

PREFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
Languedoc-Roussillon

Montpellier, le 04 OCT. 2011

Service Aménagement Durable des Territoires, Logement
Unité Évaluation Environnementale

Le Préfet de la région Languedoc-Roussillon

à

Nos réf. : PD/NL/1698711

Vos réf. :

Affaire suivie par : Pierre DROSS

Pierre.dross@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 04.34.46.66.86 – Fax : 04.67.15.68.00

Courriel : ee.sadtl.dre-langrouis@developpement-durable.gouv.fr

Monsieur le Préfet de l'Hérault
DRCL/Bureau de l'Environnement
34, Place des martyrs de la résistance
34062 MONTPELLIER CEDEX 2

**Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement de l'avenue du Pont
Trinquat à MONTPELLIER**

Par courrier du 3 août 2011, la DREAL a été saisie, pour avis de l'autorité compétente en matière d'environnement prévu par l'article L.122-1 du code de l'environnement, sur le dossier de demande de déclaration d'utilité publique concernant le projet d'aménagement de l'avenue du Pont Trinquat à Montpellier. Cette demande a été déposée par la ville de Montpellier, maître d'ouvrage de l'opération.

Présentation du projet :

Dans le cadre du réaménagement urbain des quartiers du nouvel hôtel de ville, Jacques Cœur et Parc Marianne et en lien avec la création de la troisième ligne de tramway, le projet concerne le réaménagement d'une section d'environ 350 m de l'avenue, entre le chemin de Moularès et la future ligne 3 du tramway. Alors que le reste du linéaire de l'avenue est déjà aménagé à double sens, cette section particulièrement étroite est en sens unique et n'est pas adaptée à la circulation sécurisée des cyclistes et piétons. Le projet prévoit une chaussée de 6 m à double sens, des trottoirs, une piste cyclable et des plantations; il permettra aussi la réfection des réseaux anciens et l'enterrement des réseaux aériens.

Cadre juridique :

En application de l'article R.122-13 du code de l'environnement, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement donne son avis sur le dossier comprenant l'étude d'impact dans les deux mois suivant sa réception, soit au plus tard le 4 octobre 2011.

Il s'agit d'un avis simple qui porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il vise en particulier à éclairer le public et doit être transmis au pétitionnaire et joint au dossier d'enquête publique.

Principaux enjeux du territoire identifiés par l'autorité environnementale :

S'agissant d'un projet en zone urbaine, les principaux enjeux identifiés dans ce secteur concernent les commodités de voisinage (bruits, vibrations, odeurs) ainsi que l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique.

Qualité de l'étude d'impact :

Si, formellement, l'étude d'impact comporte bien les éléments prévus à l'article R.122-3 du code de l'environnement, ces éléments sont souvent inadaptés aux enjeux du projet :

- En situation future, le principal enjeu pour les habitants riverains du projet concerne le bruit et ses effets sur la santé : si une modélisation des niveaux sonores a été réalisée, elle n'est pas calée sur la base de mesures en situation actuelle et ne détaille pas les objectifs à atteindre afin de respecter la réglementation sur chacun des bâtiments proches, sachant que ces objectifs dépendent de l'usage des locaux. Surtout, alors que l'étude conclut à un effet significatif sur le niveau sonore subi par les bâtiments riverains, ce qui entraîne réglementairement la nécessité de mesures de protection, ces mesures ne sont pas dimensionnées et leur efficacité n'est pas modélisée. Ces ouvrages ne sont donc pas chiffrés comme l'exige pourtant l'article R.122-3 du code de l'environnement. Par ailleurs, il n'est pas prévu de mesures des niveaux de bruit après mise en service pour vérifier l'efficacité de ces mesures.
- En période de chantier, l'étude d'impact a bien décrit les principaux effets concernant la perturbation de la circulation, les nuisances acoustiques et les vibrations, les déchets et les poussières et salissures. Cependant les mesures proposées ne correspondent qu'à des rappels de la réglementation ou des mesures génériques non adaptées au projet. A titre d'exemple on peut citer l'engagement de respecter les horaires de chantier sans annoncer d'horaires.
- Bien que le projet soit manifestement inclus dans un programme d'aménagement urbain bien plus vaste et qui est, au moins partiellement, décrit dans le dossier, l'étude d'impact considère que le projet est autonome et constitue un programme en lui-même. On comprend bien la difficulté de déterminer les limites d'un programme dans la mesure où ce projet s'intègre dans l'aménagement de plusieurs quartiers mais qu'il est aussi lié à la construction de la troisième ligne de tramway. La solution retenue, de considérer le projet comme autonome, apparaît adaptée aux effets directs du projet sur son environnement proche, mais les parties de l'étude d'impact qui concernent les effets du projet en matière de consommation et de coûts collectifs, de pollutions et nuisances et ses conséquences sur la qualité de l'air et l'effet de serre n'ont pas de signification : l'étude indique que le coût de la pollution atmosphérique et la contribution à l'effet de serre seraient multipliés par 4,5. En fait, l'augmentation de la circulation prise en compte pour aboutir à ce résultat correspond principalement à un report de trafic. L'étude d'impact devrait montrer que ce projet s'intègre dans un aménagement d'ensemble conforme au plan de déplacement urbain de l'agglomération dont les objectifs de réduction de la pollution atmosphérique et de la contribution à l'effet de serre sont positifs.
- Bien qu'il soit assez facile de conclure que le projet n'aura pas d'effet significatif sur les sites « Natura 2000 », le dossier n'est formellement pas conforme aux articles R.414-21 et R.414-23 du code de l'environnement qui demandent, au minimum, une carte permettant de localiser les sites « Natura 2000 » susceptibles d'être concernés par les effets du projet et un exposé sommaire des raisons pour lesquelles le projet n'est pas susceptible d'avoir une incidence sur ces sites. Or l'étude ne justifie pas formellement l'absence d'incidences sur le site « Natura 2000 » des étangs palavasiens situé à environ 3 km à l'aval du projet.

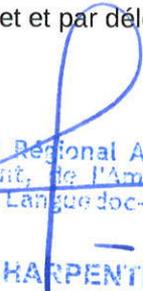
Par ailleurs, le dossier comprend aussi un résumé non technique qui paraît assez clair mais comporte les mêmes insuffisances que l'étude d'impact.

Conclusion :

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact, notamment sur les points suivants :

- le dimensionnement et l'évaluation du coût des mesures de protection phonique qui seront mises en œuvre, ainsi qu'un engagement de réaliser des mesures de vérification des niveaux de bruit après mise en service du projet,
- la description plus précise, et adaptée au projet, des mesures de limitation des nuisances en période de chantier.

Pour le Préfet et par délégation


Le Directeur Régional Adjoint
de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement Languedoc-Roussillon

Francis CHARPENTIER

