher l'itinéraire du Stade Brunel via le chemin du FESC de Lunel en attendant les travaux de la route entre le giratoire de Lunel-Viel Est et l'ex RN113.

Nous demandons une limitation vitesse à 70 km/h sur toute la RD110.

Réponse du MO : 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.

- Sur l'impact du projet sur la propriété et sur l'exploitation commerciale
 - Sur la perte de valeur vénale de la propriété

La valeur vénale de la propriété sera considérablement impactée par cette déviation. Dans notre cas, aucune cause exonératoire applicable (force majeure ou faute de la victime) ne peut par ailleurs être relevée. Et il s'agit bien évidemment d'un dommage anormal et spécial... La proximité de l'ouvrage public et le cumul des nuisances susmentionnées va influencer grandement sur la valeur vénale de la propriété, et donc augmenter les dommages de travaux publics inhérents au futur ouvrage public. Les réclamations indemnitaires qui s'annoncent seront donc d'autant plus importantes. Par ailleurs, à ce jour notre Mas représente le projet d'une vie ; nous avons tout abandonné pour nous dédier exclusivement à la rénovation et à la gestion de ce Mas. En 2008, le projet de déviation a été abandonné (cf page 5 pièce H), nous avons pris la décision de nous dédier exclusivement à la rénovation de notre Mas. La valeur de ce bien dépasse donc une simple somme financière, elle représente aussi des années de travail sans salaire. Ce projet devait être difficile mais nous assurer au moins une retraite au bout du compte.

Bien évidemment, la valeur vénale correspond à une somme qu'il sera intéressant d'estimer mais il faudra également compter la valeur sentimentale de ce patrimoine familial.

- Sur la perte d'attrait touristique

Les touristes qui viennent actuellement en vacances dans notre Mas sont attirés par le lieu si privilégié et par la diversité de la Faune et de la Flore.

- Sur la perte de chiffre d'affaires

La proximité de l'ouvrage public et le cumul des nuisances susmentionnées va impacter fortement l'exploitation commerciale, et donc augmenter à nouveau les indemnités inhérentes. L'arrivée de cette déviation de la RN113 va obligatoirement s'accompagner d'une baisse conséquente de notre chiffre d'affaires car nous ne pourrions plus maintenir nos tarifs. Et évidemment qui viendra passer ses vacances à 100 mètres d'une route à plus de 20.000 véhicules/jour ? La perte de chiffre d'affaires pour notre entreprise sera dramatique car nous avons de nombreux emprunts et si nous ne sommes plus en mesure de rembourser alors nous perdrons notre Mas qui est le travail de toute une vie. Une faillite serait pour nous dramatique tant financièrement que psychologiquement.

Remarque du CE : le préjudice subi sera à faire valoir dans le cadre de l'enquête parcellaire pour les parcelles éventuellement expropriées et conformément au droit public et administratif pour ce qui concerne les pertes découlant de la présence de la déviation à proximité du mas.

Réponse du MO :

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 de caractère anormal

Commentaire du CE : dont acte. Le CE ajoute qu'en 2008 le projet n'a pas été « abandonné », comme l'écrivent Mr et Mme Picq, mais suspendu, en attente des financements nécessaires à la poursuite des études, concrétisé par l'inscription du projet au CPER 2015-2020. (Extrait pièce H page 5 : En 2008, le projet est gelé jusqu'en 2015 où dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, le projet de déviation de la RN113 au droit de Lunel et Lunel-Viel est réactivé).

- Sur l'impact du projet sur l'environnement
- Voir le paragraphe 6 du PV : Observations concernant l'environnement.

11. Observations ne nécessitant pas de réponse

- Observation de Monsieur Daniel Michel (registre dématérialisé)

Mr Michel formule l'observation suivante : « Habitant entre Lunel-Viel et St Genies de Mourgue, je me trouve sur une route qui devient une véritable autoroute aux sorties de bureau particulièrement les automobilistes prenant ce raccourci pour éviter Baillargues. J'espère que ce projet arrivera rapidement afin qu'il puisse nous procurer un peu de tranquillité ».

- Observation de Madame Chantal Guillard (registre dématérialisé)

Mme Guillard formule l'observation suivante : « Habitant en bordure de la nationale, cette déviation sera la bienvenue tant pour la santé et le bruit occasionné par le transport routier incessant jour et nuit et pour la sécurité car le danger est présent par le non-respect du code de la route aux feux rouges et le dépassement de la vitesse autorisée. »

- Observation de Madame Marie-Thérèse Espinoza (registre papier de Lunel)

Propriétaire d'un terrain et d'un mas au 512 chemin du Mas de Favet, situé environ 200 mètres à l'Est de la RD61 à hauteur du futur giratoire Lunel Sud, Mme Espinoza souhaitait savoir si son terrain serait impacté.

Remarque du CE : le CE a informé Mme Espinoza que les variantes Est initialement étudiées ayant été abandonnées, sa propriété n'était pas concernée. Le tracé retenu se superposera à l'actuelle RD61 et ne change rien à la situation dans ce secteur.

- Observation de Madame Anais Gusella (registre dématérialisé)

Madame Gusella formule l'observation suivante. « Je suis favorable à la déviation de la RN 113. Cette nationale qui traverse ma commune est dangereuse et très bruyante. Cela enlève un peu de charme à notre beau village. De plus il y a de plus en plus de véhicules qui empruntent cet axe routier et des bouchons que nous n'avions pas avant se forment de plus en plus régulièrement. Sans compter sur toute cette pollution qui s'accroît.

OBSERVATIONS EN LIEN AVEC LE CLASSEMENT-DECLASSEMENT DES VOIES

- Observation de Monsieur Fabrice Fenoy, 1^{er} adjoint de Lunel-Viel sur le tracé (registre dématérialisé)

La commune de Lunel-Viel a pris une délibération favorable au déclassement de la RN 113 dans le domaine communal, sous réserve que la soulte versée par l'Etat soit à la hauteur des enjeux en termes de requalification en voirie urbaine.

Remarque du CE : Observation effectivement déjà formulée dans la délibération du conseil municipal de Lunel-Viel N°38/2019 du 1^{er} avril 2019. Le déclassement de la RN113 dans le domaine public de la commune se fera conformément à la réglementation.

Réponse du MO : 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'Etat, qui visent à permettre la remise en état de la section de l'ancienne RN113, seront à définir par convention entre les communes concernées et l'Etat.

Commentaire du CE : dont acte.

QUESTIONS POSEES PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR

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

L'objectif de la concertation proposée était de permettre l'élaboration de la décision du choix de tracé en vue de l'obtention de la déclaration d'utilité publique du projet.

En 2005, la concertation conclut au choix d'une variante préférentielle pour relier le giratoire de RN113 ouest au carrefour d' Aimargues à l'aide d'une section à 2x2 voies en contournant les agglomérations de Lunel et Lunel-Viel par le Sud.

Le projet présenté aujourd'hui correspond au tracé retenu en 2005 dans sa partie Ouest (V2o adaptée), mais il ne reprend aucune des 4 variantes Est étudiées et soumises à concertation du public.

Question : Comment et pourquoi la décision d'abandonner la variante retenue (V4e) et de s'appuyer sur un réaménagement de la RD61 dans cette partie a-t-elle été prise? Comment le public et les services y-ont-t-ils été associés ?

Réponse du MO : 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 2x2 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 52M€ 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.

Commentaire du CE : dont acte. Les variantes Est issues de la concertation de 2005 ne sont pas abandonnées mais ne sont pas inscrites au CPER 2015-2020.

Question : Des études d'opportunité ont été réalisées en 2016 afin de mettre à jour les caractéristiques de la variante retenue lors de la concertation menée en 2005.

Quelles ont été synthétiquement les conclusions de ces études ? Allaient-elles, en particulier, dans le sens d'un abandon des variantes Est du tracé ?

Réponse du MO : 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 50M€ TTC. La réalisation de la variante Est V4e est estimée à 72M€ 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 pluri-annuelle.

Commentaire du CE : *dont acte.*

Question : La Consultation inter-services s'est déroulée entre le 6 novembre 2017 et le 15 décembre 2017. Dans ce cadre, les services de la DDTM, Direction Interdépartementale des Routes méditerranée, ARS, DRAC, INAO, BRL, Conseil Départemental et les communes concernées par le projet ont été consultées. Les services ont émis des avis qui ont été remis au maître d'ouvrage.

Pourriez-vous rappeler les avis émis, notamment ceux du Conseil départemental et des communes, concernant le tracé en général et sa partie Est en particulier ?

Réponse du MO : Lors de la Consultation inter-services aucune des entités consultées n'a émis d'avis ou de manifestation d'intérêt concernant la 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.

Commentaire du CE : *dont acte. L'avis rendu par le Département est joint en **annexe 6**.*

Le tracé de la déviation au regard des observations recueillies

De nombreuses observations ont trait au tracé et à ses conséquences dans le secteur du mas de Cadoule / croix de Joubert et dans sa partie Est (RD61). Le projet qui sera effectivement réalisé pourra différer de celui faisant l'objet de ce dossier, pour tenir compte notamment des observations recueillies au cours de la procédure d'instruction ou de l'enquête publique ou des recommandations formulées, le cas échéant, par le commissaire enquêteur, sans que les modifications envisagées ne remettent en cause l'économie générale du projet.

Question : Une modification du tracé dans le secteur du mas de Cadoule / cheminde la croix de Joubert et un retour à un tracé de type V4e dans la partie Est du tracé remettraient-ils en cause l'économie générale du projet ?

Réponse du MO :

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 concernant la hauteur de route et les observations de Mr et Mme 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

Commentaire du CE : *dont acte.*

Coût

Question : Quelles seraient les incidences en termes de coût du projet de la réalisation de l'une des variantes Est étudiées (V4e plus particulièrement) ?

Réponse du MO : La réalisation de la variante Est V4e est estimée à 72M€ TTC (en 2016).

Commentaire du CE : *dont acte. Il s'agit donc de faire avancer les choses en réalisant la partie Ouest qui semble être la plus efficiente en termes de réalisation des objectifs du projet de déviation, tout en étant moins onéreuse que la partie Est.*

Nuisances sonores et hauteur de la route

Question : Quel est le lien entre les deux ? Est-ce qu'un abaissement de la hauteur de la RN113 (5 mètres prévus au niveau du chemin des Horts et du Dardaillon Est) diminuerait les nuisances sonores ?

Réponse du MO : Il n'y a pas de corrélation directe établie entre hauteur de route et bruit. La propagation des ondes sonores dépend de plusieurs paramètres parmi lesquels les obstacles (arbres, dispositifs de protection..) ou les conditions météorologiques qui auront plus d'incidence sur le bruit relevé que la hauteur de la source.

Commentaire du CE : *dont acte.*

63. Notification du procès-verbal des observations

Le procès-verbal des observations du public, complété par les questions du commissaire enquêteur, a été transmis par courriel à la DREAL le vendredi 4 juillet 2019. Une réunion a également eu lieu le mardi 9 juillet 2019 à la DREAL avec Mr Alex Urbino, Mr Nicolas Assemat et Mme Christelle Gaschet.

Il figure en **annexe 4**.

64. Mémoire en réponse

Le mémoire en réponse de la DREAL est parvenu au commissaire enquêteur par voie électronique le mardi 16 juillet 2019.

Il est joint en **annexe 5**

.

V. CONCLUSIONS

Après avoir pris connaissance du dossier d'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lunel et de Lunel-Viel et au classement-déclassement des voies concernant le projet d'aménagement de la RN113 au droit desdites communes ;

Après avoir visité les lieux concernés par ce projet et contrôlé sur ceux-ci, ainsi que dans les communes de Lunel, Lunel-Viel et Saint Just, l'existence de la publicité relative à l'enquête ;

Après avoir rencontré

- L'équipe en charge du projet au sein de la DREAL Occitanie:
 - o Mr Alex Urbino, Direction Transports / Chef de division Maitrise d'ouvrage Routes Nationales,
 - o Mr Nicolas Assemat, Direction Transports / Responsable d'opération,
 - o Mme Christelle Gaschet, Direction Transports / Chargée d'opérations,
- Les maires des communes concernées :
 - o monsieur Claude Arnaud, maire de Lunel,
 - o monsieur Jean Charpentier, maire de Lunel-Viel,
 - o monsieur Hervé Dieulefes, maire de Saint Just,

Après avoir contrôlé que le public avait été informé de l'ouverture de l'enquête publique par voie de presse conformément à la réglementation en vigueur ainsi que sur le site internet des services de l'Etat dans l'Hérault,

Après avoir vérifié que le dossier d'enquête était accessible dans sa version papier dans les mairies de Lunel, Lunel-Viel et Saint Just et, dans sa version électronique, à partir du registre dématérialisé ou directement sur le site internet des services de l'Etat dans l'Hérault ;

Après avoir tenu dans les mairies les quatre permanences (deux à Lunel, une à Lunel-Viel et une à Saint Just) prévues par l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête n°2019-I-541 pris par le préfet de l'Hérault le 7 mai 2019 ;

Après avoir analysé de manière objective les éléments contenus dans le dossier et les remarques formulées par le public,

Après avoir analysé les réponses du maître d'ouvrage aux observations écrites et aux courriers du public et s'être assuré qu'elles répondaient aux demandes ou remarques formulées ;

Après avoir fait en sorte que toute personne ou membre d'association puisse s'exprimer librement et sans entrave soit de vive voix auprès du commissaire enquêteur lors de ses permanences en mairie, soit par inscription sur les registres d'enquête pendant les heures d'ouverture des deux mairies durant toute la durée de l'enquête, soit par lettre adressée en mairie, soit par courriel sur le registre dématérialisé dédié à l'enquête publique ;

le commissaire enquêteur formule les conclusions suivantes.

- SUR L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

Le dossier a été élaboré suivant les articles.

- L. 110-1 et suivants, R. 111-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, pour la déclaration d'utilité publique et l'enquête parcellaire ;
- L. 123-1 et suivants, R. 123-1 et suivants du Code de l'environnement pour les opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- L. 153-54 et suivants, R. 153-14 et suivants du Code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Compte tenu de sa connaissance des lieux, des informations complémentaires qu'il a pu recueillir et des dispositions que l'enquête lui a offertes, le public a eu tous les éléments à sa disposition pour se faire une opinion sur le projet.

Le dossier est complet, conforme aux prescriptions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, suffisamment explicite et détaillé pour permettre une bonne information du public.

Les textes législatifs et réglementaires s'appliquant au projet sont respectés.

Ce projet nécessite une mise en compatibilité mineure des documents d'urbanisme des communes de Lunel et Lunel-Viel.

Au regard de l'intérêt général :

- De nombreux facteurs plaident en faveur de la création de la déviation de la RN113 et une seule personne, durant le déroulement de cette enquête, a remis en question son intérêt pour la collectivité.

En effet, la RN113 existante constitue un axe majeur Est-Ouest traversant Lunel et Lunel Viel. Elle draine actuellement un trafic important dont un peu plus de la moitié de transit.

Cela occasionne de nombreux ralentissements qui entraînent des temps de parcours d'environ 30 minutes actuellement et qui pourraient passer à 60 minutes d'ici quelques années. La réalisation d'une déviation réduira ce temps de parcours à 10 minutes seulement à l'horizon 2025.

De plus, la déviation de la RN113, en contournant Lunel et Lunel-Viel, participera à l'amélioration de la fluidité du trafic à l'Est du département de l'Hérault en incitant les usagers à l'emprunter plutôt que d'opter pour des itinéraires secondaires inadaptés.

Par ailleurs, avec ses nombreux points d'échanges, la déviation devrait permettre d'atteindre aisément l'agglomération lunelloise à partir des villages alentours sans forcément transiter par le centre-ville de Lunel.

La déviation répondra aussi à l'accroissement du trafic lié à l'urbanisation commerciale, en particulier en limite Est de Lunel où la RD61 est maintenant confrontée à de fortes saturations dans le secteur de jonction avec la RN113 existante du fait de l'urbanisation commerciale de l'autre côté de la voie.

En évitant les centres-urbains, l'utilisateur, grâce à la déviation, gagnera en temps de parcours et en confort et ralliera son but sans un allongement de parcours disproportionné.

Le projet devrait donc significativement contribuer à l'amélioration de l'accessibilité inter-quartiers et délester la RN113 en traversée de Lunel et Lunel-Viel. La déviation permettra aussi un gain de temps estimé à plus de 10% sur les axes parallèles au projet de déviation et sur le réseau connexe.

Enfin, la partie héraultaise de l'arrivée Est sur Lunel et la traversée de Lunel sont deux secteurs préoccupants en matière de sécurité. Avec la réalisation de la déviation de la RN113, la section de la RN113 dans Lunel et Lunel-Viel délestée du trafic de transit et des échanges locaux, pourra être réaménagée pour une requalification en artère plus urbaine et offrir des conditions satisfaisantes de sécurité pour ses usagers.

Dans le même temps, les caractéristiques routières données à la déviation de la RN113 ainsi que ses équipements de sécurité conformes aux normes en vigueur, fourniront aux utilisateurs de la route nationale des conditions de sécurité plus normalisées pour ce type d'itinéraire.

- Sur le plan socio-économique, le projet présente également un certain nombre d'avantages.

D'abord, les travaux favoriseront de façon temporaire et indirecte l'activité économique et l'emploi. Des gains de productivité sont également attendus pour les entreprises utilisant beaucoup les infrastructures routières dans leur activité.

Ensuite, la réalisation du projet permettra un gain de temps notable pour les usagers des infrastructures de transport routier. Ce gain concerne aussi bien les usagers de la déviation que ceux des axes concurrents qui seront consécutivement moins chargés (ex-RN113 et autres voiries urbaines en traversée de Lunel et Lunel-Viel, A9, RD24, RD61).

De plus, la mise en service de la déviation, notamment par l'amélioration des conditions de circulation avec des vitesses plus favorables à une consommation de carburant diminuée, permettra une économie notable sur les dépenses de carburant.

Enfin, l'éviction des trafics de transit et d'échanges locaux hors des deux centres villes, permettra de circuler plus aisément à pied ou à vélo, de traverser en toute sécurité une circulation automobile réduite, de respirer un air moins pollué par les gaz

d'échappement des véhicules, et de limiter les nuisances sonores de la circulation urbaine.

Au vu des observations recueillies durant cette enquête :

- Concernant le tracé du projet, celui-ci répond, dans sa partie Ouest, au souci de limiter au mieux les inconvénients au regard des thématiques de l'étude effectuée mais il soulève, malgré tout, des interrogations et des préoccupations de la part du public résidant à proximité, notamment dans le secteur du chemin de la croix de Joubert et de la D24E7, en matière de complication des liaisons locales.

Le projet va, en effet, entraîner l'interruption de plusieurs départementales ou voies communales provoquant des rallongements des déplacements privés ou professionnels. Dans le secteur du chemin de la croix de Joubert, la présence à proximité de l'aire de stationnement des gens du voyage et la question de sa desserte semble aussi être un élément à prendre en considération.

L'interruption de ces liaisons de proximité imposera une réflexion concertée entre les services de l'Etat, le Département et les communes pour déterminer des aménagements susceptibles d'en limiter les inconvénients pour les personnes résidant dans les secteurs concernés.

Dans la partie Est, l'abandon ou le report de la variante retenue à l'issue de la concertation de 2005 au profit d'une requalification de la RD61 suscite une certaine incompréhension en raison principalement des risques d'embouteillage sur cette portion. Mais les études de trafic effectuées ne le démontrent pas. De plus le coût de la réalisation de l'une des variantes Est aurait sans doute encore retardé les travaux.

Le projet actuel peut donc être considéré comme une première étape financièrement réalisable du contournement de l'agglomération lunelloise qui pourra évoluer par la suite dans sa partie Est.

- Concernant le réseau des pistes cyclables, la question doit là aussi être étudiée en étroite coordination entre l'Etat, le Département et les communes. Un bilan précis de l'existant, un état des projets et de leur avancement ainsi qu'une évaluation des besoins apparaît nécessaire afin de s'assurer de la cohérence de l'ensemble dans l'espace mais aussi dans le temps.

Par ailleurs, la balance coût-consommation d'espace / utilité est primordiale. Dans ce cadre, des solutions alternatives telles que l'utilisation de chemins existants, à aménager, et des mesures visant à améliorer la sécurité sur les routes départementales et communales (interdiction aux poids lourds et limitation de vitesse) sont peut-être aussi à rechercher.

- Concernant les nuisances sonores, les habitants les plus proches de la future déviation, dans le secteur du Mas de Cadoule et du chemin de la Croix de Joubert, manifestent à juste titre leurs craintes en termes de nuisances sonores. La protection acoustique de cette zone devra être examinée avec la plus grande attention. Une extension du mur anti-bruit sur toute la longueur de la plantation du linéaire de haie

indiqué page 253 de la pièce F pourrait être envisagée et sa hauteur de 1,20 mètre réétudiée afin de s'assurer qu'elle est suffisante.

Il s'agit là de ne pas se limiter au strict respect de la réglementation en vigueur qui se fonde sur le niveau de bruit mesuré à l'intérieur des habitations mais de prendre aussi en considération la réalité de la vie quotidienne dans une région du Sud où les portes et fenêtres sont souvent ouvertes et où les gens aiment vivre à l'extérieur de leur habitation.

- Concernant la hauteur de la route, cette surélévation est justifiée car elle a été calculée pour assurer la praticabilité de la RN113 y compris en cas de crues et pour permettre non seulement le passage des véhicules particuliers mais sans doute aussi celui des engins agricoles.

- Concernant les questions relatives aux forages et à l'eau potable, le projet tient compte de la contrainte de la protection de la ressource en eau. Les eaux de la plateforme seront traitées avant rejet dans les milieux naturels pour assurer la protection des eaux souterraines captées pour l'alimentation en eau potable et pour protéger les cours d'eau franchis par le projet. Les bassins seront imperméabilisés dans les zones de traversée de périmètre de captage. Leurs exutoires seront situés en dehors de périmètres de protection rapprochée.

- Concernant l'hydraulique, Le projet prévoit d'assurer la transparence hydraulique en rétablissant les écoulements superficiels interceptés par la déviation de la RN113 et en tenant compte des volumes de crues des cours d'eau pour mettre en place des ouvrages de franchissement correctement dimensionnés pour ne pas aggraver les risques d'inondation auxquels est soumise la plaine de Lunel. Des ouvrages de décharges et des surcreusements en amont et en aval des ouvrages de franchissement sont prévus. Mais le sujet reste une préoccupation du public dans cette plaine de Lunel particulièrement exposée.

- En matière environnementale et agricole, le projet ne présente pas d'effet rédhibitoire compte tenu des mesures de compensation que la maîtrise d'ouvrage prévoit de mettre en œuvre.

Ainsi, il prévoit notamment

- de limiter les emprises afin de ne consommer que les terrains agricoles nécessaires et de rétablir l'ensemble des circulations agricoles pour réduire l'effet de coupure ;
- de conserver ou recréer les milieux à enjeux écologiques notamment pour le Lézard des murailles, et améliorer la transparence écologique de la route nouvelle par la création de boisements ou de ripisylves ;
- de réaliser des travaux d'aménagements paysagers afin de bien intégrer la nouvelle déviation ainsi que ses équipements spécifiques (bassins multifonctions, rétablissements, ouvrages d'art...) dans le site.

Concernant plus particulièrement les espèces citées dans 2 observations comme insuffisamment ou non prises en compte, l'étude à venir, relative à l'obtention de l'autorisation environnementale conformément à l'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017, qui sera, elle aussi, soumise à enquête publique, portera plus particulièrement sur les espèces protégées et permettra donc de vérifier leur présence et de définir le cas échéant les mesures de limitation et de compensation qui s'imposent.

- En matière d'habitats, biens et équipements, il est prévu de maintenir l'accès aux parcelles et propriétés aussi souvent que possible. Le tracé s'éloigne suffisamment des quartiers actuels et futurs d'urbanisation de Lunel et Lunel-Viel pour n'y avoir que peu d'impact. De plus, il a été adapté pour limiter ses effets sur l'habitat isolé dans le secteur du Mas Cadoule.

Par ailleurs, l'impact résiduel du projet sur les propriétés et le préjudice subi seront évalués dans le cadre de l'enquête parcellaire pour les parcelles éventuellement expropriées et conformément au droit public et administratif pour ce qui concerne les pertes découlant de la présence de la déviation à proximité des biens.

En conséquence,

Le commissaire enquêteur considère que le projet ressort bien de l'intérêt général et émet un **avis favorable** à la déclaration d'utilité publique concernant le projet d'aménagement de la RN 113 au droit des communes de Lunel et de Lunel-Viel **assorti des recommandations suivantes.**

Liaisons locales

L'interruption des liaisons de proximité par la création de la déviation impose une réflexion concertée des services de l'Etat, du Département et des communes pour déterminer les aménagements susceptibles d'en limiter les inconvénients pour les personnes résidant dans les secteurs concernés.

Réseau de pistes cyclables

La question doit être étudiée en étroite coordination entre l'Etat, le Département et les communes. Un bilan précis de l'existant, un état des projets et de leur avancement ainsi qu'une évaluation des besoins apparaît nécessaire afin de s'assurer de la cohérence de l'ensemble dans l'espace mais aussi dans le temps.

Par ailleurs, la balance coût-consommation d'espace / utilité est primordiale. Dans ce cadre, des solutions alternatives à la création de nouveaux cheminement doux telles que l'utilisation de chemins existants, à aménager, et des mesures visant à améliorer la sécurité sur les axes départementaux et communaux peuvent être recherchés.

Nuisances sonores

La protection acoustique des habitations les plus proches de la future déviation devra être examinée avec la plus grande attention sans se limiter au strict respect de la réglementation mais en prenant aussi en considération la réalité de la vie quotidienne dans une région du Sud de la France où la vie se déroule autant à l'intérieur qu'à l'extérieur des habitations.

Hydraulique

Au cours de la phase d'études projet (PRO), Le maître d'ouvrage devra garder à l'esprit les observations émises au cours de cette enquête qui traduisent les préoccupations du public dans cette zone particulièrement sensible aux crues et s'assurer de la pertinence des mesures envisagées dans l'étude pour que la réalisation de la déviation n'en augmente pas les effets.

A Saint Jean de Védas, le mercredi 17 juillet 2019.

Le commissaire enquêteur :

Hervé Seeleuthner



**- POUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS
D'URBANISME DE LUNEL ET LUNEL-VIEL :**

Lors de la réunion d'examen conjoint du 12 mars 2019, les participants ont émis un avis favorable sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet présenté. Les points suivants ont été abordés.

Monsieur Renaud Lachenal, représentant la Chambre d'Agriculture de l'Hérault, a souligné la nécessité de réduire l'impact de ce projet sur l'économie agricole en veillant notamment à ce que les réaménagements fonciers soient les plus pratiques possibles. Il a souligné également l'importance du respect de la transparence hydraulique.

Monsieur Jean-Luc Bergeon, conseiller régional représentant la Région Occitanie, s'est inquiété de la pérennisation des pistes cyclables existantes, notamment de celle desservant le collège de Lunel-Viel.

Monsieur Stéphane Pouquet, représentant la mairie de Lunel, a demandé à ce que les nuisances sonores soient bien prises en compte par les mesures de réduction de l'impact acoustique du projet de déviation.

Ces points apparaissent aussi dans les observations du public formulées dans le cadre de l'enquête et seront à prendre en compte dans la réalisation du projet.

Vis à vis du SCoT, le projet de déviation de la RN113 figure dans le Document d'Orientations Générales et est donc compatible avec le SCoT du Pays de Lunel.

Pour les PLU des communes de Lunel et de Lunel-Viel, aucune mise en compatibilité n'est requise pour le PADD, les OAP, les dispositions générales du règlement et les espaces boisés classés.

Vis à vis du PLU de Lunel,

- le règlement des zones A, IAU et N nécessite une mise en compatibilité pour préciser dans l'article 2 de chaque zone que les constructions et installations, y compris les affouillements et exhaussements de sol, nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation de la déviation de la RN113 sont admis.
- Le tableau des emplacements réservés doit faire l'objet d'une mise en compatibilité pour modifier un emplacement réservé existant impacté et pour ajouter l'emplacement réservé pour le projet de déviation.
- Le plan de zonage est mis en compatibilité par l'ajout de la représentation graphique du tracé de la future déviation de la RN113.

Vis-à-vis du PLU de Lunel-Viel,

- Le tableau des emplacements réservés doit faire l'objet d'une mise en compatibilité pour modifier deux emplacements réservés existant impactés et pour ajouter l'emplacement réservé pour le projet de déviation.
- Le plan de zonage est mis en compatibilité par l'ajout de la représentation graphique du tracé de la future déviation de la RN113.

Les modifications nécessaires à la mise en comptabilité des PLU de Lunel et de Lunel-Viel avec le projet de déviation de la RN 113 sont donc minimales et ne remettent pas en cause l'économie générale de ces deux documents d'urbanisme.

Par ailleurs, aucune observation n'a été émise sur ce volet du dossier tendant à s'opposer à ces modifications durant l'enquête publique.

Considérant que :

- le dossier a été établi conformément aux dispositions des articles L. 153-54 et suivants, R. 153-14 et suivants du Code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- les documents contenus dans le dossier soumis à l'enquête ont permis au public de disposer d'une information complète et détaillée sur la mise en compatibilité ;
- compte tenu de leur connaissance des lieux, des informations complémentaires qu'ils ont pu recueillir et des dispositions que l'enquête offre, le public concerné a eu tous les éléments pour prendre connaissance du projet, de ses incidences sur les documents d'urbanisme ;

Le commissaire enquêteur émet un **avis favorable** sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lunel et de Lunel-Viel dans le cadre de la déclaration d'utilité publique concernant le projet d'aménagement de la RN 113 au droit desdites communes avec les **mêmes recommandations que celles formulées dans ses conclusions sur l'utilité publique du projet.**

A Saint Jean de Védas, le mercredi 17 juillet 2019.

Le commissaire enquêteur :

Hervé Seeleuthner



- **POUR LE CLASSEMENT – DECLASSEMENT DES VOIES :**

Les communes de Lunel et Lunel-Viel ont émis un avis délibéré de leur Conseil municipal favorable à la reprise dans le domaine public communal du tronçon de la RN113 déclassé du réseau routier national.

Durant l'enquête, une observation de Monsieur Fabrice Fenoy, premier adjoint de Lunel-Viel, a rappelé que la commune a pris une délibération favorable au déclassement de la RN 113 dans le domaine communal, sous réserve que la soulte versée par l'Etat soit à la hauteur des enjeux en termes de requalification en voirie urbaine.

Le classement - déclassement des voies dans le cadre de l'attribution du caractère de déviation de la RN113 entre le giratoire RN113 Est et le giratoire RN113 Ouest et du déclassement de la future ex RN113 sera réalisé conformément aux procédures précisées à l'article L.123-3 du code de la voirie routière pour les routes nationales.

En conséquence,

Le commissaire enquêteur émet un avis favorable **au classement-déclassement des voies concernant le projet d'aménagement de la RN 113 au droit des communes de Lunel et de Lunel-Viel.**

A Saint Jean de Védas, le mercredi 17 juillet. 2019.

Le commissaire enquêteur :

Hervé Seeleuthner

