



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

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

Montpellier, le - 7 NOV. 2012

Service Aménagement  
Division Évaluation Environnementale

Le Préfet de la région Languedoc-Roussillon

à

Nos réf. : PD/NL/1017/12

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  
DREAL LR Service Énergie  
Division Énergie Climat Air

520 allée Henry II de Montmorency  
34064 Montpellier cedex 2

**Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet de déviation des canalisations de GRTgaz « Artère du Languedoc DN400, DN200, DN150 » impactées par le projet de déplacement de l'autoroute A9**

Par courrier du 20 septembre 2012, le service aménagement de la DREAL a été saisi, 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 d'autorisation préfectorale de transport de gaz concernant le projet de déviation des canalisations de GRTgaz « Artère du Languedoc DN400, DN200, DN150 » impactées par le projet de déplacement de l'autoroute A9.

**Présentation du projet :**

Le projet de déplacement de l'autoroute A9 au sud de Montpellier, déclaré d'utilité publique par décret du 30 avril 2007, a été lancé officiellement par l'État en septembre 2011 : il prévoit, à l'horizon 2017, de doubler l'autoroute A9 existante au sud de Montpellier sur une longueur de 23 km par une nouvelle autoroute de transit à 2 fois 3 voies, dont 12 km en tracé totalement neuf. Ce projet nécessite de déplacer au préalable trois canalisations de gaz existantes :

- Artère du Languedoc DN400 sur une longueur de 6600 mètres,
- Artère Montpellier-Béziers DN200 sur une longueur de 3000 mètres,
- Antenne Vestric-Montpellier DN150 sur une longueur de 500 mètres.

**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 20 novembre 2012.

Horaires d'ouverture : 8h30-12h30 / 13h30-17h30  
Tél. : 33 (0) 4 34 46 64 00 – fax : 33 (0) 4 67 15 68 00  
520 allées Henri II de Montmorency  
34064 Montpellier cedex 02

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 :**

Les principaux enjeux du territoire concernent la commodité du voisinage et le risque lié à la présence humaine, le milieu naturel, le milieu aquatique et le paysage :

- la situation des projets en zone périurbaine relativement peuplée entraîne des risques de dérangement lors des travaux et, bien-sûr, la soumission de ces populations aux dangers liés au transport de gaz ;
- malgré la proximité urbaine, les projets côtoient des zones naturelles préservées (Zone Naturelle Écologique d'Intérêt Faunistique et Floristiques des garrigues de la Lauze) ou empiètent sur certaines (ripisylves de la Cadoule et du Salaison) ;
- les projets sont situés dans le bassin versant des étangs palavasiens et de l'étang de l'Or classés au titre de « Natura 2000 » et franchissent des cours d'eau ;
- les projets traversent des périmètres de protection de sites inscrits ou de monuments historiques.

Par ailleurs, ce qui va surtout caractériser ce territoire au cours des prochaines années, c'est l'importance des aménagements qui y sont prévus : outre le déplacement de l'autoroute A9 qui motive ce projet, ce secteur doit accueillir la nouvelle ligne ferroviaire de contournement de Nîmes et Montpellier et une extension urbaine incluant une nouvelle gare est aussi prévue.

### **Qualité de l'étude d'impact :**

L'étude d'impact comporte bien les éléments prévus à l'article R.122-4 du code de l'environnement.

Ces éléments sont bien proportionnés aux enjeux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et généralement bien adaptés à la protection de l'environnement : en dehors de la problématique du risque traitée dans l'étude de danger, le déplacement de ces canalisations souterraines aura peu d'effets sur la population et le paysage et ne risque pas d'avoir un effet significatif sur les étangs de l'Or et palavasiens. L'étude d'impact a bien identifié les principaux enjeux naturalistes susceptibles d'être affectés, la ZNIEFF des garrigues de la Lauze et la traversée des deux cours d'eau, la Cadoule et le Salaison et prévu des mesures généralement pertinentes.

Cependant, pour les garrigues de la Lauze où des espèces végétales protégées ont été identifiées, Ail Petit Moly et Gagée de granatelli, l'étude prévoit des mesures de réduction des impacts consistant au balisage des pieds pour éviter leur destruction. S'il s'agit bien d'éviter les destructions, il s'agit de mesures d'évitement et pas de réduction des impacts. Une carte indiquant un changement de tracé de la canalisation DN200 qui aboutit en limite de la ZNIEFF de la Lauze, modifiée en août 2012, semble bien confirmer que la canalisation ne pénètre pas dans la ZNIEFF et ne risque pas d'impacter ces plantes protégées mais l'étude d'impact ne l'indique pas clairement. Considérant que ce tracé n'est peut-être pas définitif puisque les projets peuvent être adaptés même après l'enquête publique, l'autorité environnementale recommande le respect strict de cette limite et rappelle que toute destruction de ces plantes protégées devraient être précédée d'une dérogation à l'interdiction de destruction.

- de veiller au respect strict des plantes protégées identifiées dans la ZNIEFF des garrigues de la Lauze,
- de prévoir une coordination des mesures environnementales prévues sur les trois projets (déplacement de l'A9, Contournement ferroviaire et déplacement des canalisations de gaz), en particulier pour les traversées des cours d'eau, faisant l'objet d'un suivi et de bilans transmis pour information au préfet de département et au préfet de région (DREAL),
- de réorganiser la présentation de l'étude de danger et d'y adjoindre un résumé non technique pour assurer une bonne information du public.

Pour le Préfet et par délégation

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

**Francis CHARPENTIER**

L'examen des cartes figurant en pièce n°5 du dossier fait apparaître des écarts de tracé par rapport aux cartes figurant dans l'étude d'impact : le tracé du DN400 tangente la limite de la zone d'étude vers « le Petit Auroux » et au niveau de l'aire de Saint Aunes et le tracé du DN 200 sort légèrement de la zone d'étude entre la Castelle et le Château de la Lauze. Néanmoins ces différences ne concernent pas des secteurs à enjeux identifiés.

En ce qui concerne la traversée des cours d'eau, la Cadoule et le Salaison, la solution retenue de passage en forage dirigé qui permet de minimiser les effets est satisfaisante, mais l'étude d'impact ne détaille que le passage du Rieu Coulon, qui doit être franchi en souille et nécessite des travaux de génie végétal, et ne précise pas, notamment, les entrées en terre des forages prévus sous la Cadoule et le Salaison qui conditionnent le respect de la ripisylve.

À juste titre, l'étude d'impact soulève le risque d'impacts cumulés avec les projets de déplacement de l'A9 et de contournement ferroviaire et identifie les cours d'eau et leur végétation rivulaire comme principal enjeu susceptible d'être affecté. Elle présente un engagement de concertation entre les maîtres d'ouvrages pour éviter la simultanéité des interventions. Même si les risques sur la fonctionnalité de la ripisylve de ces cours comme continuité écologique sont plus liés aux deux autres projets, l'autorité environnementale constate qu'un tel engagement est insuffisant pour assurer la protection de cette fonctionnalité et recommande que cette coordination soit étendue pour assurer la cohérence des mesures qui seront mises en œuvre par les différents maîtres d'ouvrages. Cette coordination devrait faire l'objet d'un suivi et de bilans réguliers qui devraient être transmis pour information, comme le prévoit l'article R.122-14 du code de l'environnement, au préfet de département et au préfet de région (DREAL).

Par ailleurs, le dossier comprend aussi un résumé non technique clair et fidèle au contenu de l'étude d'impact .

#### **Qualité de l'étude de danger :**

Si l'étude de danger comporte bien l'ensemble des informations nécessaires et si ces informations paraissent bien adaptées aux enjeux du projet, son organisation n'en permet pas une lecture aisée notamment vis à vis du public :

On ne trouve dans le sous-dossier de l'étude de danger que les éléments cartographiques et un document intitulé « Éléments génériques de l'étude de dangers d'un ouvrage de transport de gaz naturel en projet » . Il faut parcourir entièrement ce document pour découvrir une deuxième partie qui est le document spécifique d'analyse des risques pour le projet.

Si le dossier comporte un résumé non technique général, l'étude de danger ne semble pas en comporter ; par contre, elle comprend deux additifs du 21 mai 2012 et du 12 juillet 2012 portant sur des établissements recevant du public que le public a bien peu de chances de découvrir puisqu'ils ne sont pas indiqués dans le sommaire.

L'autorité environnementale recommande de réorganiser la présentation de l'étude de danger et d'y adjoindre un résumé non technique pour assurer une bonne information du public.

#### **Conclusion :**

L'étude d'impact et l'étude de danger comprennent bien les éléments prévus par la réglementation et ces éléments sont d'une précision suffisante pour permettre de prendre une décision sur la réalisation du projet.

L'autorité environnementale recommande cependant :