

RD 68 LIEN - Aménagement du tronçon entre l'A750 à Bel Air et la RD 986 au Nord de Saint Gély du Fesc

F – ETUDE SOCIO ECONOMIQUE (Evaluation économique et sociale)



SOMMAIRE

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. OBJECTIF ET CONTEXTE REGLEMENTAIRE DE L'ÉVALUATION ECONOMIQUE ET SOCIALE | 5 |
| 2. OBJECTIFS ET MOTIFS DU CHOIX DU PROJET | 7 |
| A. Le contexte de l'opération | 7 |
| B. La cohérence du projet avec les documents de gestion et de planification territoriale | 8 |
| 1. Le DVA (Dossier de Voirie de l'Agglomération)..... | 8 |
| 2. Le PDU (Plan de Déplacements Urbains)..... | 9 |
| 3. Le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) | 10 |
| C. Le choix du tracé retenu..... | 13 |
| Source : CG34 | 14 |
| 3. DEFINITION ET PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE | 15 |
| 4. ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE | 17 |
| A. Contexte socio-économique | 17 |
| 4. Une dynamique démographique avérée..... | 17 |
| 5. Une dynamique résidentielle de plus en plus « lointaine » | 24 |
| 6. Une concentration des emplois et des équipements dans l'agglomération..... | 26 |
| 7. Des mobilités qui s'opèrent désormais à l'échelle de l'aire urbaine | 29 |
| B. Offre et demande de transport | 34 |
| 1. Le réseau routier et la demande de transport individuel | 34 |
| 2. Les transports en mode doux..... | 35 |
| 3. Les transports collectifs..... | 36 |
| 5. SITUATION DE REFERENCE ET ETAT FUTUR | 39 |
| A. Détermination de la situation de référence..... | 39 |
| 1. Infrastructures routières projetées..... | 40 |
| 2. Infrastructures ferroviaires projetées | 40 |
| 3. Autres infrastructures projetées | 40 |
| B. Les scénarios de développement | 40 |
| 1. Le scénario de repli (fil de l'eau) | 40 |
| 2. Le scénario maîtrisé..... | 41 |
| C. L'évolution globale des déplacements à l'horizon 2020 sans aménagement..... | 43 |
| D. Les effets du projet sur les déplacements..... | 46 |
| 1. Effets sur les trafics | 46 |
| 2. Effets sur les fonctions | 48 |
| 3. Les temps d'accès à l'horizon 2020 | 49 |

| | | |
|----|-----------------------------------------------------------------------|----|
| 4. | Effets sur les transports collectifs | 51 |
| 5. | Effets sur les modes doux..... | 52 |
| E. | Les effets du projet sur le développement territorial et urbain | 52 |
| 1. | Effet sur le développement territorial | 52 |
| 2. | Effet sur l'urbanisation et le cadre de vie | 56 |
| 6. | SYNTHESE DES ELEMENTS ECONOMIQUES ET FINANCIERS..... | 60 |
| A. | Le coût du projet | 60 |
| 1. | Le coût de construction de la liaison..... | 60 |
| 2. | Les coûts d'entretien..... | 60 |
| B. | La rentabilité du projet..... | 60 |
| 1. | Valeurs tutélaires | 61 |
| 2. | Les gains pour les usagers | 62 |
| 3. | Le bilan environnemental..... | 64 |
| 4. | Le bilan pour la puissance publique | 65 |
| 5. | Le bilan pour le gestionnaire de l'infrastructure..... | 65 |
| 6. | Le bilan pour la collectivité..... | 66 |
| 7. | Avantages économiques et indicateurs de rentabilité..... | 66 |
| 7. | EVALUATION DE L'IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE | 67 |
| C. | Evaluation des incidences directes..... | 67 |
| D. | Evaluation des incidences indirectes..... | 67 |
| 1. | Effets socio-environnementaux | 67 |
| 2. | Effets sur la dynamique urbaine..... | 69 |
| 3. | Effets sur les structures et l'activité économique locale..... | 70 |
| E. | Synthèse des effets socio-économiques du projet | 78 |
| | VARIANTE 2 : SYNTHESE DES ELEMENTS ECONOMIQUES ET FINANCIERS | 81 |
| A. | Le coût du projet | 81 |
| 1. | Le coût de construction de la liaison..... | 81 |
| 2. | Les coûts d'entretien | 81 |
| B. | La rentabilité du projet..... | 81 |
| 1. | Valeurs tutélaires | 82 |
| 2. | Les gains pour les usagers | 83 |
| 3. | Le bilan environnemental..... | 85 |
| 4. | Le bilan pour la puissance publique | 86 |
| 5. | Le bilan pour le gestionnaire de l'infrastructure..... | 87 |

| | | |
|--------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----|
| 6. | Le bilan pour la collectivité..... | 87 |
| 7. | Avantages économiques et indicateurs de rentabilité..... | 87 |
| VARIANTE 3 : SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS | | 88 |
| A. | Le coût du projet | 88 |
| 1. | Le coût de construction de la liaison..... | 88 |
| 2. | Les coûts d'entretien..... | 88 |
| B. | La rentabilité du projet..... | 88 |
| 1. | Valeurs tutélaires | 89 |
| 2. | Les gains pour les usagers | 90 |
| 3. | Le bilan environnemental..... | 92 |
| 4. | Le bilan pour la puissance publique | 93 |
| 5. | Le bilan pour le gestionnaire de l'infrastructure..... | 94 |
| 6. | Le bilan pour la collectivité..... | 94 |
| 7. | Avantages économiques et indicateurs de rentabilité..... | 94 |
| VARIANTE 4 : SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS | | 95 |
| A. | Le coût du projet | 95 |
| 1. | Le coût de construction de la liaison..... | 95 |
| 2. | Les coûts d'entretien..... | 95 |
| B. | La rentabilité du projet..... | 95 |
| 1. | Valeurs tutélaires | 96 |
| 2. | Les gains pour les usagers | 97 |
| 3. | Le bilan environnemental..... | 99 |
| 4. | Le bilan pour la puissance publique | 100 |
| 5. | Le bilan pour le gestionnaire de l'infrastructure..... | 101 |
| 6. | Le bilan pour la collectivité..... | 101 |
| 7. | Avantages économiques et indicateurs de rentabilité..... | 101 |

1. OBJECTIF ET CONTEXTE REGLEMENTAIRE DE L'EVALUATION ECONOMIQUE ET SOCIALE

Le Législateur, par la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 (LOTI), a souhaité que tout projet important d'infrastructure de transport s'appuie sur une réflexion globale qui prenne en compte :

- Les besoins des populations et des différentes activités localisées au sein des territoires desservis,
- La complémentarité des différents modes de transport (VL, TC, modes actifs ...) pour satisfaire ces besoins,
- La nécessité d'une information claire permettant de justifier les choix d'investissements publics effectués par l'Etat et/ou les collectivités territoriales.

L'article 14 de la LOTI précise que « (...) les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports relatifs notamment à l'environnement, à la sécurité et à la santé et permettant de procéder à des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes. Ces évaluations sont rendues publiques avant l'adoption définitive des projets concernés. Lorsque ces opérations sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public. »

Le présent dossier est une actualisation de l'évaluation socio-économique réalisée en 2009 faisant partie du dossier d'Enquête Publique précédant la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet.

Le projet de LIEN (RD68) porte sur un itinéraire long de 32 kilomètres entre Baillargues (A9) et Grabels (A750) réalisé en cinq sections faisant l'objet de procédures DUP distinctes :

- Section de raccordement entre l'A9 et la RD610 en cours d'études préliminaires, à l'Est de Montpellier,
- Section comprise entre la RD109 et la RD610 mise en service en 1998 (en deux tranches, RD109/RD21 et RD21/RD610),
- Section comprise entre la RD109 et la RD986 déclarée d'utilité publique en octobre 1998 et mise en service en décembre 2008,
- Déviation de Saint-Gély-du-Fesc mise en service en 1992,
- Section comprise entre Bel-Air (RD619/RD102) et Saint-Gély-du-Fesc (RD986) en cours d'enquête publique.

Le raccordement du LIEN sur l'A9 est en cours d'étude côté Est, en complément du doublement de cette autoroute au sud de Montpellier (entre Vendargues et St Jean de Védas).

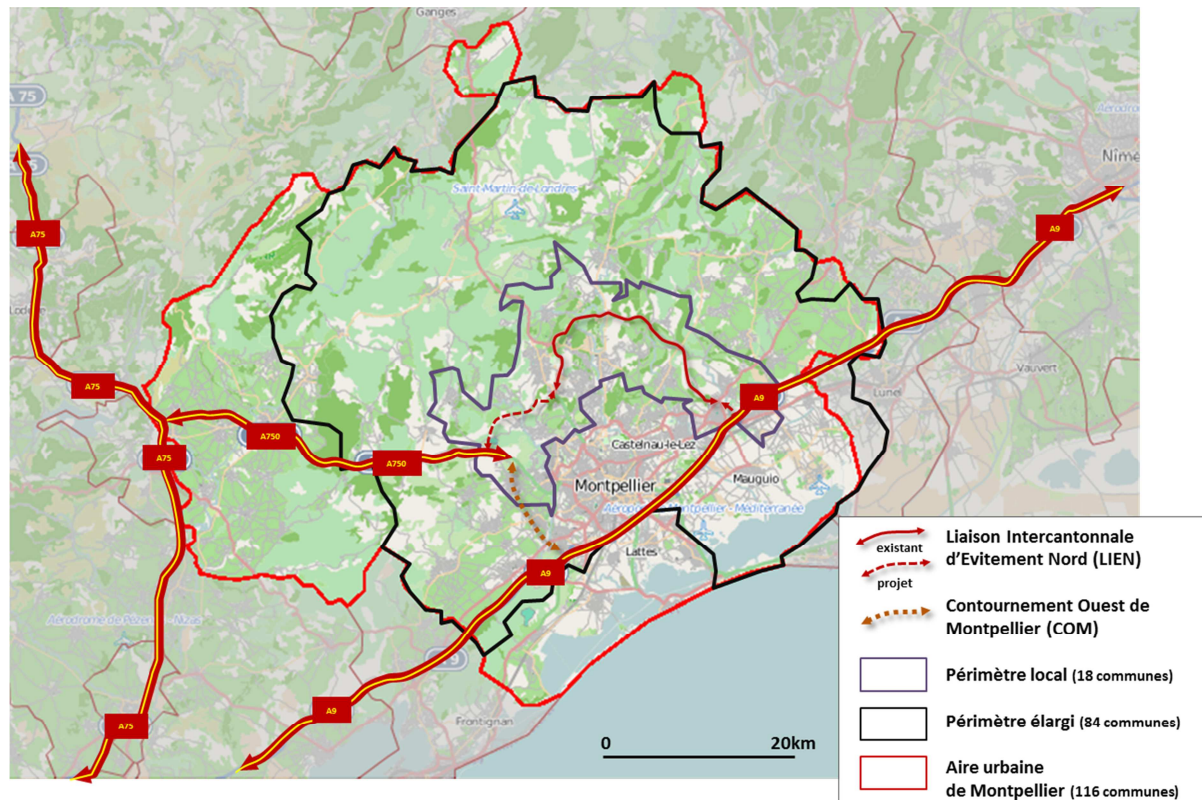
Dans ce contexte, **l'étude d'évaluation socio-économique doit présenter l'ensemble de l'itinéraire concerné afin de mettre en avant la réflexion globale d'aménagement qui a prévalu lors de l'adoption du projet.**

Le contenu de l'étude d'évaluation socio- économique répond à la volonté de disposer d'une base d'informations claire permettant de justifier le choix du projet retenu (décret du 17 juillet 1984 pris pour application de l'article 14 de la LOTI) :

- La prise en compte de la situation actuelle (chapitre 4) vise à décrire le contexte socio-économique dans lequel s'inscrit le projet, la situation au regard des transports et des déplacements, et à présenter les enjeux de développement des territoires desservis,
- L'élaboration d'une situation de référence (chapitre 5) permet d'apprécier une hypothétique situation future si le projet n'était pas réalisé,
- La description d'un état futur (chapitre 5) présente l'intérêt et les conséquences de l'aménagement projeté,
- L'analyse des éléments économiques et financiers (chapitre 6) précise les conditions et les coûts de construction et comporte l'estimation du taux de rentabilité du projet pour la collectivité.

Un projet d'importance comme le LIEN aura des répercussions sur des espaces très divers abordés selon trois niveaux d'analyse :

- Le **niveau local** des communes directement traversées (et les plus proches du LIEN) qui prend en compte les effets localisés et/ou immédiats,
- Le **niveau élargi** où se font sentir les effets en matière économique et sociale,
- Le **niveau étendu** qui correspond à celui des réseaux sur lequel se font sentir les répercussions en matière de transports et de déplacements notamment.



Source : Horizon Conseil – CG34

2. OBJECTIFS ET MOTIFS DU CHOIX DU PROJET

A. Le contexte de l'opération

Le LIEN, Liaison Intercantonale d'Évitement Nord, est une route départementale (RD68) qui doit permettre la desserte des communes des cantons Nord de l'agglomération.

Cette nouvelle liaison s'articule entre la **nouvelle A750** (vers Millau et le Massif Central) et l'actuelle **A9** qui fait l'objet d'un **projet de mise à niveau (A9a)**, entre Baillargues et Saint-Jean-de-Védas. Le LIEN se greffe sur les principales radiales du réseau de voies départementales et nationales convergeant vers Montpellier (RD986, RD17, RD127, RD21 et RD610).

L'achèvement du LIEN doit répondre à trois objectifs essentiels :

- **Résoudre les problèmes de saturation** de la voirie périurbaine de Montpellier,
- **Désenclaver et structurer l'aménagement** des communes situées en périphérie de l'agglomération de Montpellier,
- **Constituer à terme une liaison efficace** autour d'une métropole en pleine croissance.

Le LIEN assure la fonction de liaison intercommunale au Nord de Montpellier au service du développement de ce territoire. Dans ce cadre, cette liaison n'a pas vocation à assurer le contournement de l'agglomération montpelliéraine, lequel sera assuré par la future A9b complété par le COM (Contournement Ouest de Montpellier).

La RD65, en cours d'élargissement à 2x2 voies, assure la fonction de contournement du centre-ville.

Au Sud, c'est l'actuelle A9, utilisée comme rocade, qui est sollicitée. Les radiales d'accès au centre sont également fortement sollicitées, de telle sorte que le besoin d'infrastructures de dégagement ou d'évitement se fait de plus en plus sentir.

L'objectif correspond à une préoccupation d'aménagement du territoire, s'inspirant d'une volonté de rééquilibrage du développement urbain vers l'intérieur du département, en même temps qu'il permettra à l'agglomération de mieux « respirer » et d'organiser sa croissance. Le LIEN doit permettre de désenclaver et structurer l'aménagement des cantons de l'arrière-pays, d'impulser leur développement économique et de faciliter les accès aux équipements touristiques, aux espaces naturels et de loisirs.

Il est également à considérer sur le plan régional : il traduit la nécessité de mieux organiser les flux d'échanges entre les principales villes du département. Il s'agit notamment de faciliter les liaisons entre Nîmes, la vallée du Rhône et Lodève voire Millau.

Le LIEN s'inscrit donc bien dans la logique de développement d'une agglomération de l'importance de Montpellier (550 000 habitants pour les 116 communes de l'aire urbaine de Montpellier) : une voie structurante est, dans un réseau primaire, l'élément majeur autour duquel s'organise l'ensemble du système de communications et de déplacements. L'utilisation des lignes de tramway (lignes 1, 2 et 3) doit bénéficier de la réalisation du LIEN qui facilitera l'accès aux différents parkings d'échanges.

Le projet de LIEN s'inscrit dans le cadre du **Plan Routier 2010** approuvé par l'Assemblée Départementale du Conseil Général de l'Hérault en date du 20 décembre 1990.

Le programme d'ensemble du LIEN a été défini en plusieurs sections : La déviation de St Gély, mise en service en 1992, a été la première section du LIEN réalisée, puis la section comprise entre la RD109 et la RD610 a été mise en service en 1998 (réalisée en deux tranches), enfin, la section comprise entre la RD986 et la RD109 a été mise en service le 2 décembre 2008.

B. La cohérence du projet avec les documents de gestion et de planification territoriale

1. Le DVA (Dossier de Voirie de l'Agglomération)

La réflexion menée dans le cadre des « dossiers de voirie d'agglomération » (DVA) est issue d'une circulaire interministérielle du 15 novembre 1991 engageant les agglomérations, en partenariat avec l'Etat, à définir une politique globale de déplacements à long terme.

Le DVA de l'agglomération de Montpellier a été approuvé le 3 mai 2002. Il avait pour objectif de contribuer à la définition d'un projet d'agglomération global et solidaire associant politique urbaine et politique de déplacement. Partant du constat *d'un territoire mosaïque en quête de cohérence*, le DVA proposait une nouvelle organisation des déplacements permettant d'articuler les différentes échelles du territoire. Il s'agissait bien d'infléchir les tendances connues à l'époque :

- **Une situation de blocage généralisé** sur les voies d'accès à la ville centre,
- **Une saturation de l'A9,**
- **Une augmentation significative des nuisances environnementales** (pollution atmosphérique, nuisances sonores et insécurité routière),
- **Des conflits d'usage** (cohabitation entre les différents modes de déplacements),
- **Une perte d'image et une dégradation de l'environnement naturel.**

Le projet du LIEN est bien évoqué dans le scénario de déplacement proposé. La Liaison Intercantonnale d'Évitement Nord, trop éloignée des secteurs urbanisés pour assurer une fonction de rocade urbaine (fonction allouée à la RD65), doit avoir pour vocation le **désenclavement des cantons Nord de l'agglomération**, avec une articulation sur les pénétrantes de Montpellier.

Listée dans le phasage des projets routiers (au même titre que les rocades Ouest, Est, Nord et Sud), l'opération du LIEN est toutefois peu détaillée dans le DVA.

2. Le PDU (Plan de Déplacements Urbains)

Les Plans de Déplacements Urbains (PDU) ont été créés en 1982 avec la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI). Ces documents ont pour objectifs une utilisation plus rationnelle de la voiture et la bonne insertion des piétons, des deux-roues et des transports en commun. La Loi sur l'Aire et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) et la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) ont imposé de nouvelles obligations aux PDU : diminution du trafic automobile, développement des TC et des modes économes les moins polluants, optimisation du réseau principal de voirie d'agglomération, organisation du stationnement et des pôles d'échanges multimodaux, etc. La Loi Grenelle vient renforcer le lien urbanisme-transport, le développement des transports en commun, des nouveaux services de mobilité (vélos en libre-service covoiturage, autopartage...) et instaurer la compatibilité avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).

Le PDU de l'agglomération de Montpellier 2010-2020 a été validé le 26 janvier 2011.

Dans la continuité des objectifs du SCOT, le PDU a été l'occasion d'explorer toutes les alternatives à la voiture pour se déplacer mieux et autrement et d' « engager la révolution des mobilités ». **L'objectif majeur est d'atteindre au moins 50% de part modale pour les écomobilités à l'échelle de la Communauté d'Agglomération et 65% à l'échelle de la ville-centre. A ce titre, 3 champs d'actions principaux sont définis :**

- Construire la ville des courtes distances pour réduire la dépendance automobile par un urbanisme de proximité,
- Agir sur les comportements pour accélérer la transition vers de nouvelles pratiques de mobilité,
- Déployer une offre de transport intermodale à l'échelle de la métropole.

Au niveau des orientations du PDU, le projet de LIEN s'inscrit bien dans l'objectif de « **hiérarchisation des voiries de l'agglomération** ».

Le PDU fait le constat suivant : « ... La hiérarchisation du réseau est particulièrement nécessaire à Montpellier, l'urbanisation de la ville et de sa périphérie connaissant une croissance rapide avec des modes d'urbanisation nouvelle, en particulier organisée autour de petites opérations d'habitat individuel créant uniquement des voies de desserte locale. Le réseau souffre donc d'un manque de lisibilité : discontinuité fonctionnelle des itinéraires, dissociation fréquente des itinéraires allers et retours pour un même trajet, mauvaise adéquation de l'aménagement de la voie par rapport à sa fonction.

L'usage de la voiture est de ce fait très diffus dans l'ensemble du réseau viaire de l'agglomération, aussi bien dans la ville - centre que dans d'autres communes, notamment celles qui sont proches des échangeurs autoroutiers.

Ce réseau prend appui sur la réalisation d'un système complet comprenant :

- Le contournement proprement dit, reliant la RD65 au Nord, le Contournement Ouest de Montpellier (**COM**), l'A9 au Sud et la Déviation Est de Montpellier (**DEM**),
- **La Liaison Intercantonale d'Évitement Nord (LIEN) assurant une fonction de liaison intercommunale à l'échelle de l'arrière-pays montpelliérain.**

La réalisation, à terme, de ce système de contournement doit faciliter la mise en œuvre de plans de circulation dissuadant plus fortement la traversée des zones urbaines denses par des trafics de transit. Elle permet d'optimiser le réseau de voirie existant et, en particulier, de ne pas augmenter la capacité des voies de pénétration au Cœur d'Agglomération. »

De plus, le LIEN s'inscrit également dans l'objectif de **modération des vitesses dans les traversées de villages**. A ce titre, « la mise en service du LIEN entre l'échangeur de Bel-Air (A750) et Saint-Gély-du-Fesc (connexion à la Route de Ganges) offre un itinéraire alternatif à la traversée des centres urbains des communes. Les voies de desserte locale, en cœurs de villages et dans les zones d'extension, pourront alors bénéficier d'aménagements plus favorables aux circulations de proximité ». Le secteur de la vallée du Lez (de Juvignac à Baillargues, en passant par Prades, Montferrier, Crès et Castries) profitera également de la mise en service du LIEN pour réapproprier les espaces publics à la vie locale.

Enfin, « le bouclage du LIEN sur l'A9 à l'Est de Montpellier permettra quant à lui de canaliser les flux en provenance des communes plus au Nord, fonction renforcée par la déviation de Castries(RD610). **Ces voies favoriseront également l'accès aux pôles d'échanges tramway**. L'échangeur de Baillargues-Vendargues, localisé à l'articulation de ces projets routiers, devra être complété pour permettre l'ensemble des échanges, éviter les itinéraires automobiles complexes dans les zones urbanisées, et ainsi améliorer la sécurité dans ce secteur tout en réduisant les nuisances pour les riverains. »

3. Le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale)

Le projet de LIEN s'inscrit dans un territoire concerné par deux SCOT :

- Le SCOT de l'agglomération de Montpellier (approuvé le 17 février 2006 et ayant fait l'objet d'un bilan d'étape en 2012),
- Le SCOT du Pic Saint Loup – Haute Vallée de l'Hérault (approuvé le 13 décembre 2012).

Le SCOT du Pic Saint Loup – Haute Vallée de l'Hérault a été approuvé le 13 décembre 2012 puis annulé par le Préfet en avril 2013, il n'est donc pas applicable pour le moment. Son périmètre englobe 39 communes et 2 communautés de communes.

Le SCOT de l'Agglomération de Montpellier a été approuvé le 17 février 2006. Il sert de cadre de référence à l'ensemble des politiques sectorielles menées par les communes de l'agglomération, en particulier celles relatives à l'habitat, aux déplacements, au développement commercial, à l'environnement et à l'organisation de l'espace.

Le SCOT de l'Agglomération de Montpellier s'appuie sur trois fondements de projet :

- Une **géographie** : l'armature des espaces naturels et agricoles,
- Une **dynamique** : l'armature des réseaux de déplacements (transports publics notamment),
- Une **volonté** : les limites et les intensités des développements urbains.

Le SCOT vise à diminuer la part de l'automobile dans les déplacements urbains et à protéger le cœur de l'agglomération du trafic de transit, notamment de transport de marchandises, en favorisant le report des automobiles sur les voies de contournement adaptées et vers les transports publics. C'est dans cette orientation du SCOT que le LIEN trouve sa justification.

Faciliter les mobilités et diminuer les impacts des infrastructures sont deux enjeux du SCOT de l'Agglomération de Montpellier. Dans cette perspective, le SCOT définit une hiérarchie du réseau de voirie afin de mettre en cohérence dans la durée, fonctions et principes d'aménagement selon 5 niveaux distincts.

Dans cette hiérarchisation des espaces publics de voirie, le LIEN est classé en niveau 4¹ : ce niveau correspond aux voies rapides, **supports de trafics de transit majoritairement intérieurs au territoire communautaire**. Les vitesses de référence y sont comprises entre 70 et 90 km/h.

Le projet de LIEN est compatible avec les orientations du SCOT de l'Agglomération de Montpellier qui vise « à réduire les nuisances » dans les traversées d'agglomérations et à « hiérarchiser et civiliser les espaces publics de voirie ». En effet, le LIEN va permettre de **diminuer l'impact des infrastructures sur les territoires urbanisés** (grâce au report de trafic vers l'extérieur) et par conséquent de **sécuriser et de requalifier les traversées d'agglomération**².

Le LIEN concerne trois des **schémas de secteur** du SCOT de l'Agglomération de Montpellier (document d'orientations générales) : le secteur « Piémonts et garrigues », le secteur « Vallée du Lez » (extrémité de la commune de Prades le Lez) et le secteur « Cadoule et Bérange ».

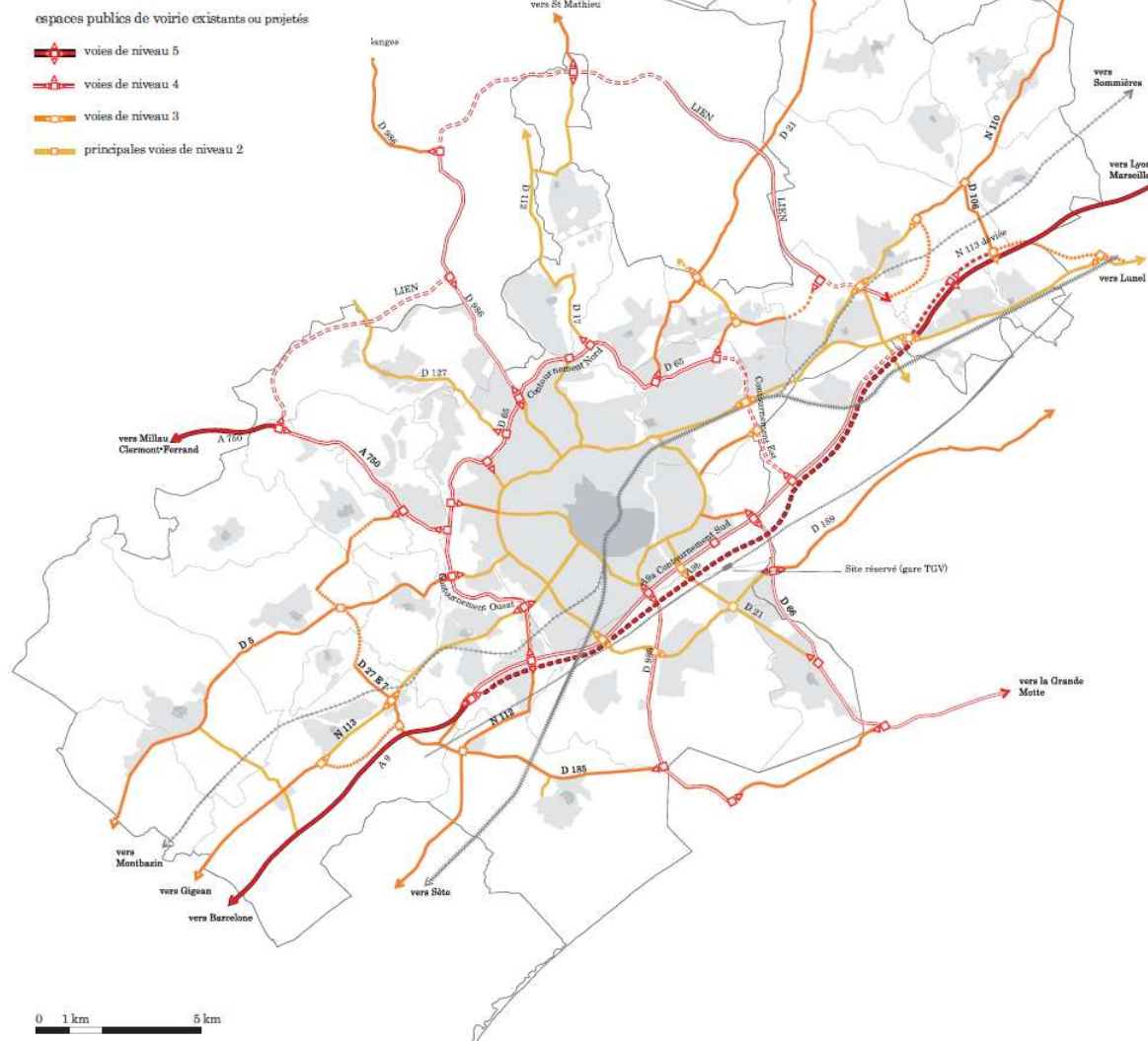
Le LIEN traverse principalement des ensembles faisant partie de l'armature des espaces naturels et agricoles du SCOT (secteurs non constructibles) avec, d'Est en Ouest : Naussargues, les landes de la Soucarède, le Mont Redon, Restinclières, Combe Douce, la plaine de la Cadoule.

Le LIEN franchit plusieurs secteurs prévus au SCOT en *extensions urbaines* ou en *sites de projets potentiels* : « Naussargues – Bel-Air » (sur les communes de Juvignac et de Grabels) et « Porte Est » (sur les communes de Castries et de Vendargues).

¹ Les niveaux inférieurs se distinguent des niveaux 4 et 5 par des échanges plans et par l'intégration des différents modes de déplacements urbains (marche à pied, vélo, transports publics) dans l'espace public de voirie.

² Effets notables sur les communes de St Gély du Fesc, St Clément de Rivière, Prades le Lez, Teyran et Vendargues.

les espaces de voirie existants et projetés



Source : SCOT de l'Agglomération de Montpellier

C. Le choix du tracé retenu

Le LIEN représente un linéaire de 32 kilomètres, entre l'échangeur de Bel-Air sur la commune de Grabels et l'A9 sur la commune de Baillargues. Le projet final comporte 9 points d'échange lui permettant de s'articuler sur le réseau actuel de voies départementales et nationales.

Les points d'échanges sont les suivants (d'Est en Ouest) :

- **RD619** (échangeur de Bel-Air dimensionné dès l'origine pour permettre le raccordement du LIEN) pour les dessertes vers l'Ouest de l'agglomération de Montpellier et l'A750,
- **RD127** pour les dessertes vers Grabels et Combaillaux,
- **RD986** pour les dessertes vers Montpellier et Saint-Gély-du-Fesc,
- **RD112E1** pour la desserte de Saint-Clément-de-Rivière,
- **RD986/RD145** pour les dessertes vers Saint-Clément-de-Rivière et les Matelles (et au-delà vers Saint-Martin-de-Londres et Ganges),
- **RD17** pour les dessertes vers Prades-le-Lez et Saint-Mathieu-de-Trévières (et au-delà vers Claret et Quissac),
- **RD26/RD109** pour les dessertes vers Assas et Saint-Mathieu-de-Trévières,
- **RD21** pour les dessertes vers Teyran et Montaud (et au-delà vers Saint-Bauzille-de-Montmel),
- **RD610** pour les dessertes vers Vendargues et Castries (et au-delà vers Sommières),
- **A9/A700** pour les dessertes vers l'Est de l'agglomération de Montpellier.

Le LIEN correspond à une **voie bidirectionnelle**, plus une voie pour les véhicules lents dans les secteurs à fort dénivelé. Les vitesses maximales autorisées sont de 90 km/h.

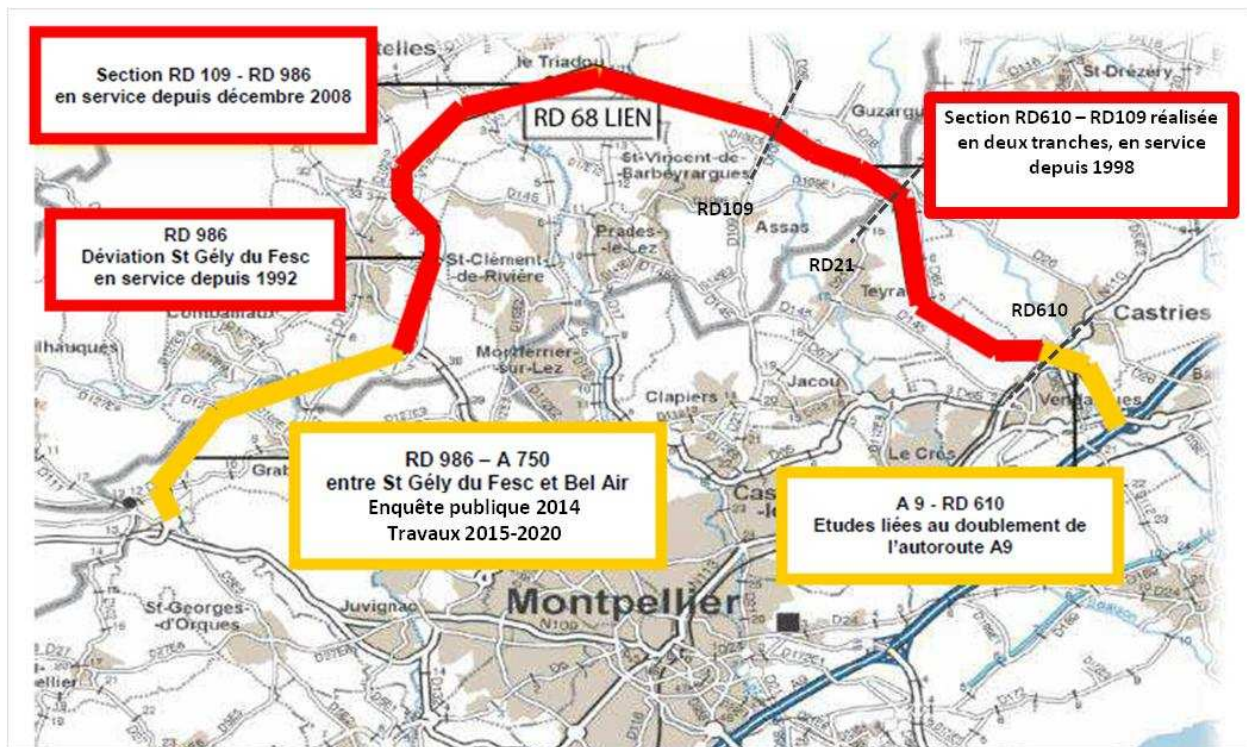
Compte-tenu de l'ampleur générale du projet, le LIEN donnera lieu à un classement au titre **des voies à grande circulation du département de l'Hérault**, au titre des articles L.152-1 et 2 et R.152-1 et 2 du code de la voirie routière, au même titre que les sections du LIEN actuellement en service.

La DREAL Languedoc-Roussillon a élaboré un dossier définissant au niveau du département de l'Hérault le réseau routier devant bénéficier du classement « route à grande circulation ». La proposition de classement de cette section du LIEN sera instruite pour une approbation par décret ministériel.

Afin d'assurer la sécurité des usagers et de façon à satisfaire les prescriptions futures de ce statut, tout accès direct aux propriétés limitrophes sera interdit.

La conception de l'ouvrage prévoit les dispositions suivantes :

- Rétablissement de la desserte riveraine (réemploi des voies existantes et création de chemins de désenclavement), sans accès direct sur la nouvelle infrastructure,
- Accessibilité à la voie par des points d'échanges spécialement aménagés,
- Traversée de la voie par des passages dénivelés.



Source : CG34

3. DEFINITION ET PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE

Comme précédemment énoncé, le LIEN aura des répercussions sur des espaces très divers abordés selon trois niveaux d'analyse :

- Le **périmètre local** (18 communes),
- Le **périmètre élargi** (84 communes),
- Le **périmètre étendu** (116 communes).

Le **périmètre local** correspond à une bande d'étude³ linéaire englobant les communes les plus directement concernées par le projet (cf tableau ci-dessous). Ce périmètre se justifie par les répercussions directes de l'infrastructure projetée en matière de trafic, de développement urbain et économique et de dynamique foncière.

| Périmètre local (18 communes) | Accès au LIEN | Distance au point d'échange |
|-------------------------------|----------------------|-----------------------------|
| Grabels* | RD127 | 2 km |
| | Echangeur de Bel-Air | 4 km |
| Vailhauquès | Echangeur de Bel-Air | 6 km |
| Juvignac | Echangeur de Bel-Air | 6 km |
| St Georges d'Orques | Echangeur de Bel-Air | 3 km |
| Combaillaux * | RD127 | 2 km |
| Saint Gély du Fesc* | RD986 | 2 km |
| | RD102 | 2 km |
| Saint Clément de Rivière | RD112E1 et RD145 | 4 km |
| Les Matelles* | RD102 et RD986 | 4 km |
| St Jean de Cuculles | RD17 | 6 km |
| Le Triadou * | RD17 | 2 km |
| Prades le Lez * | RD17 | 4 km |
| St Vincent de Barbeyrargues* | RD17 | 6 km |
| Assas* | RD109 | 2 km |
| Guzargues * | RD109 | 2 km |
| Assas et Guzargues * | RD21 | 4 km |
| Teyran* | RD21 | 3 km |
| Castries* | RD610 | 1.5 km |
| Baillargues | A700 | 2 km |
| Vendargues * | RD610 | 1.5 km |
| | A700 | 3 km |

* Communes traversées par le LIEN

En matière économique et sociale, les relations et les échanges s'organisent sur des territoires plus vastes (bassins de vie⁴, zones d'emploi⁵) le plus souvent constitués autour de pôles urbains.

Le **périmètre élargi** correspond ici à des communes comprises dans les première, deuxième et troisième couronnes de l'agglomération de Montpellier, à l'Ouest, au Nord et à l'Est de la ville-centre.

³ La bande d'étude a été définie au stade des études préalables (fuseau d'étude).

⁴ Le bassin de vie est un espace au sein duquel les habitants réalisent le plus grande partie de leurs déplacements pour fréquenter les principaux commerces et services. Depuis l'inventaire communal de 1988, cette notion est remplacée par la notion de « commune la plus fréquentée » qui exprime la même signification.

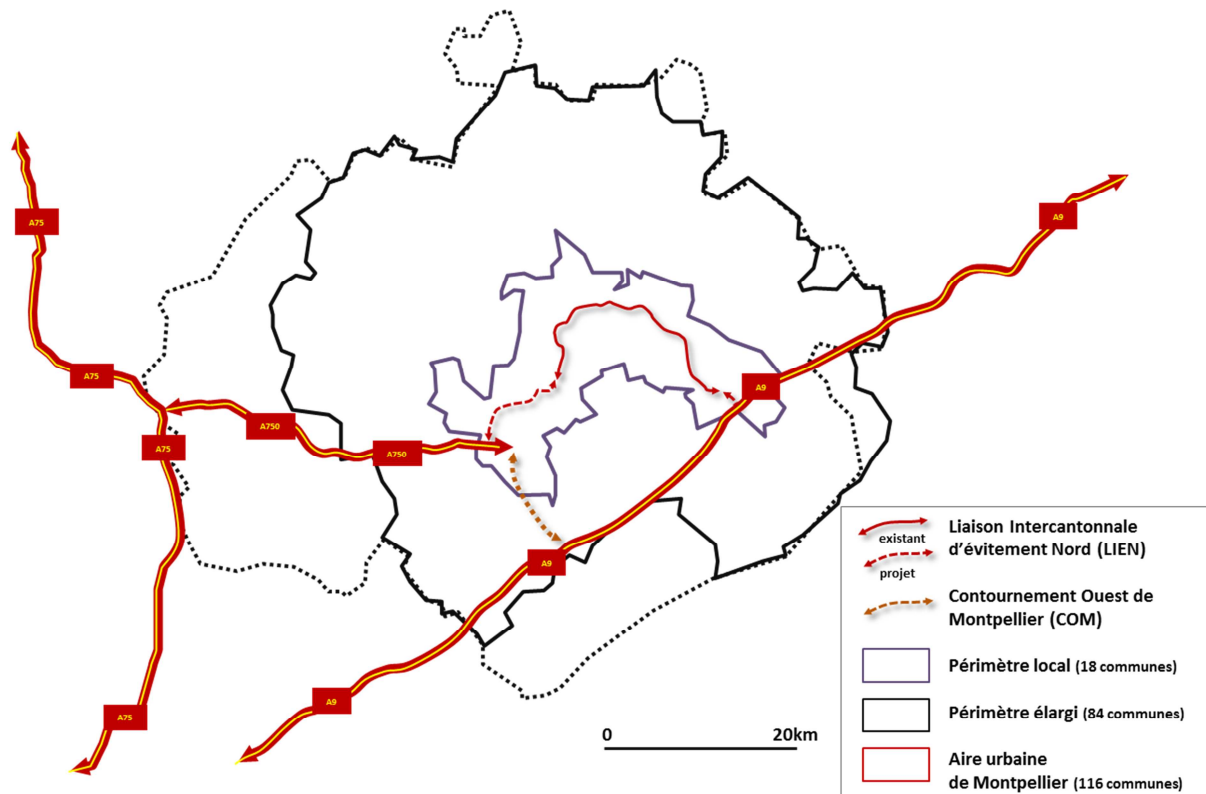
⁵ Une zone d'emploi est un espace dans lequel une majorité d'actifs réside et travaille. C'est une espace dans lequel les établissements trouvent l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts.

Dans ce périmètre, le LIEN pourrait potentiellement modifier les conditions de mobilité des personnes et affecter les relations économiques qui s'établissent au sein des espaces. Le périmètre élargi est utilisé pour l'analyse du contexte socio-économique (chapitre 4). Les communes du périmètre élargi sont toutes comprises dans l'**aire urbaine de Montpellier**⁶. Le périmètre élargi englobe les communes sur lesquelles les projets d'infrastructures sont étudiés dans le cadre du Dossier de Voirie d'Agglomération et du PDU.

Pour les réseaux de transport et les déplacements, les effets du LIEN peuvent se faire sentir sur un espace encore plus large comprenant l'ensemble des grandes infrastructures connectées ou environnant le projet et les agglomérations desservies.

Le **périmètre étendu (correspondant à l'aire urbaine de Montpellier)** est utilisé pour l'analyse des transports et des déplacements, en situation actuelle (chapitre 4) et future (chapitre 5).

Les périmètres d'étude



Source : Horizon Conseil

⁶ L'aire urbaine est une notion utilisée par l'INSEE : elle est constituée du pôle urbain, des communes qui y « envoient » travailler au moins 40% de leurs actifs résidents, de celles qui envoient au moins 40% de leurs actifs résidents dans l'ensemble ainsi constitué, et ainsi de suite... tant que les communes concernées sont contiguës.

4. ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE

A. Contexte socio-économique

Les 84 communes du périmètre élargi sont toutes comprises dans l'**aire urbaine de Montpellier** qui comptait **549 491 habitants** en 2010. La population de l'aire urbaine de Montpellier, comme celle de Nîmes et de Perpignan, connaît une augmentation moyenne de 1,3 % par an depuis 1999.

Le contexte sociodémographique de l'aire urbaine de Montpellier est marqué par une dynamique particulière (estimations INSEE 2009) :

- La population est particulièrement jeune (61% des résidents ont moins de 45 ans) avec un indice de vieillissement de 45.5,
- Les diplômés sont nombreux (35,2% de diplômés de l'enseignement supérieur),
- De plus en plus de personnes vivent seules (38.2% en 2009),
- Les résidences principales sont en forte augmentation (+19% entre 1999 et 2009).

4. Une dynamique démographique avérée

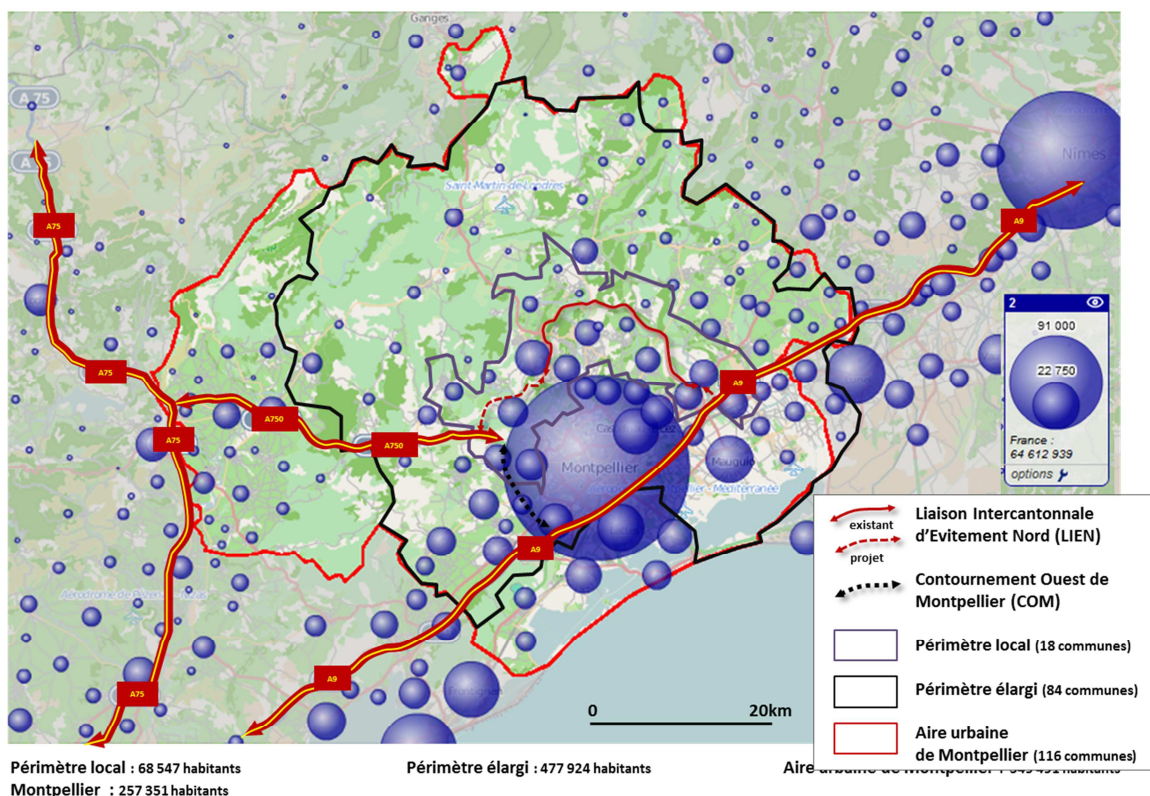
▪ Etat actuel

L'Hérault est le 4^{ème} département sur le plan national, avec 1 031 974 habitants en 2009.

| | Population 2010 | Densité en hab/km ² |
|-----------------------------|-----------------|--------------------------------|
| Périmètre local | 68 547 | 317.8 |
| Périmètre élargi | 477 924 | 381.8 |
| Aire urbaine de Montpellier | 549 491 | 328.4 |
| Hérault (population 2009) | 1 031 974 | 169.1 |

Le tableau ci-dessus met en avant le poids démographique qu'exercent les communes du périmètre élargi (84 communes). **Potentiellement, les effets du LIEN se feront sentir sur une population importante qui représente 46% de la population de l'Hérault et 87% de l'aire urbaine de Montpellier.**

La population en 2010



L'aire urbaine de Montpellier rassemble 549 491 habitants et la commune de Montpellier se distingue par sa position de ville-centre et de capitale régionale avec 257 351 habitants en 2010, représentant près de 50% de la population de l'aire urbaine.

Le périmètre élargi compte quant à lui 477 924 habitants, la grosse majorité de la population se localise dans les communes des première et deuxième couronnes de l'agglomération de Montpellier, dont celles qui sont directement concernées par le LIEN.

Majoritairement, les plus fortes concentrations se retrouvent sur le Sud du territoire, autour de la ville-centre. « Au Sud et au Sud-Est : une frange sous influence de l'agglomération montpelliéraine. C'est l'espace d'extension qui subit une urbanisation croissante depuis quelques années.

Au centre du territoire, un pôle émerge sur Saint-Mathieu-de-Trévières. On ne peut parler d'un pôle d'équilibre par rapport à Montpellier mais plutôt d'une articulation du territoire entre cette dernière et les influences du département du Gard.⁷ »

Le périmètre local compte 68 547 habitants et se caractérise par des communes au poids démographique différents : la commune la plus peuplée (Saint-Gély-du-Fesc) dépasse les 8600 habitants et trois communes comptent moins de 500 habitants (Saint-Jean-de-Cuculles, Le Triadou et Guzargues).

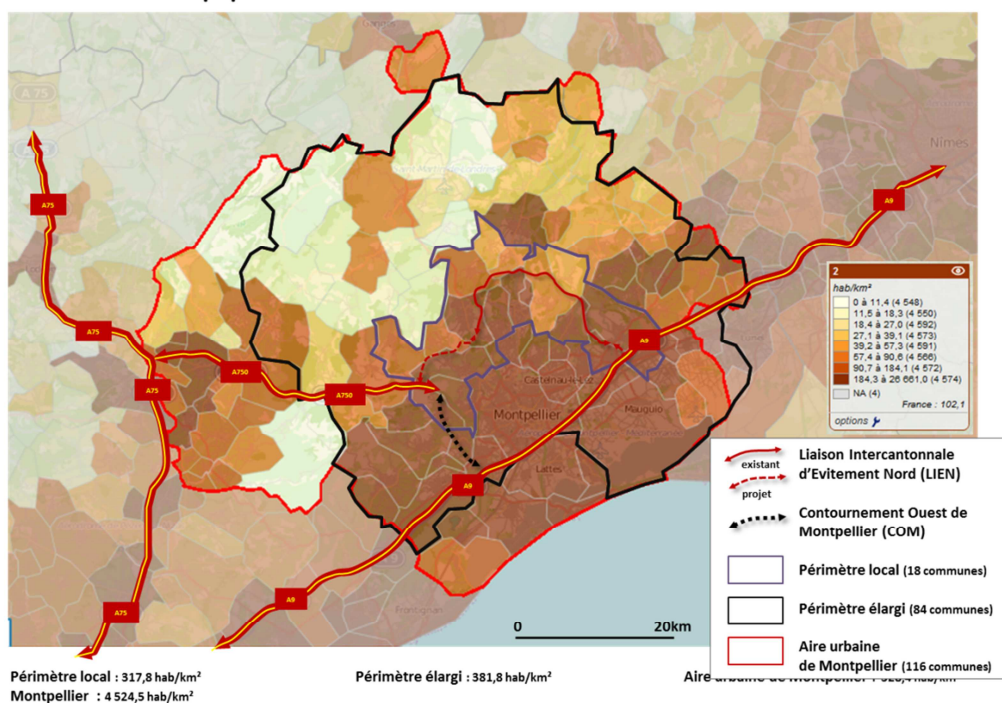
⁷ Contribution à la phase diagnostic du Pic Saint-Loup (CG34/PADT-SOAT/juin 2008)

Concernant les densités de population, l'aire urbaine de Montpellier est clairement partagée en 3 secteurs :

- la commune de Montpellier (avec 56.9km² et 4524.5 habitants/km²) et les communes de la plaine littorale caractérisées par des densités élevées (comprises entre 300 et 1500 habitants/km²),
- les communes du Nord-Est et le long de l'A750 caractérisées par des densités moyennes (comprises entre 100 et 700 habitants/km²),
- les communes du Nord du territoire, plus rurales, caractérisées par des densités plutôt faibles (comprises entre 2 et 70 habitants/km²).

Au sein du périmètre élargi, les caractéristiques sont identiques à l'aire urbaine, avec une moitié Sud densément peuplée, un Nord-Est moins densément peuplé et un Nord-Ouest faiblement peuplé.

La densité de la population en 2010



Source : Horizon Conseil – Géoclip 2013

| Périmètre local (18 communes) | Population 2010 | Densité en hab/km ² |
|-------------------------------|-----------------|--------------------------------|
| Grabels* | 6393 | 393 |
| Vailhauquès | 2366 | 146 |
| Juvignac | 7466 | 689 |
| St Georges d'Orques | 5343 | 573 |
| Combaillaux * | 1430 | 158 |
| Saint Gély du Fesc* | 8821 | 534 |
| Saint Clément de Rivière * | 4987 | 392 |
| Les Matelles* | 1677 | 99 |
| St Jean de Cuculles | 468 | 51 |
| Le Triadou * | 403 | 64 |
| Prades le Lez* | 4534 | 510 |
| St Vincent de Barbeyrargues* | 689 | 307 |
| Assas* | 1529 | 80 |

| | | |
|-------------|------|-----|
| Guzargues * | 477 | 40 |
| Teyran* | 4427 | 440 |
| Castries* | 5752 | 239 |
| Baillargues | 6206 | 808 |
| Vendargues | 5579 | 621 |

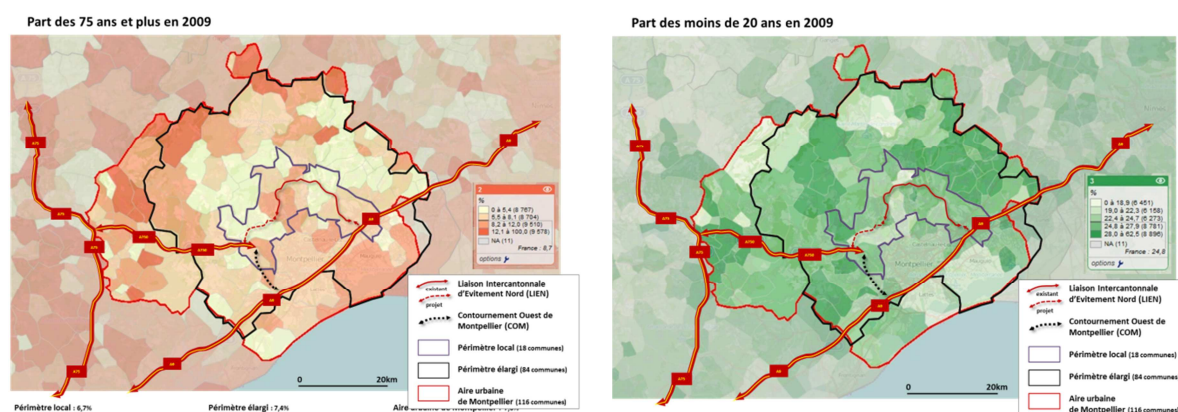
* Communes traversées par le LIEN

Au sein du périmètre local, la densité de population est relativement faible. Avec près de 318 habitants au km² en moyenne.

Des disparités sont à noter entre les communes:

- La plus petite, Saint-Vincent-de-Barbeyrargues, avec seulement 2.2km²,
- La moins densément peuplée, Guzargues avec moins de 41 habitants/km²,
- La plus densément peuplée, Baillargues avec près de 810 habitants/km².

Concernant la typologie de la population, la répartition varie également en fonction de la situation des communes.



Source : Horizon Conseil – Géoclip 2013

Au sein de l'aire urbaine, la part des 75 ans et plus est plus importante au Nord du territoire, dans les communes plus rurales, mais également au Sud-Est de Montpellier, dans les communes littorales.

La part des moins de 20 ans est répartie de façon plus égale sur le territoire, avec quand même une présence plus marquée dans les communes de première, deuxième et troisième couronnes au Nord de l'agglomération.

La situation est sensiblement identique **au sein du périmètre élargi**. Les communes au Nord, rurales, comme Causse-de-la-Selle ou Ferrières-les-Verreries comptent une part élevée des 75 ans et plus : autour de 13% de la population en 2009. En revanche, pour des communes plus proches de l'agglomération montpelliéraine, comme Cazevielle ou Saint-Drézéry, la part des 75 ans et plus représente seulement 3 à 4% de la population.

La population des moins de 20 ans est fortement représentée dans les communes de deuxième et troisième couronnes, avec une part aux alentours des 30% pour les communes d'Argelliers, Viols-le-Fort, Saint-Bauzille-de-Montmel.

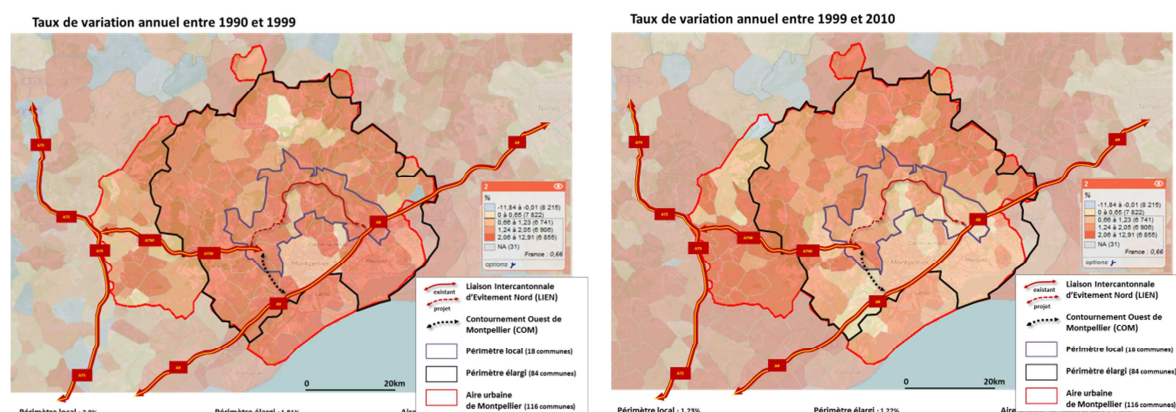
Au sein du périmètre local, la population des 75 ans et plus est présente en moyenne à 6%. La population des moins de 20 ans est quant à elle plus importante et représente 25% de la population en moyenne.

▪ **Evolution récente**

En termes de croissance démographique, l'Hérault est le 4^{ème} département sur le plan national, avec une augmentation moyenne de la population de 1,5% depuis 1999.

| | Population 2010 | Variation annuelle en % |
|-----------------------------|-----------------|-------------------------|
| Périmètre local | 68 547 | + 1.23 |
| Périmètre élargi | 477 924 | + 1.22 |
| Aire urbaine de Montpellier | 549 491 | + 1.33 |
| Hérault (population 2009) | 1 031 974 | + 1.4 |

L'évolution de la population dans les différents périmètres d'étude est légèrement moindre que la moyenne départementale.



Source : Horizon Conseil – Géoclip 2013

Au sein de l'aire urbaine, la croissance démographique annuelle est de 1.33%, et ce sont surtout les communes de première et deuxième couronnes qui profitent de cette croissance. Entre 1990 et 1999, l'Ouest de l'aire urbaine profitait moins de cette croissance mais la tendance a changé entre 1999 et 2010 puisque ces communes, situées entre l'A750 et l'A75, se retrouvent parmi les plus attractives.

Au sein du périmètre élargi, si entre 1990 et 1999, l'augmentation de la population touchait toutes les communes (excepté Montpellier) sensiblement de la même façon. La situation a changé entre 1999 et 2010, les communes au Sud connaissent un ralentissement de leur croissance démographique et le Nord est toujours aussi attractif.

Les communes situées au Nord et Nord-Ouest de l'agglomération connaissent donc les plus fortes croissances. Ces communes rurales (Ferrières-les-Verreries, Mas-de-Londres, Cazevielle) continuent leur développement récent avec des taux de croissance très importants (autour de + 5% par an).

Les communes urbaines de la première couronne d'agglomération ont sensiblement ralenti, voire stoppé leur croissance (c'est notamment le cas pour les communes de Lavérune, Saussan, Prades-le-Lez).

D'autres communes proches de Montpellier poursuivent leur développement démographique à un rythme encore soutenu : Juvignac, Grabels, Saint-Gély-du-Fesc, Le Crès, Murviel-les-Montpellier...

Au sein du périmètre local, les communes situées dans la zone d'influence directe du LIEN connaissent toutes une croissance démographique plus ou moins importante selon leur localisation et leur niveau de développement :

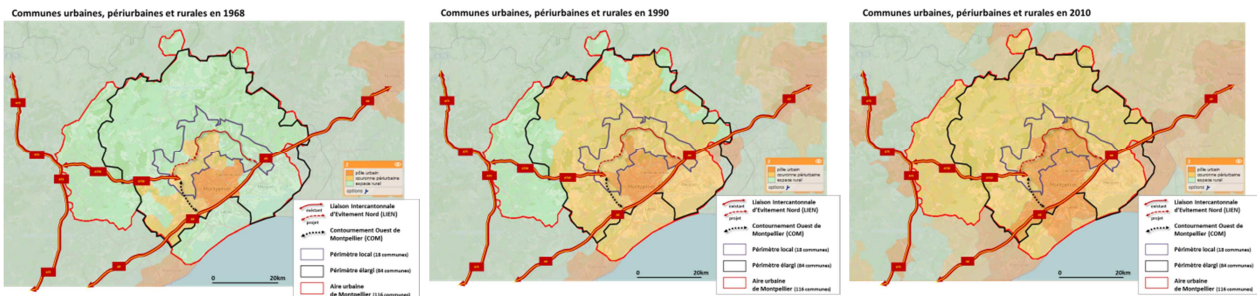
- 2.99% de croissance annuelle pour Guzargues et +2.67% pour Juvignac,
- 1.75% de croissance annuelle pour Saint-Vincent-de-Barbeyrargues et +1.33% pour Saint-Gély-du-Fesc,
- 0.78% de croissance annuelle pour Saint-Clément-de-Rivière et +0.40% pour Prades-le-Lez.

| Périmètre local (18 communes) | Population 2010 | Variation annuelle (1999 2010) en % |
|--------------------------------------|------------------------|--------------------------------------------|
| Grabels* | 6393 | +1.48 |
| Vailhauquès | 2366 | +2.01 |
| Juvignac | 7466 | +2.67 |
| St Georges d'Orques | 5343 | +1.79 |
| Combaillaux * | 1430 | +0.98 |
| Saint Gély du Fesc* | 8821 | +1.33 |
| Saint Clément de Rivière * | 4987 | +0.78 |
| Les Matelles* | 1677 | +1.47 |
| St Jean de Cuculles | 468 | +2.62 |
| Le Triadou * | 403 | +1.95 |
| Prades le Lez* | 4534 | +0.4 |
| St Vincent de Barbeyrargues* | 689 | +1.75 |
| Assas* | 1529 | +1.42 |
| Guzargues * | 477 | +2.99 |
| Teyran* | 4427 | +0.4 |
| Castries* | 5752 | +1.03 |
| Baillargues | 6206 | +0.56 |
| Vendargues | 5579 | +0.6 |

* Communes traversées par le LIEN

Pour l'ensemble des périmètres, l'augmentation de la population se fait majoritairement par l'apport de nouveaux habitants venus de l'extérieur (fort taux migratoire). L'analyse des migrations internes montre qu'une très forte majorité des nouveaux habitants des communes situées au Nord du territoire d'étude sont originaires de Montpellier (cf Document d'Utilité Publique préalable à l'Enquête Publique).

La croissance démographique a induit une extension urbaine progressive.



Source : Horizon Conseil – Géoclip 2013

En effet, en 1968, **au sein de l'aire urbaine actuelle**, seule la commune de Montpellier était considérée comme pôle urbain⁸, avec quelques communes aux alentours formant une première couronne périurbaine⁹, principalement le long des axes de communication structurants et tout le reste étant en espace rural¹⁰. Un fort développement urbain s'est opéré entre 1970 et 1990, l'urbanisation a gagné les deuxième et troisième couronnes de l'agglomération. Seules quelques communes au Nord et au Nord-Ouest restaient en espace rural. Aujourd'hui, tout le périmètre de l'aire urbaine est considéré comme couronne périurbaine et le pôle urbain s'est étendu autour de Montpellier.

Au sein du périmètre élargi, s'est déjà en 1990 que la quasi-totalité des communes étaient devenues périurbaines. Les espaces ruraux se limitant à 4/5 communes aux franges du périmètre.

Au sein du périmètre local, les communes autrefois rurales par rapport à Montpellier se sont insérées dans la dynamique urbaine, passant progressivement du statut de communes périurbaines à des communes appartenant au pôle urbain pour la plupart.

▪ Perspectives globales d'évolution

Le territoire d'étude connaît une forte croissance démographique. Les projections laissent présager une continuité de cette croissance pour les années à venir.

Pour l'agglomération de Montpellier, le SCOT prévoit d'accueillir 100 000 habitants supplémentaires, soit une population d'environ 500 000 habitants à l'horizon 2020. Cette hypothèse rend compte de la pérennité de l'attractivité du territoire communautaire. Toutefois, « (...) à l'horizon 2020, le rythme de croissance fléchira quelque peu car l'effet d'évolution de la pyramide des âges jouera pour diminuer la part dans la population totale des jeunes femmes en âge de procréer et pour accroître la part des effectifs les plus concernées par le taux de mortalité.

Le SCOT Pic Saint-Loup - Haute Vallée de l'Hérault (malgré son annulation en avril 2013 par le Préfet) envisageait une croissance moyenne de 1,7% par an à l'horizon 2030. Cette croissance porterait la population du SCoT à 64 000 habitants à l'horizon 2030, soit 20 500 nouveaux habitants.

⁸ Pôle urbain = unité urbaine offrant au moins 10 000 emplois et qui n'est pas située dans la couronne d'un autre pôle urbain (cf INSEE).

⁹ Communes périurbaines = communes des couronnes périurbaines et les communes multipolarisées (cf INSEE).

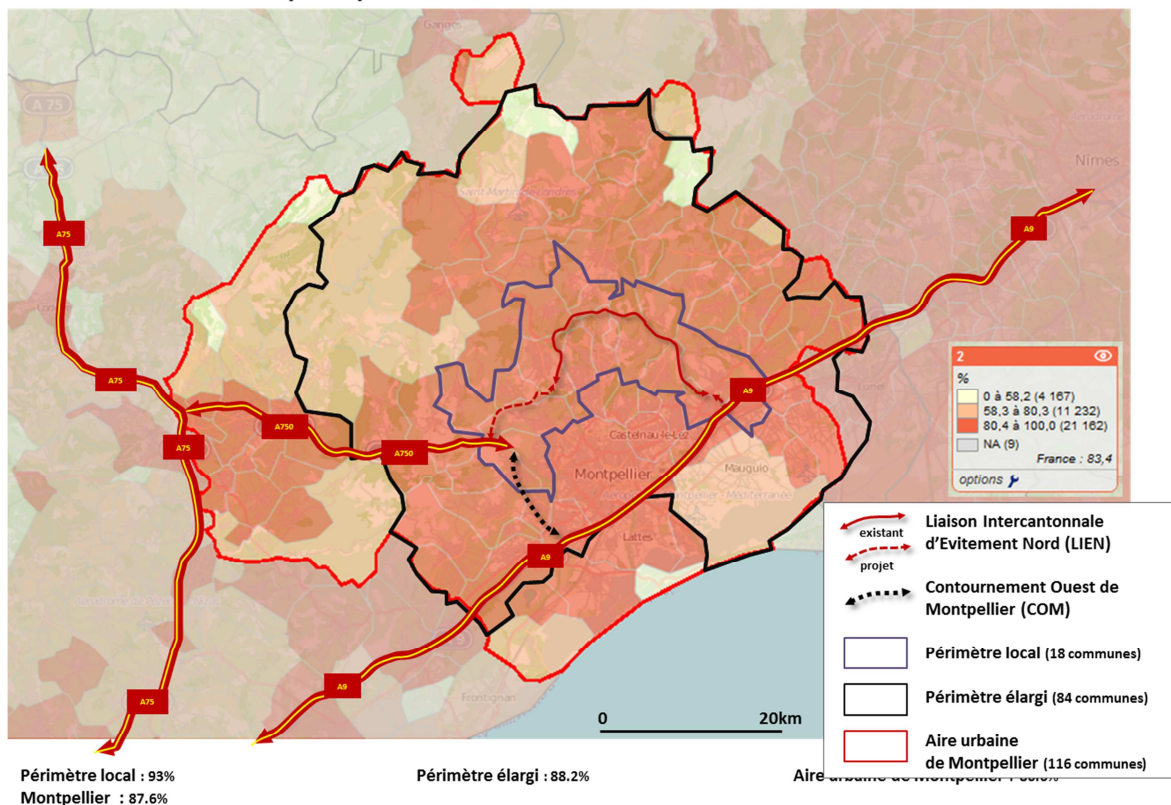
¹⁰ Espace rural = ensemble des petites unités urbaines et communes rurales n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine (pôles urbains, couronnes périurbaines et communes multipolarisées) (cf INSEE).

5. Une dynamique résidentielle de plus en plus « lointaine »

▪ Constat en 2010

| | Parc logement 2010 | Part des résidences principales |
|-----------------------------|--------------------|---------------------------------|
| Périmètre local | 29 295 | 93% |
| Périmètre élargi | 247 593 | 88.2% |
| Aire urbaine de Montpellier | 287 301 | 86.6% |
| Hérault (en 2009) | 633 528 | 72.7% |

Part des résidences principales en 2010



Source : Horizon Conseil – Géoclip 2013

Montpellier constitue le pôle résidentiel principal avec 148 960 logements dont 88% de résidences principales. Elle représente également 52% des logements de l'aire urbaine.

A l'échelle de l'aire urbaine, la part des résidences principales est légèrement moindre (87%). Ce sont les communes du Nord-Ouest ainsi que quelques communes du Nord et du littoral qui comptent un peu moins de résidences principales.

A l'échelle du périmètre élargi, sur 247 593 logements, 88% sont des résidences principales en moyenne. Les communes de Ferrières-les-Verreries et Vacquières sont celles qui ont une part moins élevée (autour de 50%).

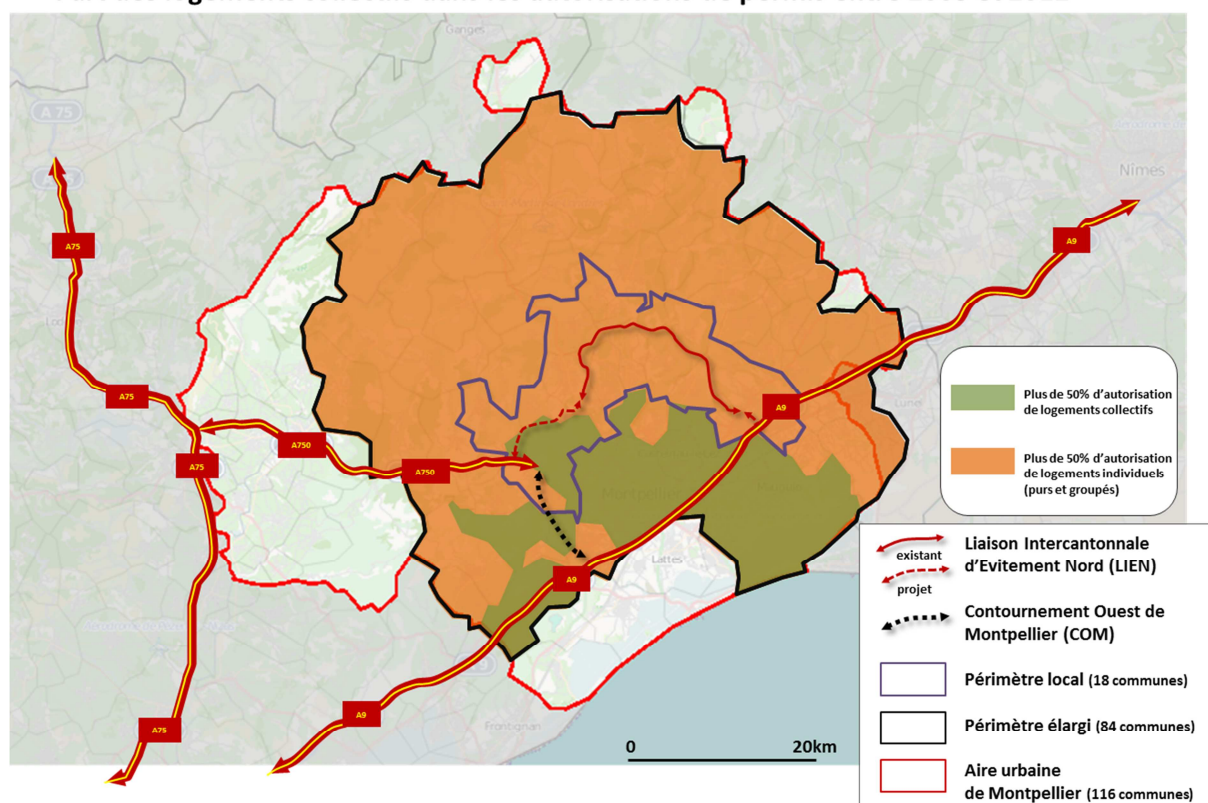
A l'échelle du périmètre local, la part des résidences principales dans l'ensemble des logements représente plus de 90%. Les communes de Teyran et Saint-Clément-de-Rivière voient cette part s'élever jusqu'à 96%.

L'évolution rapide du nombre de logements est à mettre en relation avec l'accroissement démographique. Notons que la part des nouveaux logements réalisés dans le cadre du renouvellement des constructions existantes est en nette augmentation.

▪ Evolution depuis les années 2000

Grâce aux données SITADEL, il est possible de connaître le nombre et la nature des constructions neuves de chaque commune.

Part des logements collectifs dans les autorisations de permis entre 2003 et 2012



Source : Horizon Conseil – Sitadel 2012

Ainsi, à l'échelle du périmètre élargi, il est clairement visible que la majorité des constructions neuves depuis 2003 concernent des logements individuels. En effet, seules la commune de Montpellier et les communes constituant le cœur du pôle urbain comptent plus de 50% de logements collectifs dans les autorisations qu'elles ont délivrées entre 2003 et 2012.

A l'échelle du périmètre local, toutes les communes, excepté celles de Juvignac et Grabels, comptent une majorité de logements individuels. La situation n'est cependant pas exceptionnelle mais révélatrice et caractéristique des couronnes périurbaines des grandes agglomérations.

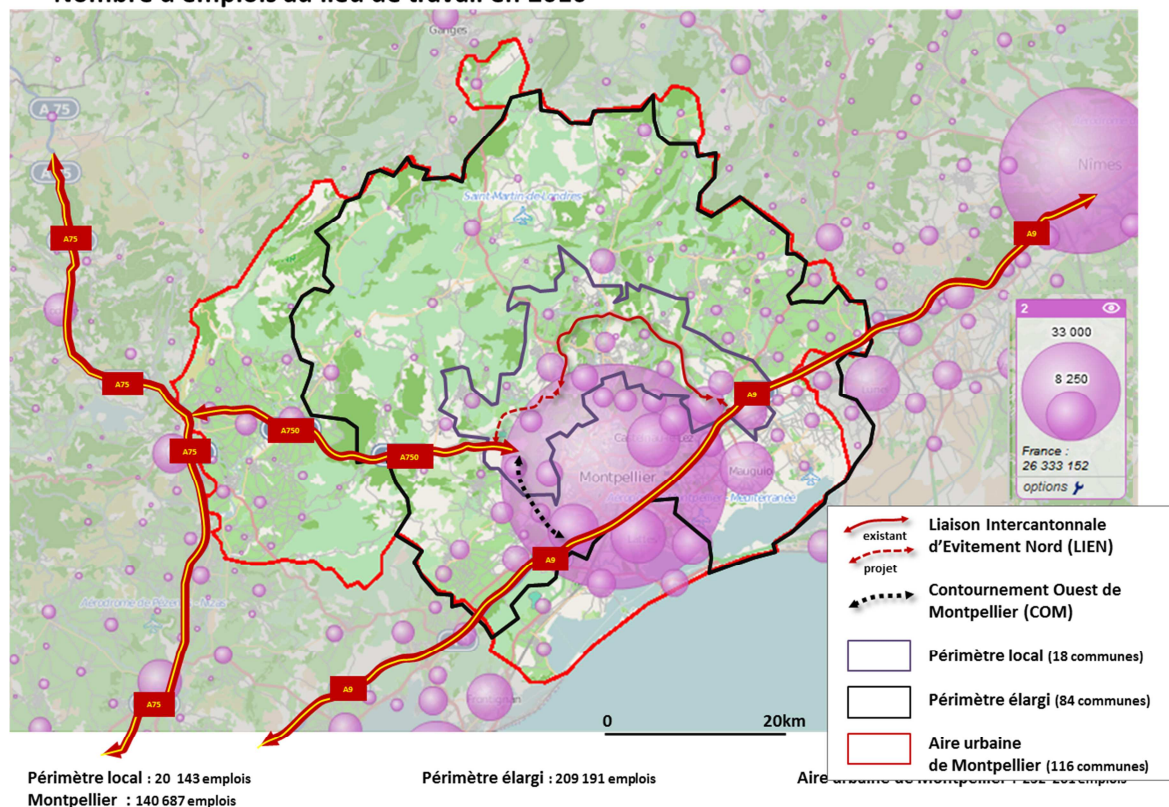
6. Une concentration des emplois et des équipements dans l'agglomération

▪ Nombre d'emplois au lieu de travail

| | Emplois en 2010 |
|-----------------------------|-----------------|
| Périmètre local | 20 149 |
| Périmètre élargi | 209 191 |
| Aire urbaine de Montpellier | 292 261 |
| Hérault (en 2009) | 385 049 |

L'**aire urbaine de Montpellier**, avec ses 292 261 emplois, représente 75% des emplois du département de l'Hérault, et la commune de Montpellier représente à elle seule 36% des emplois du département et 48% des emplois de l'aire urbaine (avec 140 687 emplois en 2010). Effectivement, les emplois sont concentrés sur la ville-centre ainsi que sur quelques communes limitrophes qui profitent de son attractivité et de sa dynamique économique, c'est surtout le cas pour Mauguio, Lattes, Pérols et Castelnau-le-Lez.

Nombre d'emplois au lieu de travail en 2010



Le **périmètre élargi** compte 209 191 emplois en 2010 et est clairement divisé en 2 secteurs : le Sud très dynamique et pourvu de nombreux emplois, et le Nord moins bien doté, plus rural. Deux pôles se détachent : Saint-Mathieu-de-Trévières et Saint-Martin-de-Londres.

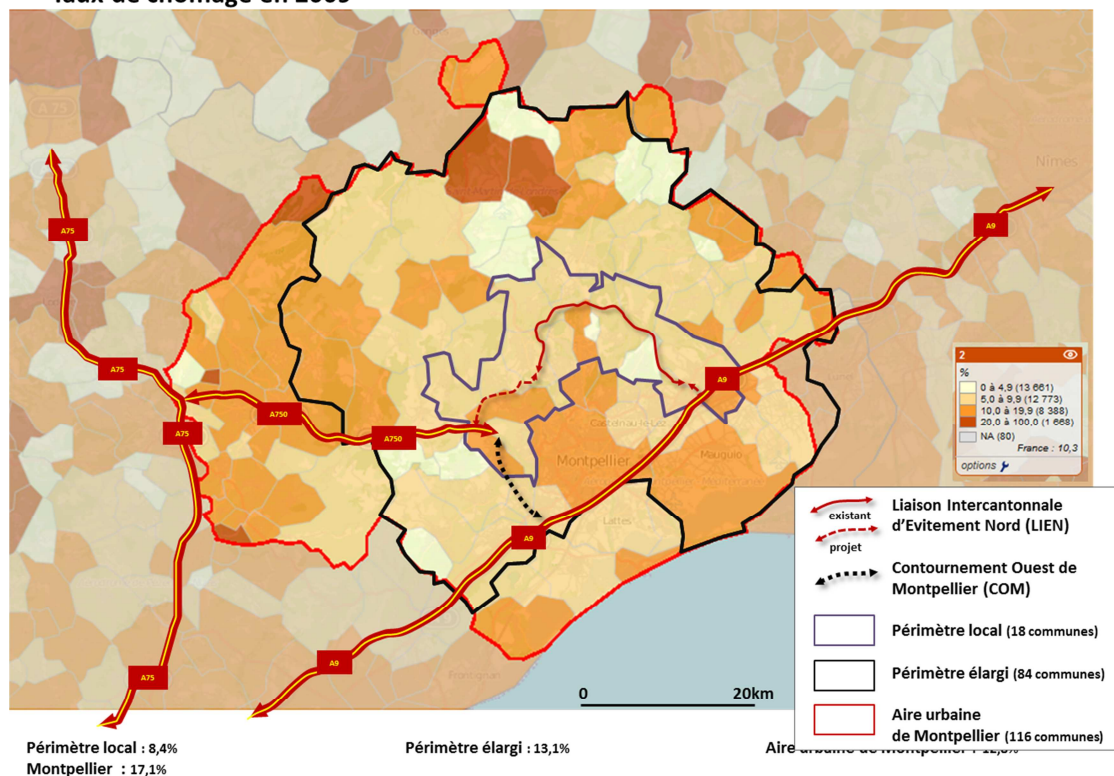
Le périmètre local compte 20 149 emplois et ce sont les communes au Sud du périmètre qui regroupent le plus d'emplois, profitant de la proximité de l'agglomération de Montpellier : Vendargues, Baillargues, Saint-Gély-du-Fesc, Saint-Clément-de-Rivière. En revanche, les communes au Nord du périmètre comme Guzargues, Le Triadou et Saint-Jean-de-Cuculles sont peu insérées dans la dynamique économique.

▪ **Taux de chômage**

| | Taux de chômage |
|-----------------------------|-----------------|
| Périmètre local | 8.4% |
| Périmètre élargi | 13.1% |
| Aire urbaine de Montpellier | 12.8% |
| Hérault | 15.3% |

Globalement sur les périmètres d'étude, le taux de chômage est moins élevé que la moyenne départementale.

Taux de chômage en 2009



Source : Horizon Conseil – Géoclip 2013

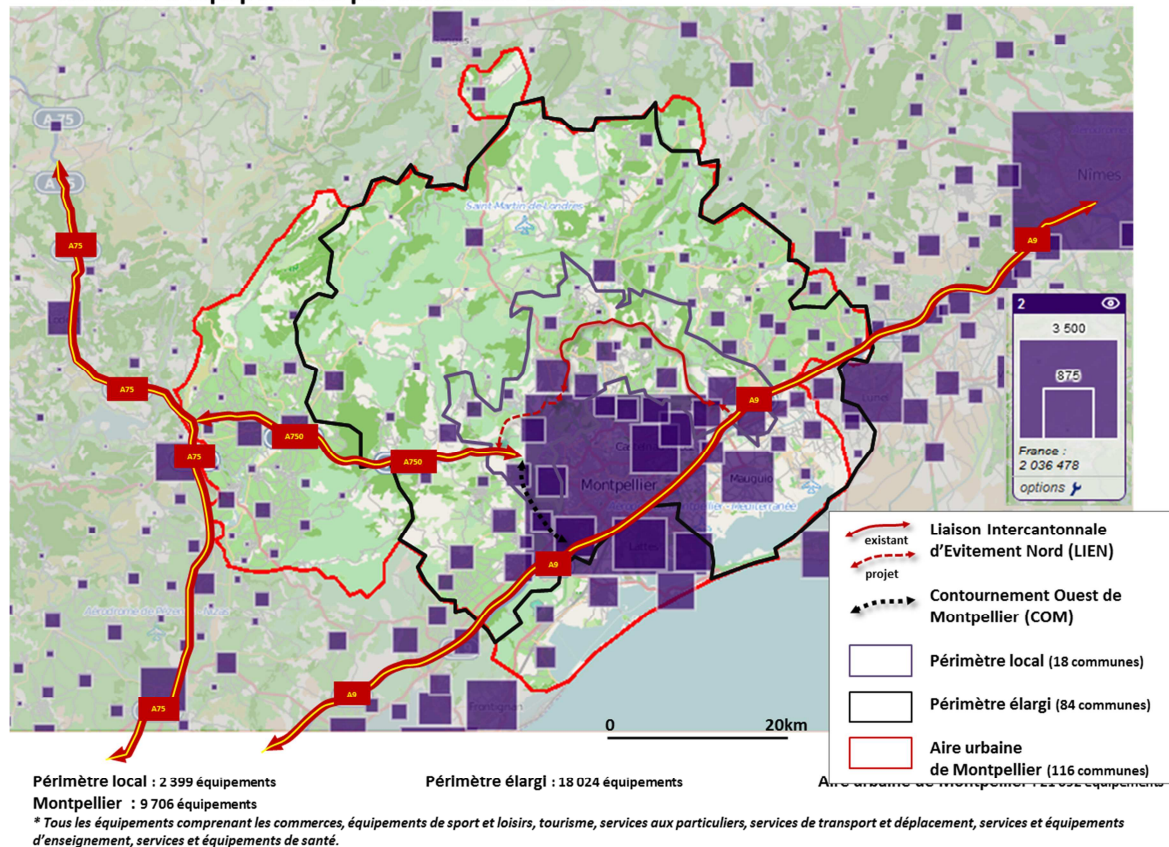
A l'échelle de l'aire urbaine, la ville-centre ainsi que la commune de Mauguio et les communes au Nord-Ouest du territoire sont plus touchées par le chômage.

A l'échelle du périmètre élargi, le taux de chômage varie selon la localisation des communes : certaines communes de l'arrière-pays, au Nord du territoire, sont plus touchées par le chômage (par exemple, la commune de Rouet à un taux de chômage qui s'élève à 32.7%) et le Sud se situe globalement dans la moyenne.

A l'échelle du périmètre local, le taux de chômage est de seulement 8.4%, nuancé par des communes atteignant seulement 4% de taux de chômage (Teyran, Saint-Vincent-de-Barbeyrargues).

▪ Les équipements par commune

Nombre d'équipements par commune en 2011 *



Source : Horizon Conseil – Géoclip 2013

Sans surprise, la majorité des équipements (tous types confondus) se trouve sur l'agglomération montpelliéraine.

L'aire urbaine compte un total de 21 092 équipements, localisés à 46% sur la commune de Montpellier puis sur les communes faisant partie du pôle urbain ainsi que sur les communes servant de pôle secondaire comme Saint-Mathieu-de-Trévières, Saint-Martin-de-Londres et Aniane.

Le périmètre élargi compte 18 024 équipements, le Nord du territoire étant bien moins pourvu que le Sud, la tendance est donc fortement liée à la dynamique économique.

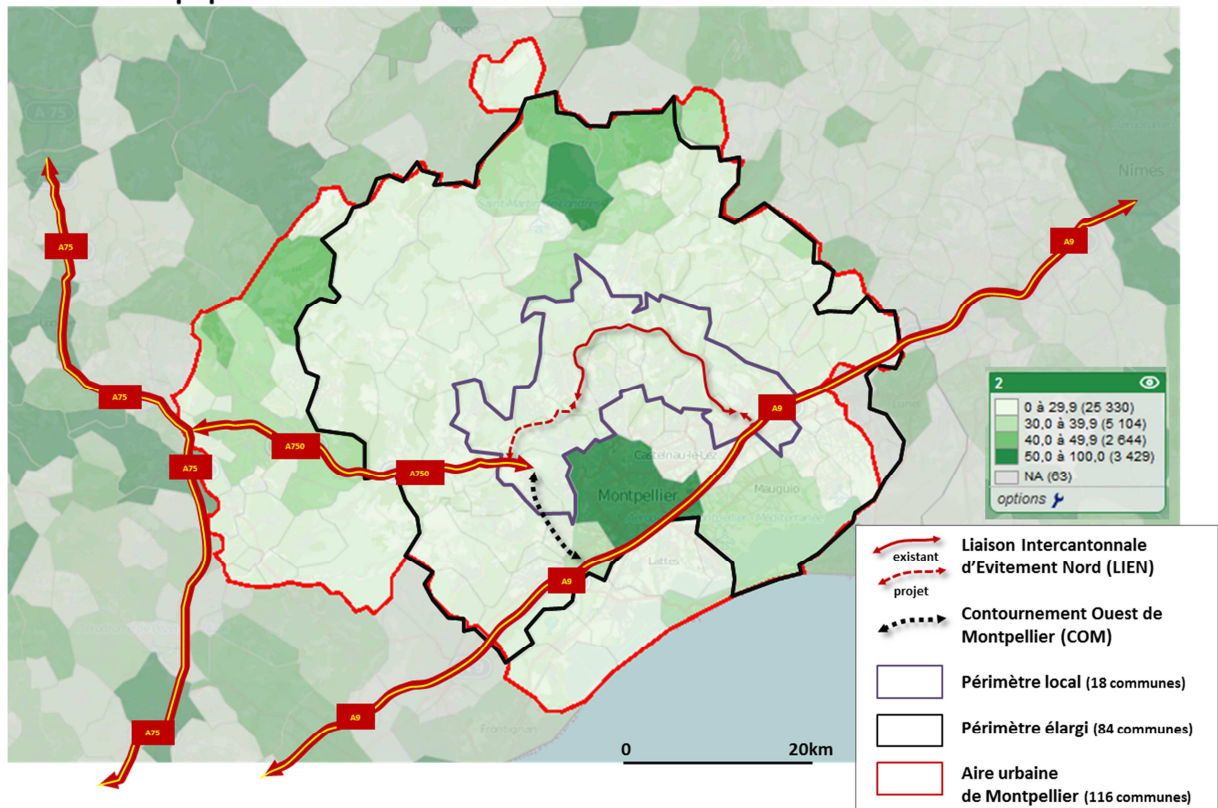
Le périmètre local compte 2 399 équipements, répartis de façon inégale sur le territoire. En effet, la majorité des équipements se trouve principalement sur 6 communes (Juvignac, Grabels, Saint-Gély-du-Fesc, Castries, Vendargues, Baillargues).

7. Des mobilités qui s'opèrent désormais à l'échelle de l'aire urbaine

▪ Les flux et échanges

A l'échelle de l'aire urbaine, la population qui travaille et réside au sein de la même commune est relativement faible. En effet, excepté sur la commune de Montpellier, la majorité de la population active ne reste pas dans sa commune de résidence pour travailler. De nombreux flux domicile-travail sont ainsi engendrés, qui dépassent même parfois l'échelle de l'aire urbaine.

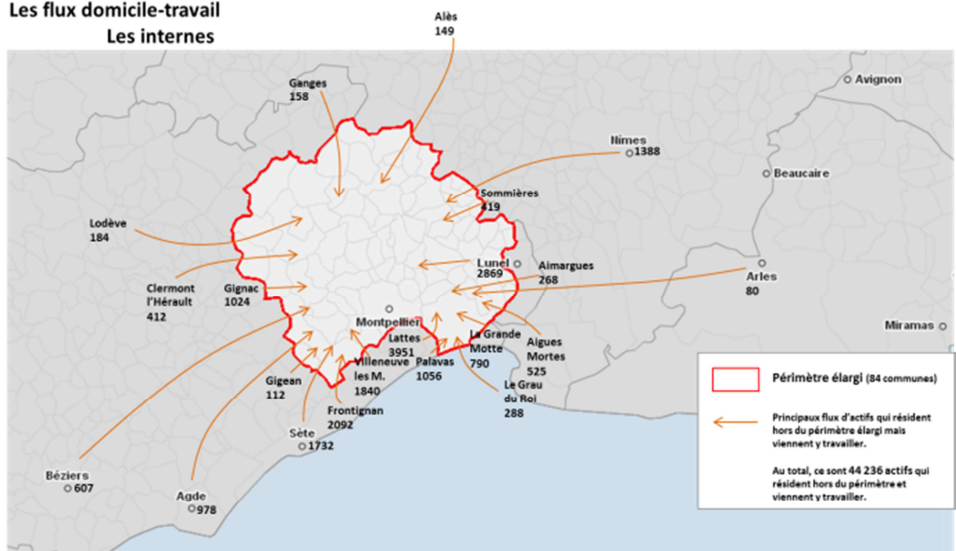
Part de la population active travaillant dans la même commune en 2010



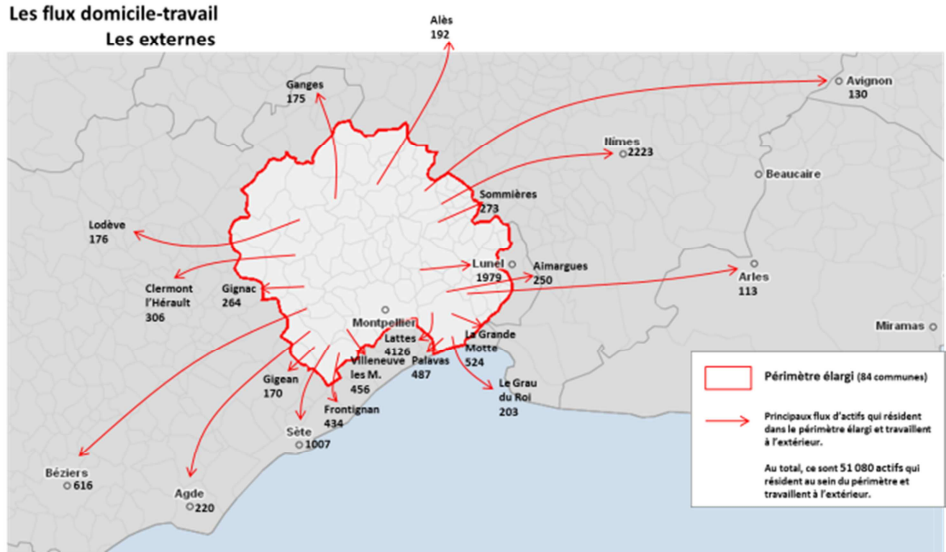
Source : Horizon Conseil – Géoclip 2013

A l'échelle du périmètre élargi, ce sont effectivement 51 080 actifs qui chaque jour sortent du périmètre pour travailler à l'extérieur et 44 236 actifs qui entrent dans le périmètre pour travailler à l'intérieur. Les pôles urbains de Sète, Nîmes, Lunel et Béziers sont à la fois récepteurs et émetteurs d'un grand nombre d'actifs.

**Les flux domicile-travail
Les internes**



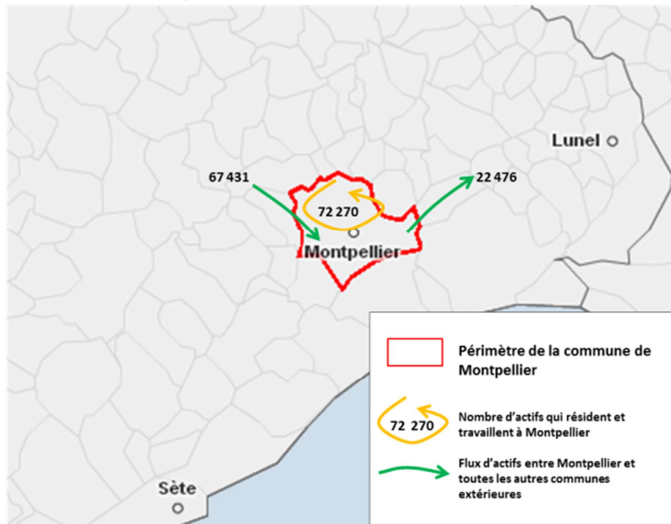
**Les flux domicile-travail
Les externes**



Source : Horizon Conseil, INSEE 2009

A l'échelle de la commune de Montpellier, ce sont 72 270 actifs qui habitent et travaillent à Montpellier. Ce sont ensuite 67 431 actifs provenant de l'extérieur qui viennent y travailler et seulement 22 476 actifs résidant à Montpellier qui vont travailler dans une autre commune.

**Les flux domicile-travail
Montpellier**

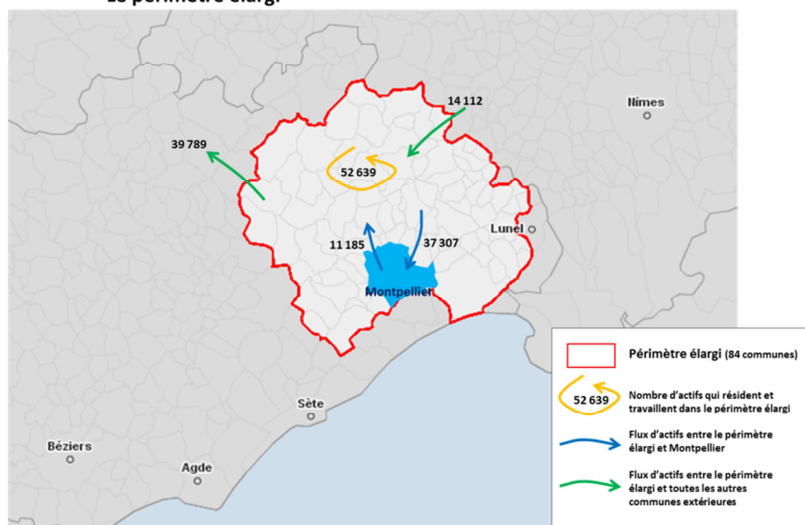


Source : Horizon Conseil, INSEE 2009

Au regard de l'impact que peut avoir le LIEN sur les flux domicile-travail, il est intéressant d'observer plus particulièrement les échanges d'actifs entre les périmètres concernés et la commune de Montpellier.

A l'échelle du périmètre élargi, 52 639 actifs résident et travaillent à l'intérieur du périmètre (hors commune de Montpellier). Les relations avec la commune de Montpellier sont considérables : 37 307 actifs du périmètre élargi vont travailler à Montpellier et 11 185 actifs de Montpellier vont travailler dans le périmètre élargi. Le LIEN aura pour effet de diffuser des flux d'actifs pour des relations de périphérie à périphérie ou vers/depuis la ville-centre.

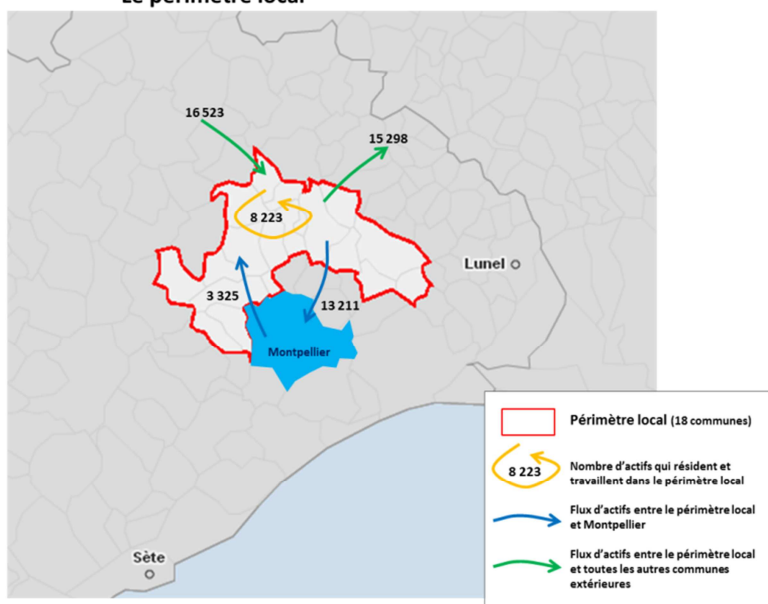
**Les flux domicile-travail
Le périmètre élargi**



Source : Horizon Conseil, INSEE 2009

A l'échelle du périmètre local, ce sont 8 223 actifs qui résident et travaillent au sein du périmètre. C'est un périmètre également attractif (16 523 actifs provenant de communes extérieures ainsi que 3 325 actifs de Montpellier viennent y travailler) et émetteur (15 298 actifs vont travailler hors du périmètre et 13 211 actifs vont travailler à Montpellier).

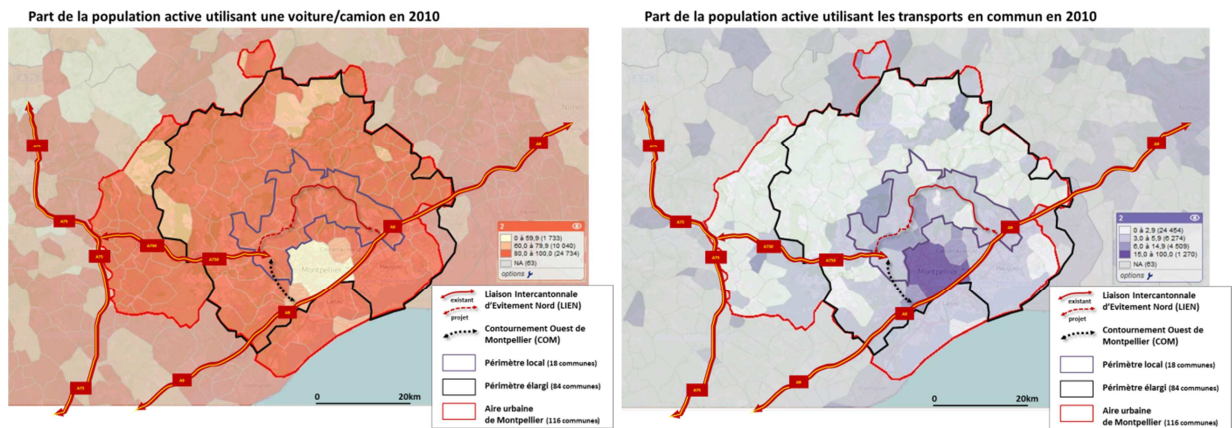
**Les flux domicile-travail
Le périmètre local**



Source : Horizon Conseil, INSEE 2009

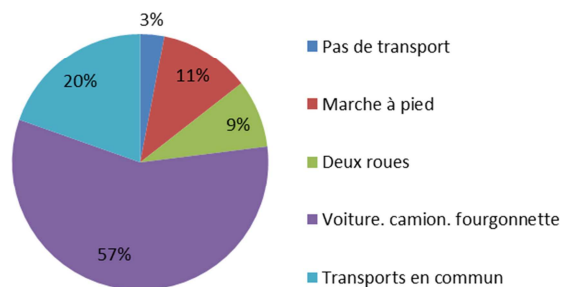
Le LIEN étant un projet de contournement de la ville-centre et ayant pour objectif d'apaiser les flux de transit dans la commune de Montpellier, il aura un impact avant tout sur les flux de périphérie à périphérie, aussi bien entre les 18 communes du périmètre local qu'entre les 18 communes du périmètre local et les communes extérieures.

▪ Une dépendance à la voiture encore forte...



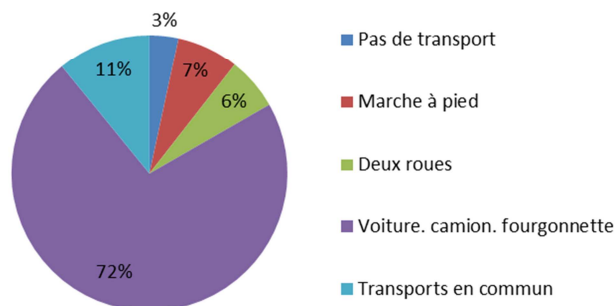
Le choix du mode de transport est évidemment lié à l'offre disponible mais également aux distances et aux parcours entre lieu de résidence et lieu de travail. Il n'est donc pas étonnant de constater qu'à l'échelle de la commune de Montpellier, les usagers qui choisissent les transports en commun représentent 20% de la population active¹¹.

Parts modales en %
Commune de Montpellier



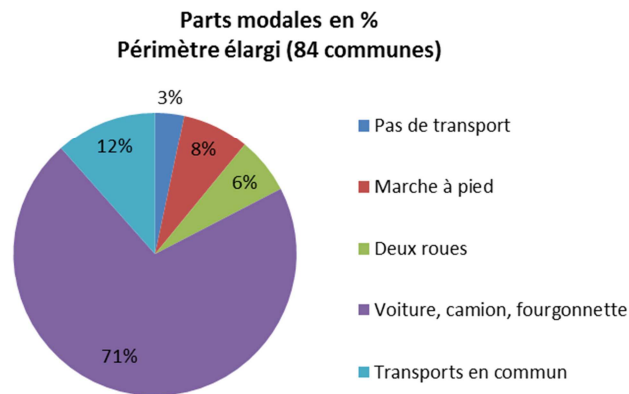
A l'échelle de l'aire urbaine, la part de la voiture dans le choix des usagers s'élève à 72%¹¹ et est en corrélation avec la tendance à la périurbanisation et les flux domicile-travail.

Parts modales en %
Aire urbaine de Montpellier

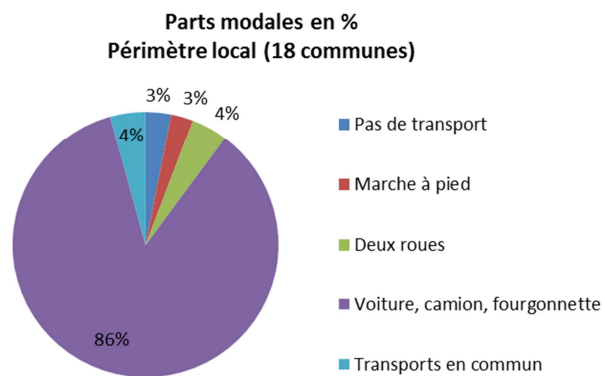


11 Source : INSEE 2009

A l'échelle du périmètre élargi, la part de la voiture reste la plus importante, choisie à 71%, mais il faut noter pour les usagers du secteur Sud, une tendance à choisir également les transports en commun pour leurs déplacements domicile-travail¹². Cette tendance est à mettre en relation notamment avec le développement du réseau de tramway de la Communauté d'Agglomération de Montpellier.



A l'échelle du périmètre local, la voiture reste le mode de transport privilégié pour les déplacements domicile-travail, à hauteur de 86%, mais il faut noter, au même titre que le périmètre élargi, une tendance à utiliser également les transports en commun (4%)¹².



¹² Source : INSEE 2009

B. Offre et demande de transport

1. Le réseau routier et la demande de transport individuel

Le réseau impacté par la mise en service globale du LIEN correspond à l'ensemble des voiries localisées au Nord, à l'Ouest et à l'Est de l'agglomération de Montpellier.

L'A750 a une fonction double : elle permet de relier l'A75 à l'agglomération de Montpellier mais dessert aussi quelques communes de l'Ouest de l'agglomération.

La RD986 dessert les communes situées au Nord de l'agglomération de Montpellier et relie Montpellier aux Cévennes et au-delà, en direction de Ganges.

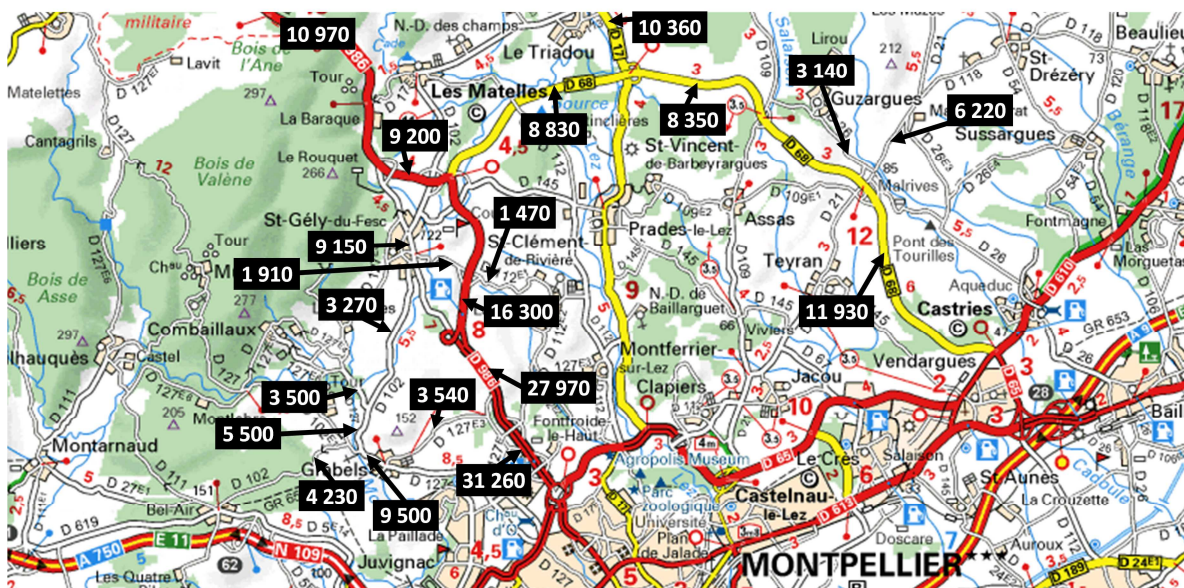
Enfin, la RD17 dessert les communes situées au Nord de Montpellier : Prades-le-Lez, Saint-Mathieu-de-Trévières, etc.

Ce réseau départemental est en étoile depuis Montpellier et n'est pas adapté pour les déplacements de périphérie à périphérie. Les communes intermédiaires telles que Grabels ou Saint-Clément-de-Rivière sont desservies par des routes départementales étroites et sinueuses.

La RD65, plus proche du centre, joue un rôle de rocade à proximité de Montpellier et supporte un trafic lourd.

Notons enfin que le réseau de la zone d'étude dans son ensemble est marqué par l'A9 qui assure une importante fonction d'accès à l'ensemble de l'agglomération.

Déviation de Saint Gély du Fesc et LIEN Bel Air – St Gély du Fesc Traffics Moyens Journaliers Annuels 2012 (deux sens)



2. Les transports en mode doux

Le développement du réseau des pistes cyclables est essentiellement basé sur le schéma cyclable départemental voté le 11 décembre 2002. L'objectif de ce schéma était de permettre la réalisation de 430 kilomètres de pistes cyclables en 10 ans.

A ce jour, plus de 450 kilomètres ont été réalisés, un nouveau schéma cyclable 2007/2012 a été adopté, annonçant un objectif de 800 kilomètres de pistes aménagées et définissant trois grands objectifs opérationnels :

- Favoriser la pratique du vélo particulièrement en tant que mode de déplacement,
- Sécuriser les aménagements pour répondre à tous les usages,
- Conjuguer l'efficacité des moyens et la dynamique partenariale.

Pour répondre à ces objectifs, les itinéraires sont définis selon des axes prioritaires dont :

- La sécurisation des accès vélos des collèges,
- La création d'itinéraires sécurisés en sorties d'agglomération,
- Le développement des relations entre le réseau cyclable et les sites touristiques.

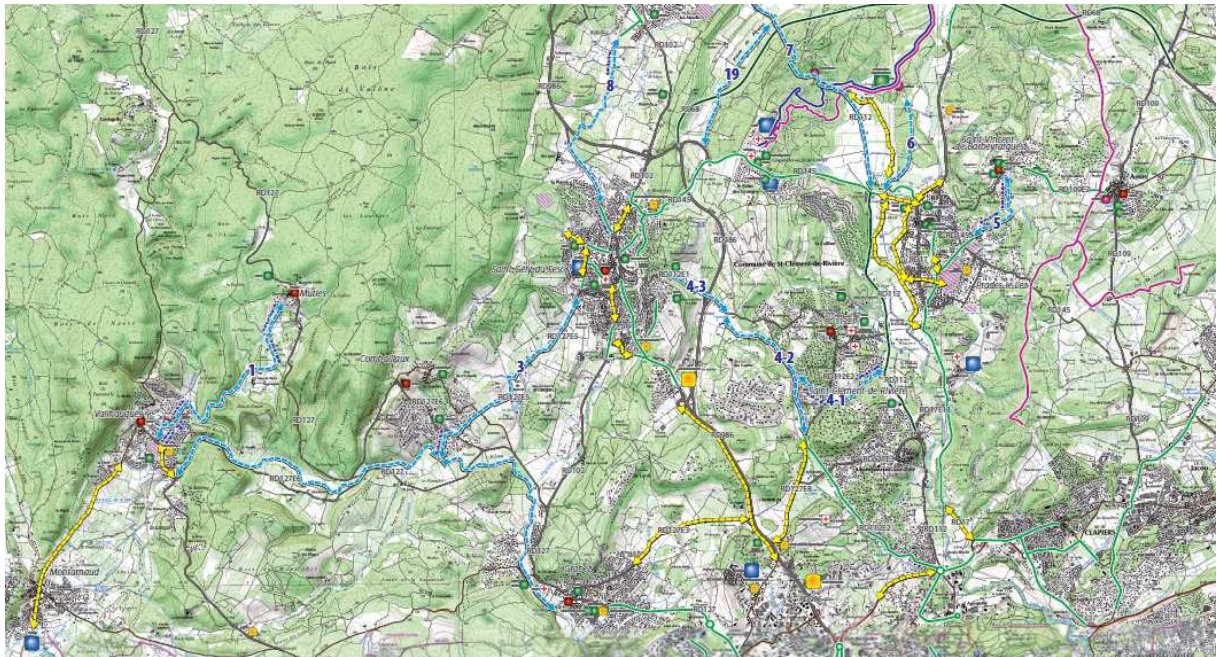
Plusieurs types d'aménagements cyclables sont proposés :

- Les pistes cyclables en site propre, sécurisées et destinées aux deux-roues non motorisées,
- Les bandes cyclables matérialisées par un marquage au sol,
- Les bandes multifonctionnelles destinées aux deux-roues et aux piétons.

A l'échelle du périmètre d'étude, le transport en mode doux a un intérêt majeur dans l'amélioration des sorties d'agglomération, pour favoriser l'usage du vélo pour des déplacements quotidiens en ville ou pour les liaisons domicile/travail en intermodal (voiture/vélo).

Le LIEN, en tant que voie de transit extérieure à l'agglomération, n'intègre pas de piste cyclable. **Il est toutefois en interconnexion avec plusieurs axes cyclables existants ou en projet :**

- Axe de la RD127 entre Grabels et Combaillaux,
- Axe de la RD986 entre Saint-Gély-du-Fesc et Montpellier (RD65),
- Axe de la RD145 entre Saint-Gély-du-Fesc, Saint-Clément-de-Rivière et Prades-le-Lez,
- Axe des RD17 et RD112 entre Restinclières, Prades-le-Lez et Montpellier (RD65),
- Axe de la RD21 entre Teyran et Castelnau (RD65),
- Axe entre Sommières/Boisseron et Vendargues.



3. Les transports collectifs

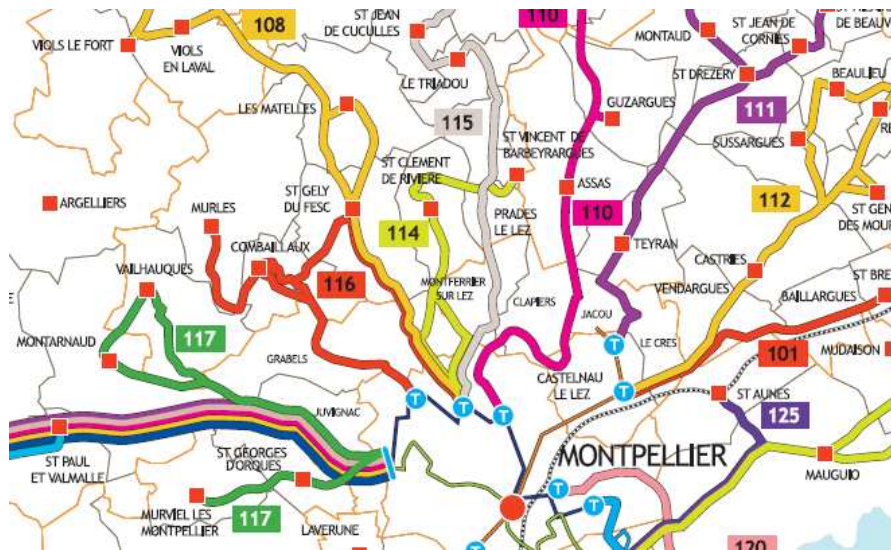
La desserte de Montpellier et de son agglomération en transports en commun est assurée par TAM (Transports de l'Agglomération de Montpellier).

Les villes situées à l'Ouest de l'agglomération montpelliéraine et concernées par la future section du LIEN entre Bel-Air et Saint-Gély sont bien desservies par le réseau TAM depuis le centre-ville de Montpellier.

La commune de Juvignac est desservie par la ligne 3 du tramway et par la ligne 25 du réseau de bus, la ligne 24 dessert la commune de Grabels, la ligne 23 les communes de Montferrier-le-Lez et Prades-le-Lez.



Les communes de l'agglomération de Montpellier sont également desservies par Hérault Transport (du CG34), comme par exemple la commune de Saint-Gély-du-Fesc via la ligne 108 et la commune de Combaillaux via la ligne 116.



Aujourd'hui, les P+R situés à Mosson ou à Euromédecine notamment permettent aux usagers de se rendre dans le centre de Montpellier en tramway.

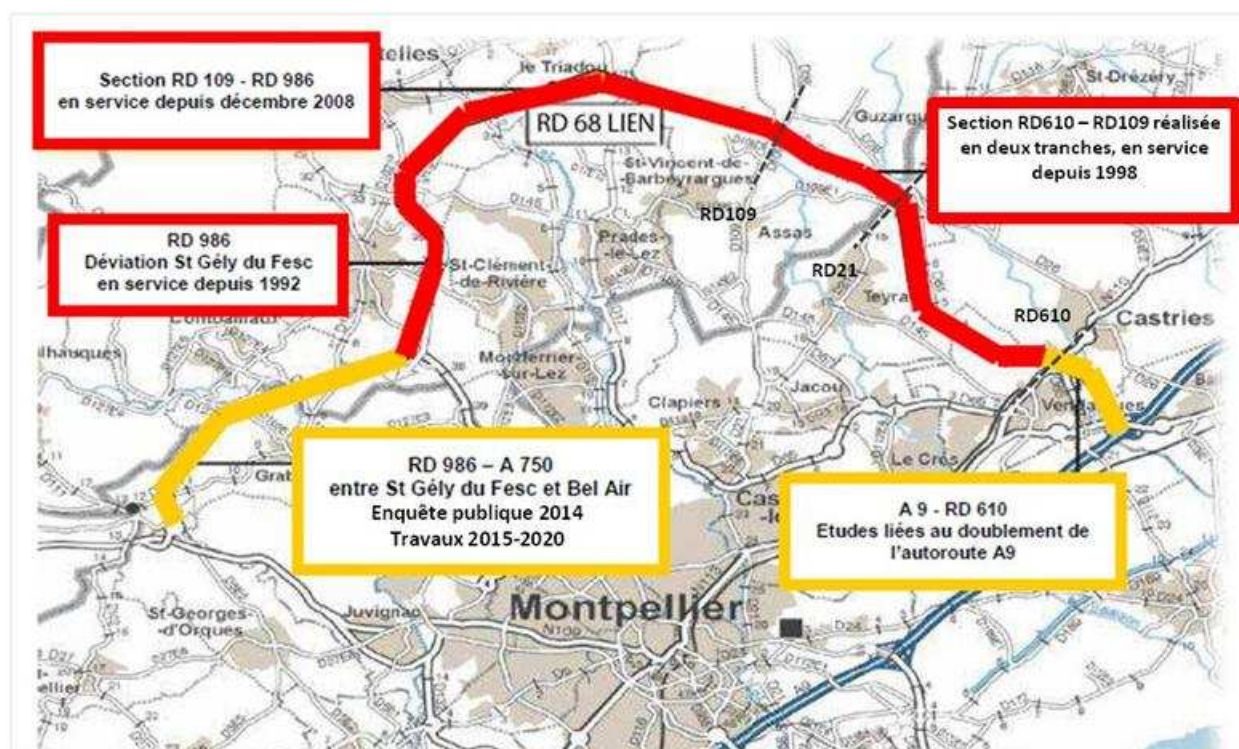
Cependant, de manière générale, toute relation entre communes de périphérie à périphérie reste longue et avec au moins une correspondance, ce qui rend la voiture le mode privilégié pour ces déplacements.

Les modes aériens et ferroviaires ne sont pas pertinents à étudier à l'échelle de l'étude.

5. SITUATION DE REFERENCE ET ETAT FUTUR

Le LIEN constitue un nouvel axe de réorganisation du Nord de l'agglomération montpelliéraine. L'infrastructure, partiellement mise en service depuis 1992, doit relier à terme l'autoroute A9 et la RD109 à l'Est, jusqu'à l'A750 et la RD619 au hameau de Bel-Air, à l'Ouest.

Projet du LIEN



Source : CG34

La mise en service intégrale du LIEN est prévue pour 2020. Le LIEN permettra à terme de rejoindre le COM (Contournement Ouest de Montpellier) puis la LICOM (Liaison Intercommunale à l'Ouest de Montpellier), route à 2 voies longue de 7 kilomètres, qui reliera Saint-Georges-d'Orques à Fabrègues.

La situation de référence vise donc à décrire la situation la plus probable en l'absence de l'achèvement du LIEN entre Bel Air et St Gély du Fesc.

A. Détermination de la situation de référence

La situation de référence est définie en partie par un contexte global constitué d'indicateurs tels que la **croissance économique**, la **dynamique démographique** ou la **mobilité des biens et des personnes**.

Les spécificités du territoire dans lequel s'inscrit le projet ainsi que les infrastructures projetées à l'horizon 2020 (d'après les documents de planification existants) doivent également être prises en compte pour déterminer cette situation de référence. Un fort impact de ces projets d'infrastructure est attendu sur les déplacements individuels.

1. Infrastructures routières projetées

Les principales infrastructures routières projetées prises en compte dans la situation de référence sont les suivantes :

- Doublement de l'A9 entre Baillargues et Saint-Jean-de-Védas (projet de l'A700),
- Achèvement de l'A750,

2. Infrastructures ferroviaires projetées

La principale infrastructure ferroviaire projetée prise en compte dans la situation de référence est la suivante : le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier (CNM) et la nouvelle gare TGV prévue au Sud-Est de Montpellier dont la mise en service est prévue pour 2017/2018.

3. Autres infrastructures projetées

Les autres infrastructures projetées prises en compte dans la situation de référence sont les suivantes : la création de la ligne 5 du tramway de l'agglomération de Montpellier.

B. Les scénarios de développement

Trois situations de référence contrastées ont été étudiées dans le cadre du **PDU de l'agglomération de Montpellier**. Ces scénarios illustrent bien les enjeux de développement des systèmes de transport et de déplacement face :

- D'une part à la croissance démographique prévisible,
- Et d'autre part face au mode de développement économique et spatial de l'agglomération.

Il est possible d'extrapoler ces scénarios à un horizon plus lointain que celui qui avait été retenu pour le PDU (2010).

1. Le scénario de repli (fil de l'eau)

On peut envisager que les conditions du marché de la résidence (foncier et immobilier) conduisent à une nouvelle répartition de la population et des emplois. "Ces derniers, sensibles aux effets d'agglomération, seront de préférence localisés dans le périmètre de l'agglomération alors que la résidence individuelle d'avantage marquée par les coûts du foncier et les désirs d'espaces "naturels"

tendrait à une dispersion secondaire sur les périphéries de l'aire d'étude et surtout au-delà, dans les communes les mieux reliées par les voies routières et autoroutières."

Ce scénario fait la part belle à la croissance "externe" et à la multiplication des déplacements motorisés sur de plus longues distances, dans un tissu peu dense et donc peu favorable à la desserte par les transports collectifs.

Dans ce scénario, le LIEN serait quelque peu détourné de sa fonction initiale. La dispersion des zones d'emplois aux différents points d'échanges et l'urbanisation en "tache d'huile" conduiraient rapidement à un usage peu maîtrisé de l'axe, à défaut d'offre alternative à la voiture. Le LIEN deviendrait un nouveau périphérique extérieur.

2. Le scénario maîtrisé

Infléchir les tendances passées, éviter de déplacer à l'extérieur de l'agglomération les conflits d'usage et d'espace sans solutionner les modalités de déplacements, "(...) c'est envisager une intervention soutenue, tant sur le plan du modèle global d'urbanisation que sur celui des critères qui permettent d'envisager un autre type de développement et de fonctionnement de l'aire métropolitaine."

Ce scénario de maîtrise de l'urbanisation et des modes de déplacement "(...) correspond donc à la recherche d'un développement équilibré reposant sur une équitable répartition des hommes et des emplois, sur la mise en œuvre d'une politique volontariste en ce qui concerne les modes et les moyens de transports et de déplacement (...)".

Dans ce scénario, il est démontré l'utilité du LIEN en tant qu'élément hiérarchisant le réseau viaire de l'agglomération et permettant d'envisager, grâce au report du trafic vers l'extérieur du centre de l'agglomération, une réduction notable des nuisances engendrées par le trafic des véhicules particuliers.

Ce scénario est donc de fait, intimement lié à une politique globale « urbanisme transport » où les efforts sont entrepris, en lien avec le SCOT et le PDU, pour proposer à la fois une mise en cohérence dans le développement urbain du territoire et un effort soutenu pour développer les modes de transport alternatifs à la voiture (TC et vélos notamment).

Analyse du scénario de repli et du scénario maîtrisé élaborés dans le cadre de l'ancien PDU – novembre 2001 (cf Document d'Utilité Publique préalable à l'Enquête Publique).

| <i>SCÉNARIO DE REPLI</i> | <i>SCÉNARIO MAÎTRISÉ</i> |
|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 492 000 habitants (+ 63 000) 190 000 emplois | 510 000 habitants (+ 81 000) 198 000 emplois |
| Prolongement atténué des tendances | Développement Est - Ouest Pôles d'équilibre |
| Adaptations localisées | 2 ^{ème} + 3 ^{ème} lignes de tramway |
| Adaptation du réseau | Hierarchisation et mise en cohérence |
| VP = 82 % TC = 18 % | VP = 76 % TC = 24 % |
| Nombre de véhicules = 103 300 Vitesse moyenne = 21 km/h | Nombre de véhicules = 106 000 Vitesse moyenne = 24,13 km/h |
| Embarquements totaux = 24 200 | Embarquements totaux = 34 500 |
| Schéma directeur vélos Part modale vélos 7 % | Schéma directeur vélos Stationnement 2 roues - Part modale vélos 10 % Itinéraires piétons - Zones 30 |
| Parking de la gare Tarification stationnement | Parking de la gare - parcs relais Lignes 2 et 3 du Tramway Tarification stationnement |
| Maîtrise de l'environnement plus difficile (voiries) | Maîtrise de l'urbanisation et protection des paysages |
| Mesures en faveur des piétons et des vélos | Mesures en faveur des piétons et des vélos Requalification des pénétrantes |
| Forte charge et faibles résultats | Forte charge et bons résultats |



PROPOSITION PEU SATISFAISANTE



PROPOSITION SATISFAISANTE



PROPOSITION TRÈS SATISFAISANTE

C. L'évolution globale des déplacements à l'horizon 2020 sans aménagement

Préambule : Méthode d'évaluation des trafics futurs sans et avec aménagement du L.I.E.N.

Les prévisions de trafics en 2020 sur l'infrastructure du LIEN sur la section Bel Air – St Gély ont été réalisées par le CETE Méditerranée puis actualisées dans le cadre des études relatives à la mise à 2x2 voies de la déviation de Saint Gély du Fesc.

L'évolution de la demande de trafic à l'horizon 2020 est issue des hypothèses retenues dans le cadre du SCOT de l'agglomération de Montpellier et des évolutions de trafic constatées sur le secteur élargi de St Gély du Fesc.

Les trafics futurs ont été évalués suivant les hypothèses d'évolution suivantes :

Trafic journalier annuel à l'horizon 2020 et 2040 à réseau d'infrastructure inchangée (sans LIEN Bel Air – St Gély):

- Axes RD986 au nord de St Gély, RD986 Déviation Nord de St Gély, RD986 Déviation Est de St Gély et RD 68 : croissance des trafics de + 1 % par an sur la période 2012 - 2020. Ce taux d'évolution relativement faible par rapport aux taux observés ces dernières années intègre le phénomène de ralentissement de la croissance des flux automobiles observé au cours des dernières années sur le réseau départemental de voirie et de la fin de l'effet de la mise en service de la section LIEN Assas- St Gély.

Ce même taux de 1% par an sur la période 2020 – 2040 a été retenu pour l'évaluation du trafic à l'horizon 2040

- Axes RD986 Route de Montpellier, RD17, RD26, RD21, RD102 Bel Air, RD102 St Gély, RD127 Route de Combaillaux, RD127e3, RD127 Traversée de Grabels et RD112e1 : taux de croissance des flux automobiles de + 1% par an entre 2012 et 2020. Ce taux d'évolution moyen est légèrement supérieur à celui observé actuellement sur ce réseau qui connaît un phénomène de ralentissement de la croissance des flux automobiles observé au cours des dernières années sur le réseau départemental de voirie.

Le taux de 0,5% par an sur la période 2020 – 2040 a été retenu pour l'évaluation du trafic à l'horizon 2040, en raison du phénomène de ralentissement de la croissance des flux automobiles observé au cours des dernières années sur le réseau départemental de voirie et de situations de saturation actuelles ou prévisibles en entrée de Montpellier sur les axes radiaux.

Trafic journalier annuel à l'horizon 2020 et 2040 avec le LIEN section Bel Air – St Gély et la mise à 2x2 voies de déviation de St Gély du fesc :

→ Déviation Est de Saint Gély du Fesc et RD68 :

Pour tenir compte de l'ouverture du LIEN à l'horizon 2020 du LIEN section Bel Air – St Gély, un taux de + 1,8 % par an entre 2012 et 2020 a été retenu puis un taux de 1,3% par an sur la période 2020 – 2040. Ce taux d'évolution est plus élevé car il prend en compte une amélioration sensible des capacités du réseau de voirie autour de St Gély induites par le LIEN et le doublement de la déviation de cette commune.

→ Axes RD986 au nord de St Gély, RD986 Déviation Nord de St Gély :

Taux de 1% par an sur la période 2020 – 2040 de façon identique à la situation sans LIEN section Bel Air – St Gély.

→ Axes RD986 Route de Montpellier :

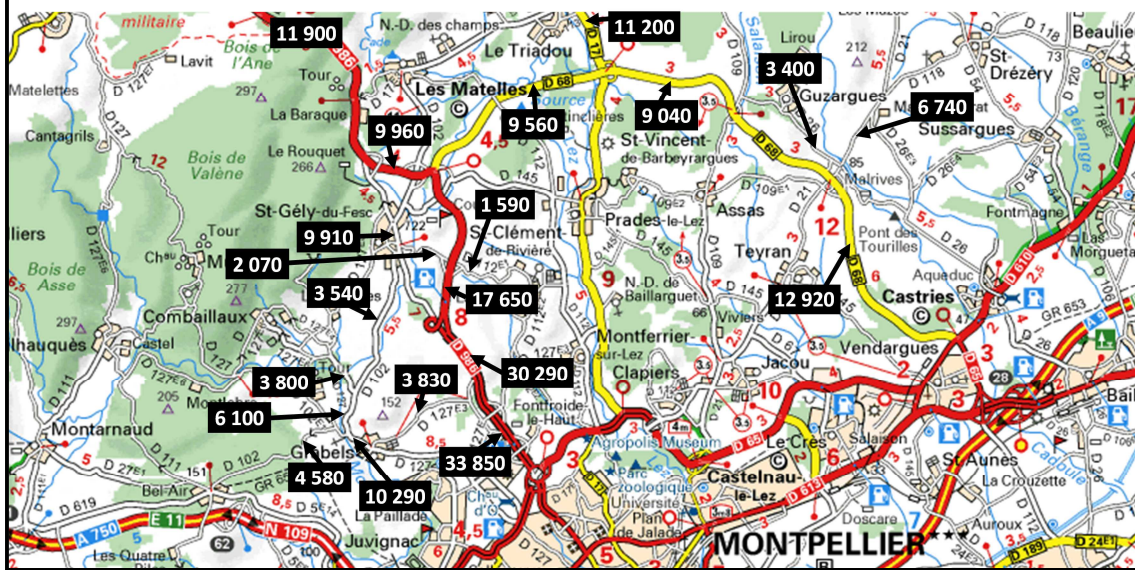
Le taux de 0,5% par an sur la période 2020 – 2040 a été retenu pour l'évaluation du trafic en raison du phénomène de ralentissement de la croissance des flux automobiles observé au cours des dernières années sur le réseau départemental de voirie et de situations de saturation actuelles ou prévisibles en entrée de Montpellier sur les axes radiaux.

Trafic poids lourds

Il a été retenu un taux d'évolution annuelle des flux PL de + 0,4 % entre 2012 et 2020. A l'ouverture du LIEN, Il a été évalué que le taux du trafic poids lourds va doubler par rapport à la situation actuelle sur la déviation de St Gély du Fesc pour tenir compte de l'attractivité de la liaison A9 / A750. Ce taux de PL diminuera entre 2020 et 2040 une fois la réalisation d'une liaison attractive à l'ouest de Montpellier pour relier l'autoroute A9.

Les trafics obtenus sont présentés sur les cartes ci-dessous.

Déviation de Saint Gély du Fesc et LIEN Bel Air – St Gély du Fesc
Traffic Moyens Journaliers Annuels 2020 à réseau d'infrastructures inchangé (deux sens)



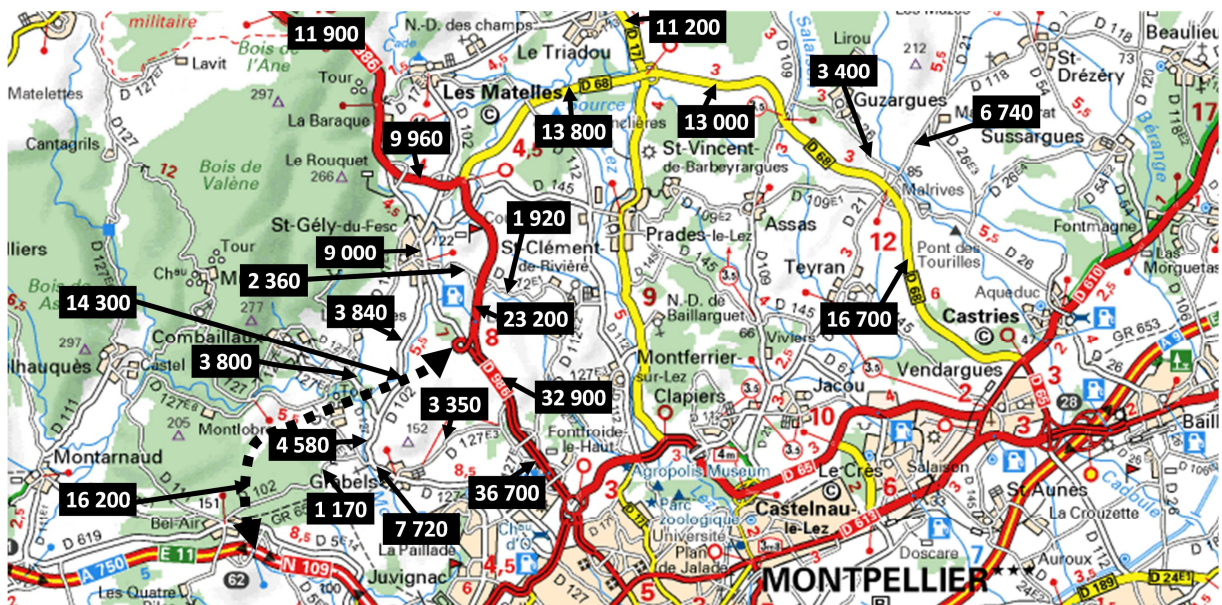
Les gains de temps permis par la création du LIEN sont décrits au chapitre suivant.

D. Les effets du projet sur les déplacements

1. Effets sur les trafics

Les cartes suivantes présentent les trafics aux horizons 2020 et 2040, une fois la section du LIEN entre Bel-Air et Saint-Gély-du-Fesc réalisée. Seuls les trafics des sections impactées par le LIEN sont indiqués.

**Déviation de Saint Gély du Fesc et LIEN Bel Air – St Gély du Fesc
Trafics Moyens Journaliers Annuels 2020 avec L.I.E.N. Bel Air – St Gély (deux sens)**



A l'horizon 2020

Sur cette infrastructure nouvelle, les trafics seraient les suivants (T.M.J.A. deux sens confondus) :

- 16 200 véhicules/jour entre l'A750 et la RD127,
- 14 300 véhicules/jour entre la RD127 et la RD986.

Par rapport à la situation de référence, les différences suivantes sont à noter.

L'achèvement du LIEN entrainera une baisse des trafics sur les infrastructures suivantes :

- RD102 en entrée/sortie de Grabels : - 3 400 véh/jour deux sens,
- RD127 en traversée de Grabels : - 2 570 véh/jour deux sens,
- RD986e1 en traversée de St Gély du Fesc : - 900 véh/jour deux sens,

L'achèvement du LIEN entrainera une hausse des trafics sur les infrastructures suivantes :

- LIEN entre RD986 et RD17 : + 4 200 véh/jour deux sens
- RD986 Déviation de St Gély du Fesc : + 5 500 véh/jour deux sens
- RD102 au sud de St Gély du Fesc : + 300 véh/jour deux sens

Ces évolutions des trafics s'expliquent par des modifications de l'organisation des déplacements routiers entre le Nord et l'Est/Sud-Est de l'agglomération de Montpellier.

La RD127 assure désormais uniquement la desserte locale de Grabels et Combaillaux vers Montpellier.

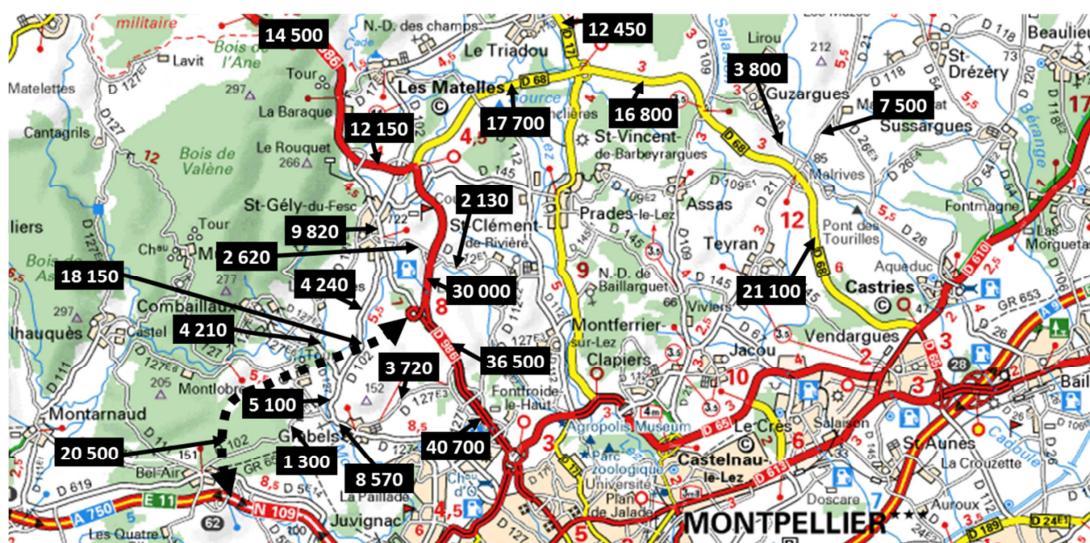
La RD102 gagne un peu de trafic sur sa section au Nord-Ouest du LIEN Bel-Air/Saint-Gély-du-Fesc car elle sert de liaison d'accès à celui-ci.

Les échanges entre les zones des Matelles, Saint-Gély-du-Fesc, Saint-Clément-de-Rivière vers le Sud-Ouest de l'agglomération de Montpellier (Juvignac, Saint-Jean-de-Védas) peuvent maintenant se faire via le LIEN et permettent ainsi d'éviter la RD986 entre Saint-Gély-du-Fesc et Montpellier et l'avenue de l'Europe. Ce nouveau trajet n'est pas forcément plus court mais plus rapide et moins congestionné notamment aux heures de pointes.

La continuité du LIEN permise par la mise en service de la section étudiée entre Bel-Air et Saint-Gély-du-Fesc (RD619/RD986) permet de faciliter les échanges entre le Nord de l'agglomération et le Sud-Est, sans coupure d'itinéraire, impliquant de rejoindre la RD65 puis les avenues de l'Europe et des Moulins. Ainsi, de fait les trafics sur les sections existantes du LIEN entre l'A9 et la RD986 s'en trouvent renforcés.

A l'horizon 2040

**Déviations de Saint Gély du Fesc et LIEN Bel Air – St Gély du Fesc
Trafics Moyens Journaliers Annuels 2040 avec L.I.E.N. Bel Air – St Gély (deux sens)**



2. Effets sur les fonctions

L'analyse des origines et des destinations des trafics empruntant la section du LIEN Bel-Air/Saint-Gély-du-Fesc permet de mieux cerner ses fonctions.

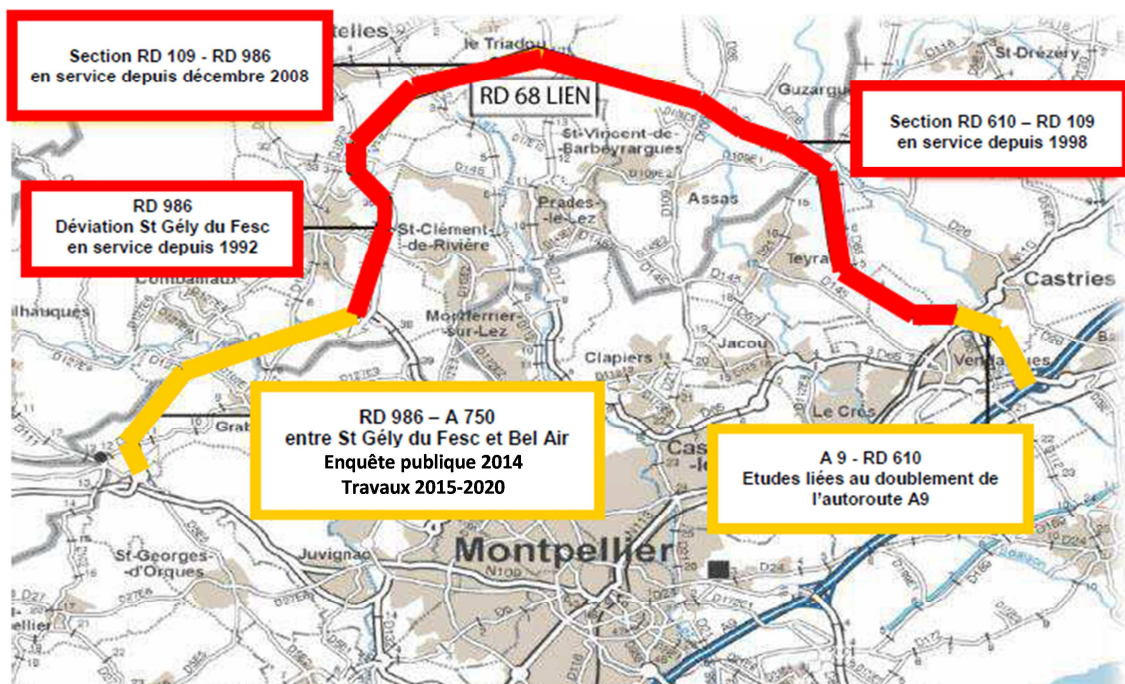
A l'heure de pointe du soir (HPS), les flux se répartissent de la manière suivante :

- Trafic dont l'origine et la destination est extérieure à l'aire d'étude (trafic de transit) : 13%,
- Trafic entre l'aire d'étude et l'extérieur : 57%,
- Trafic interne à l'aire d'étude : 30%.

L'infrastructure du LIEN sera donc très largement empruntée :

- D'une part par des usagers en relation entre A750 (au-delà de l'aire urbaine de Montpellier) et cette même aire urbaine, notamment dans sa partie septentrionale et orientale (secteurs de Castries, Vendargues, Baillargues,...), soit près de six usagers sur dix.
- D'autre part par des automobilistes en échange à l'intérieur de cette aire urbaine montpelliéraine.

Le L.I.E.N. ne constituera donc pas un itinéraire de liaison et de transit entre les infrastructures autoroutières A750 et A9 (depuis/vers Nîmes). Ce dernier usage sera très minoritaire, les trafics de transit s'opérant par les axes de liaison à l'ouest de Montpellier (RD132 et COM à terme).



Il apparaît clairement que le LIEN n'a qu'une faible fonction de transit (hors aire urbaine montpelliéraine) puisque celle-ci ne concerne que 13 % des déplacements sur la section étudiée.

Source : CG34

La fonction de liaison entre les communes de l'aire d'étude représente le tiers des déplacements.

La fonction la plus importante est d'assurer les échanges entre l'aire d'étude et les communes situées plus au Nord (Nord de l'Hérault et du Gard).

- Les flux les plus importants sont émis ou attirés par :
- Saint-Mathieu-de-Trévières et au-delà de la RD17,
- Saint-Gély-du-Fesc,
- Les communes situées à l'Ouest et au Sud de Montpellier, dont Juvignac,
- Les quartiers Sud de Montpellier.

3. Les temps d'accès à l'horizon 2020

La section du LIEN entre Bel-Air et Saint-Gély-du-Fesc a un impact important en terme d'accessibilité. Depuis l'A750, la RD17 ou l'A9, il permet des gains de temps pour toutes les zones de l'aire d'étude.

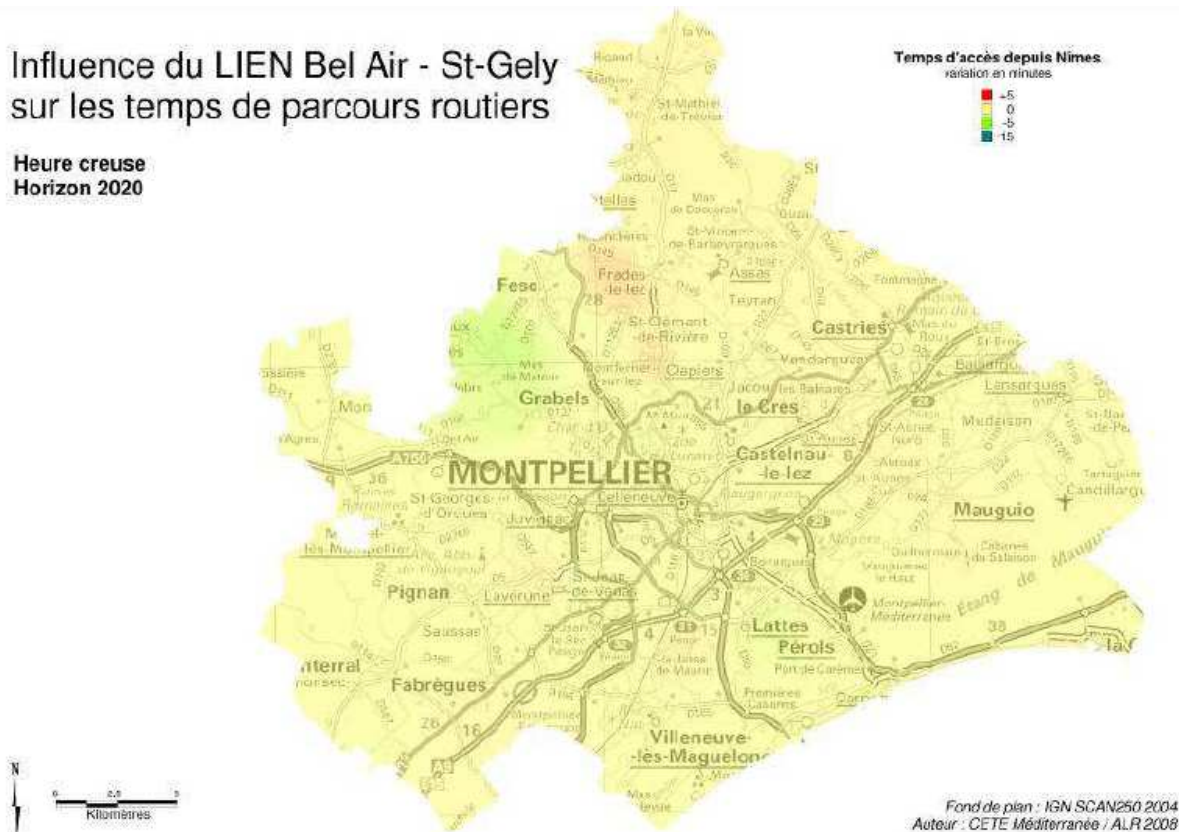
Depuis l'A750, les temps d'accès pour rejoindre les communes du Nord de Montpellier (Saint-Mathieu-de-Trévières, les Matelles, Prades-le-Lez, Saint-Vincent-de-Barbeyrargues) diminuent de 15 minutes. Les temps de parcours vers Clapiers ou Castries se réduisent de 5 minutes.

Depuis la RD17, les communes situées au Sud-Ouest de Montpellier, telles que Pignan et Fabrègues, se rapprochent de 5 minutes environ. De même, il faut 15 minutes de moins par rapport à une situation sans LIEN pour rejoindre l'A750.

Les cartes isochrones ci-après permettent d'illustrer ces effets ; ces cartes présentent les différences de temps de parcours entre la situation de projet et la situation de référence, sans l'achèvement du LIEN.

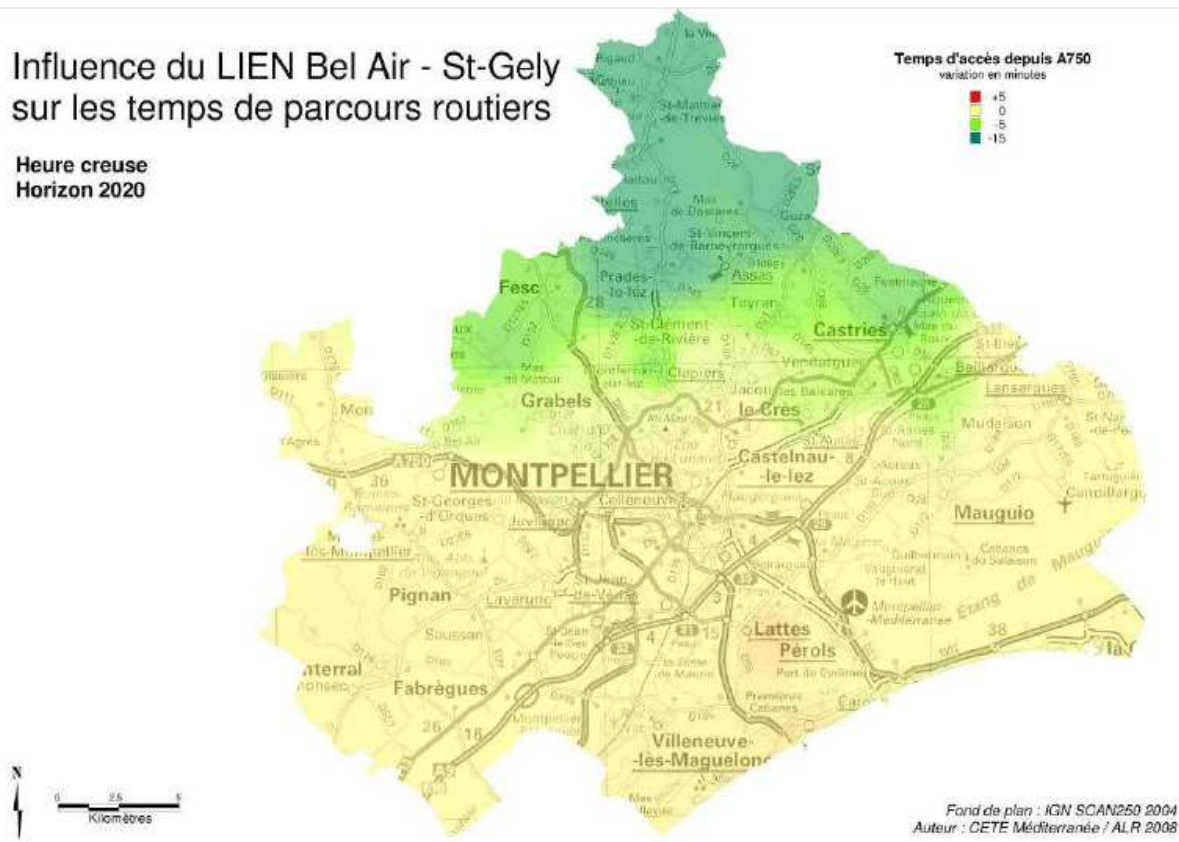
Influence du LIEN Bel Air - St-Gely sur les temps de parcours routiers

Heure creuse
Horizon 2020



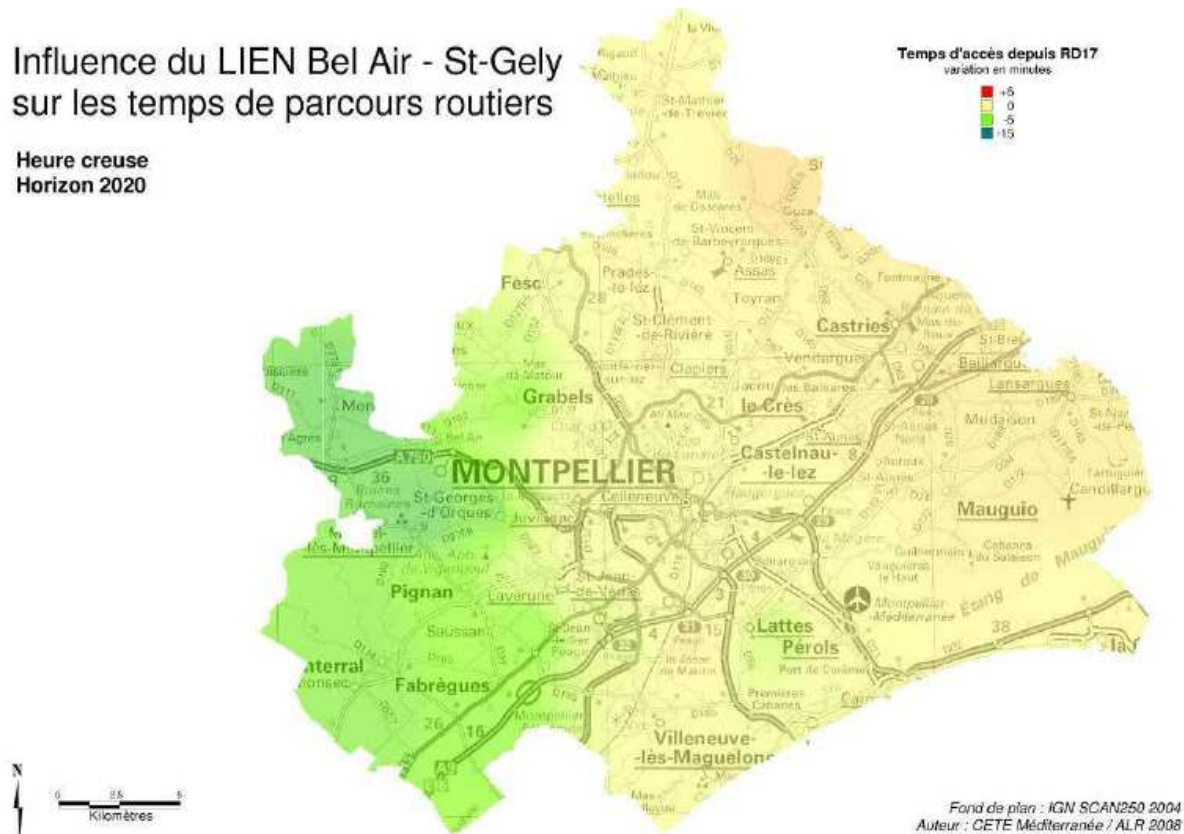
Influence du LIEN Bel Air - St-Gely sur les temps de parcours routiers

Heure creuse
Horizon 2020



Influence du LIEN Bel Air - St-Gely sur les temps de parcours routiers

Heure creuse
Horizon 2020



Source : Document d'Utilité Publique préalable à l'Enquête Publique

4. Effets sur les transports collectifs

Si aucune mesure précise n'a été prise aujourd'hui en ce qui concerne l'articulation des TC avec la mise en service du LIEN Bel Air – St Gély en 2020, des préconisations peuvent être faites à ce stade du projet. Elles concernent :

- La création de parkings-relais au droit des diffuseurs du LIEN, qui pourrait servir à la fois pour des covoitureurs et pour des usagers de lignes d'autocars départementales express,
- La mise en place de lignes express d'autocars qui pourraient utiliser le LIEN puis assurer la desserte de Montpellier et de sa périphérie,
- La mise en place de mesures d'accompagnements à de nouveaux dispositifs en faveur des TC et du covoiturage : création de sites internet, campagnes de communication, etc.

Cet aménagement, à la fois parc relais et de covoiturage, vise à :

- Développer une offre en transports en commun attractive s'appuyant sur la RD986, pour une alternative crédible face à la voiture particulière, dont l'usage reste hégémonique sur ce territoire de l'Hérault (optimisation du réseau Hérault Transports sur les corridors Ganges et St Mathieu/St Clément, cadencement, lignes dédiées,...),

- Associer la fonction de parking de covoiturage car le secteur de Saint Gély du Fesc devrait voir son rôle de carrefour routier du Nord-Ouest de Montpellier renforcé par la mise en service à terme du LIEN,
- Engager des réflexions sur la place des transports en commun entre ce P+R et l'entrée Nord-Ouest de Montpellier : couloir bus bi directionnel, mono directionnel pour rejoindre le terminus TRAM à Occitanie ?

Deux sites sont envisagés pour l'implantation de ce parc-relais et de covoiturage : site n°1 au niveau de l'échangeur Sud de St Gély, site n°2 au droit du giratoire RD68 – RD986, à l'intersection de la déviation de St Gély et de la RD68.

5. Effets sur les modes doux

L'interconnexion du LIEN avec le réseau des pistes cyclables existantes ou prévues facilitera le transfert modal entre voiture et vélo, à partir notamment des parkings relais qui sont prévus aux principaux points d'échange.

L'intermodalité voiture/vélo est prise en compte par le LIEN au niveau des échangeurs où un accès vers les pistes cyclables sera possible. Ces pistes cyclables sont associées aux principales pénétrantes vers Montpellier ; leur fréquentation devrait sensiblement augmenter, comme le confirme l'évolution récente des modes de déplacements.

E. Les effets du projet sur le développement territorial et urbain

Il s'agit d'effets positifs qui entrent dans le cadre d'une problématique d'aménagement du territoire. Les effets du LIEN sur l'organisation et la structuration de l'espace rejoignent les objectifs en terme notamment de rééquilibrage de l'arrière-pays.

1. Effet sur le développement territorial

▪ A l'échelle régionale et extrarégionale

Le Languedoc-Roussillon est plus que d'autres un espace de communication, un « couloir » entre Massif Central et Méditerranée qui met en liaison plusieurs grandes régions à l'échelle nationale, mais aussi et surtout européenne¹³. Cette position stratégique du Languedoc-Roussillon, au carrefour de trois axes essentiels de développement, peut être valorisée à travers la réalisation d'une infrastructure comme le LIEN. **Il s'agit en effet de ne pas se contenter de subir le trafic de transit ou d'en limiter les effets positifs à la seule frange côtière.**

¹³ Les liaisons majeures entre la péninsule ibérique et l'Europe passent par le Languedoc-Roussillon.

Le LIEN aura pour effet d'étoffer le tissu de connexion entre Montpellier, Nîmes et les relais intermédiaires de Béziers et Narbonne. Il permettra également, grâce à une meilleure interconnexion entre la plaine littorale et l'arrière-pays, d'élargir la zone d'influence des axes de développement à partir desquels la capitale régionale va conforter sa position (pôle universitaire d'excellence, pôle technologique et de recherche, etc.).

▪ A l'échelle de l'aire métropolitaine de l'Est héraultais

Le LIEN aura un effet dynamisant sur l'aire métropolitaine de l'Est héraultais, en contribuant notamment à rendre l'arrière-pays plus accessible et donc plus attractif. A ce titre, il permettra un rééquilibrage entre le Nord et le Sud du territoire.

▪ A l'échelle locale

L'armature urbaine de l'agglomération est très centralisée autour d'un pôle principal englobant Montpellier et plusieurs communes qui ont été progressivement rattachées à la ville-centre : Castelnau-le-Lez, Montferrier-sur-Lez, Juvignac.

La dynamique spatiale autour de Montpellier s'est organisée suivant trois axes principaux :

- **L'axe de l'autoroute A9** qui s'étire d'Est en Ouest en occupant la plaine littorale et à partir duquel se sont développés d'importants pôles secondaires (Mauguio, Lattes). Au sein du périmètre local, ce sont les villes de Baillargues et de Vendargues qui en font partie,
- **L'axe Nord** qui s'est formé à partir de l'appareil universitaire et hospitalier et des divers pôles technologiques liés, il a favorisé l'« explosion » démographique des communes immédiatement au Nord de Montpellier (Montferrier-sur-Lez, Clapiers, Saint-Gély-du-Fesc, Saint-Clément-de-Rivière) qui sont passées de l'état de villages ruraux à l'état de villes résidentielles,
- **L'hyper-centre** qui ne concerne que Montpellier et qui a aujourd'hui tendance à glisser et à rejoindre l'axe de l'A9 et le littoral (avec la création des nouveaux quartiers Port-Marianne Jacques-Cœur et Richter).

En périphérie du centre, l'espace est moins homogène et les disparités entre communes sont importantes. C'est au contact de l'axe Nord que certains villages ont pu se développer grâce notamment au réseau de communication de type radial. Les villages plus distants de Montpellier et les moins bien desservis se sont peu développés.

Face à cette organisation spatiale (un centre hyper-développé et des pôles secondaires éclatés et très hétérogènes), **le LIEN aura un effet structurant** en favorisant le développement des pôles secondaires.

L'illustration ci-après montre qu'en situation actuelle (schéma 1), l'armature urbaine est marquée par un centre hyper développé diffusant son développement autour de lui, l'urbanisation périphérique fait apparaître de grandes disparités entre les communes selon leur situation par rapport aux principaux axes de communication (RD986, RD17 et RD610).

En situation future sans le LIEN (schéma 2), l'urbanisation se développe de manière plus ou moins anarchique en accentuant les déséquilibres entre les communes les mieux situées et les autres. La ville-centre élargie son pouvoir attractif bien au-delà des limites actuelles de l'agglomération notamment vers l'Ouest avec l'A750, vers l'Est et vers le Sud-Ouest le long de l'axe de l'A9. Les déséquilibres entre le Sud et le Nord de l'agglomération s'accroissent sensiblement, les communes du Nord se limitant à une mono-fonction résidentielle.

En situation future avec le LIEN (schéma 3), le projet rééquilibre le développement urbain des communes du Nord de l'agglomération en favorisant les synergies internes. Des pôles secondaires émergent, aux deux extrémités et au centre de l'arc du LIEN, jouant un rôle de « centres » vis-à-vis des communes les plus proches. Entre le LIEN et l'hyper-centre, l'espace se structure, la pression foncière est mieux répartie. Le développement des communes s'effectue de manière harmonieuse sous forme de petits bourgs associant activités et habitat, la nouvelle voie est protégée par de vastes zones naturelles assurant une coupure d'urbanisation.

L'enjeu est de profiter du LIEN pour inverser la tendance actuelle à la densification excessive du littoral, il s'agit en effet de tirer profit de la future voie pour affirmer le rôle et l'autonomie des communes qu'elle va desservir : développement de structures d'accueil pour les entreprises de pointe, mise en valeur des atouts naturels de ces communes (tourisme vert, activités de loisirs en rapport avec l'environnement : circuits de randonnée VTT, escalade, etc.), transfert de centres de formation, utilisation des dynamiques associatives et culturelles locales, etc. Or, le potentiel économique existe : prix des terrains à usage d'activités intéressants, présence d'une main d'œuvre qualifiée, attachement au « pays », potentiel agricole et agro-alimentaire important, etc.

Effets du LIEN sur l'organisation spatiale

schéma 1 : état actuel

L'armature urbaine est marquée par un centre hyper développé (a) qui diffuse son développement autour de lui (flèches jaunes). L'urbanisation périphérique fait apparaître de grandes disparités entre communes selon leur situation par rapport aux principaux axes de communication [D. 986, D. 17 et D. 21].

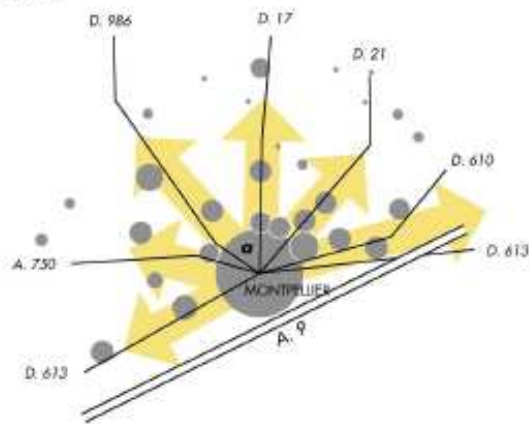


schéma 2 : état futur sans le LIEN

L'urbanisation se développe de manière plus ou moins anarchique en accentuant les déséquilibres entre les communes les mieux situées et les autres (b). La ville-centre élargie son pouvoir d'attraction bien au-delà des limites actuelles de l'agglomération (flèches jaunes), notamment vers l'Ouest avec l'ouverture de l'A. 750 (c), vers l'Est et le Sud-Ouest le long de l'axe de l'autoroute A. 9 (d). Les déséquilibres entre le Sud et le Nord de l'agglomération s'accroissent sensiblement, les communes du Nord se limitant à leur fonction résidentielle.

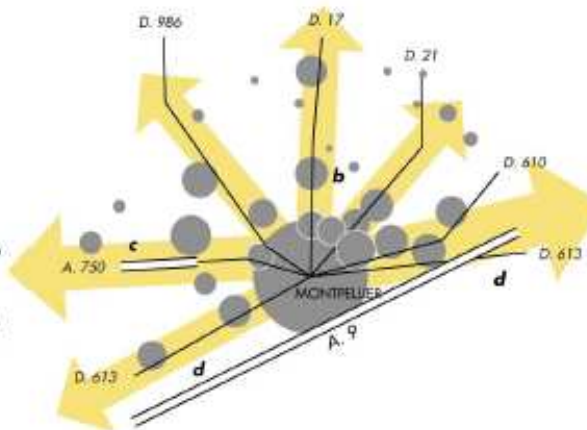
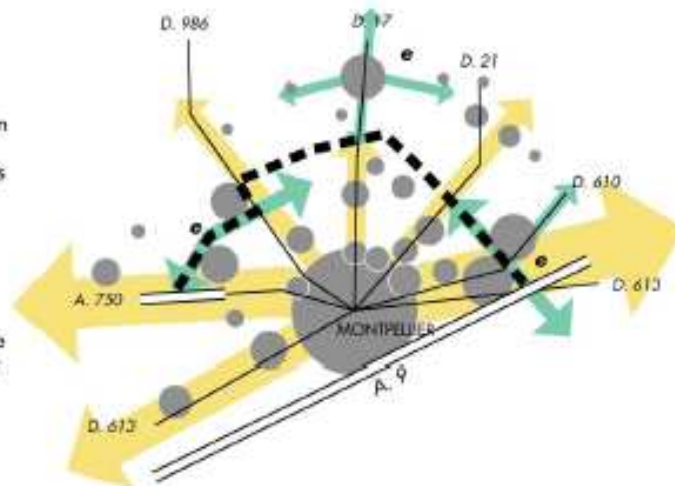


schéma 3 : état futur avec le LIEN

Le LIEN rééquilibre le développement urbain des communes du Nord de l'agglomération en favorisant les synergies internes. Des pôles secondaires (e) émergent, aux deux extrémités et au centre de l'axe, jouant un rôle de "centre" vis-à-vis des communes les plus proches (flèches vertes). Entre le LIEN est l'hyper-centre, l'espace se structure ; la pression foncière est mieux répartie. Le développement des communes s'effectue de manière harmonieuse sous forme de petits bourgs associant activités et habitat ; la nouvelle voie est protégée par de vastes zones naturelles jouant le rôle de coupure d'urbanisation.



Source : Document préalable à l'Enquête Publique

2. Effet sur l'urbanisation et le cadre de vie

La réalisation du LIEN s'opère dans un contexte urbain en pleine mutation. L'expansion urbaine représente une des évolutions majeures qu'a connues le territoire ces cinquante dernières années.

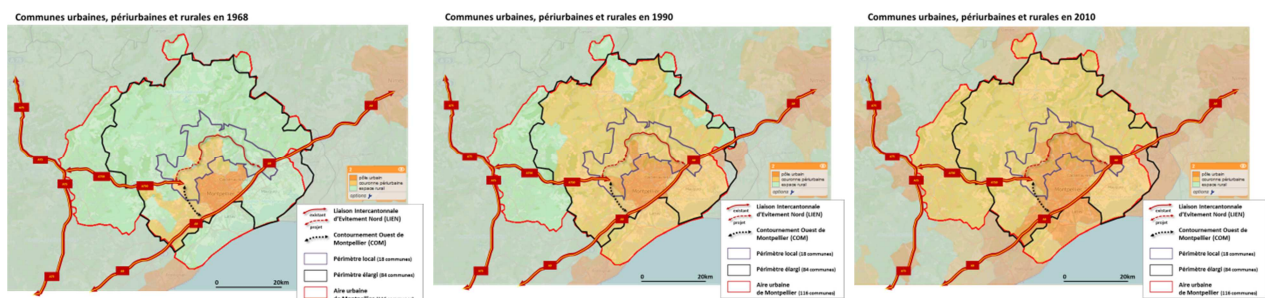
Les communes les plus proches de Montpellier sont notablement influencées par l'étalement urbain. A l'échelle du périmètre élargi, la partie Est et Sud du territoire semble beaucoup plus sollicitée par le phénomène d'expansion urbaine que la partie Ouest et Nord.

Le LIEN s'inscrit dans un territoire marqué par la périurbanisation. « L'influence du pôle urbain central de Montpellier s'étend progressivement à la deuxième couronne qui englobe le Pic Saint Loup, Saint-Mathieu-de-Trévières et Saint-Gély-du-Fesc »¹⁴. A l'Ouest et à l'extrémité Nord du territoire, on observe que certains villages n'évoluent pas, essentiellement pour des raisons d'accessibilité.

« On remarque que les communes de la première couronne du pôle urbain de Montpellier poursuivent leur croissance avec une exception pour Saint-Clément-de-Rivière. Saint-Gély-du-Fesc remplit ses interstices. Les espaces agricoles et espaces boisés se laissent progressivement grignoter par un tissu urbain très lâche. La croissance de l'emprise urbaine a ainsi dénaturé la forme urbaine des centres-bourgs et a laissé la place à un espace urbain diffus, à un étalement urbain précoce et démesuré. »¹⁴

« Quant à la deuxième couronne, Saint-Mathieu-de-Trévières renforce sa position de pôle rural par une extension assez conséquente. Saint-Vincent-de-Barbeyrargues poursuit l'expansion de son habitat de villas espacées et continu jusqu'à la commune d'Assas. »¹⁴

Evolution de l'extension urbaine, entre 1968 et 2010



Source : Horizon Conseil – Géoclip 2013

A l'échelle du périmètre local, les effets du LIEN sur le développement urbain des communes sera globalement très sensible. Toutefois, les communes n'ont pas toutes la même situation par rapport au LIEN, de leur condition d'accessibilité aux différents points d'échange prévus dépendront les effets du LIEN en termes notamment :

- De développement démographique et urbain,
- De renforcement des phénomènes migratoires, en particulier vers Montpellier.

¹⁴ Contribution à la phase diagnostic du SCOT du Pic St Loup (CG34/PADT-SOAT/juin 2008).

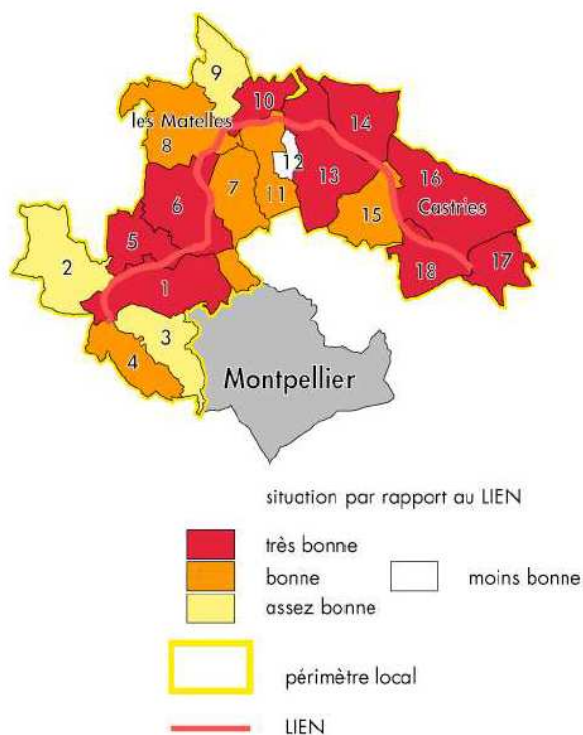
Le LIEN va-t-il accélérer le phénomène d'étalement urbain sur ces communes ? Cela dépend en premier lieu de la capacité de ces communes à maîtriser leur développement en préservant les zones agricoles et naturelles et en densifiant le tissu urbain existant.

Le SCOT de l'agglomération de Montpellier exprime clairement cet objectif. Sur les communes concernées (Grabels et Juvignac notamment), le LIEN traverse des espaces agricoles et naturels non constructibles.

Le SCOT du Pic Saint Loup-Haute Vallée de l'Hérault répond également à cet enjeu de maîtrise de l'étalement urbain, « le maintien de la ruralité constitue le fil rouge du parti d'aménagement SCOT ».

Le LIEN doit permettre de réorganiser le maillage routier (essentiellement Nord/Sud), de desservir et de développer l'arrière-pays dans un souci de rééquilibrage urbain. « Construite sous la forme d'une route avec peu d'entrées, elle croise plusieurs routes départementales digitales reliant Montpellier aux cantons du Nord de l'arrondissement. Mais elle n'a pas vocation à désengorger les trajets internes de Montpellier. Aucune arrivée directe sur les routes de Montpellier n'a été prévue. **La route a été conçue pour ne pas attirer trop de trafic de transit dans la garrigue et pour ne pas être le fil conducteur à la poursuite de l'étalement urbain.** »¹⁴

Situation des communes par rapport au LIEN - krépis



Source : Document d'Utilité Publique préalable à l'Enquête Publique

Les communes encore très rurales comme Saint-Jean-de-Cuculles, Le Triadou, Saint-Vincent-de-Barbeyrargues ou Guzargues ont toutes les raisons d'être directement influencées par le LIEN, ce dernier étant pour elles un facteur supplémentaire de dynamisme démographique. Les communes de Guzargues et du Triadou semblent être les mieux situées pour profiter des opportunités liées à la proximité du LIEN.

Les communes ayant gardé leur caractère rural mais qui sont déjà affectées par le développement résidentiel peuvent également profiter des effets du LIEN pour accélérer leur croissance. Parmi les communes, Combaillaux et Assas semblent les plus directement concernées. Ces communes doivent toutefois faire face à des contraintes géographiques et environnementales qui peuvent limiter leur développement.

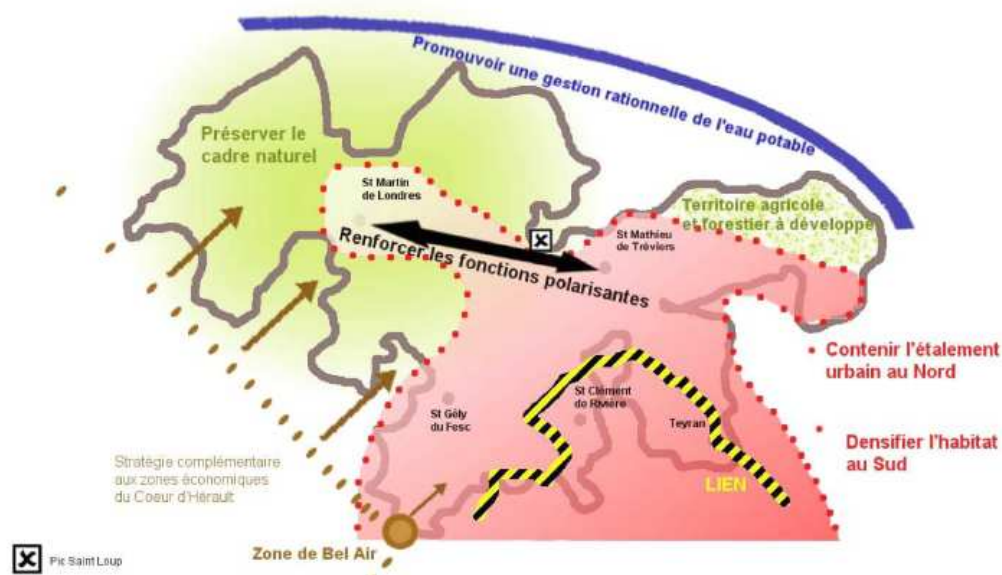
Les communes à fonction résidentielle unique comme Grabels, Prades-le-Lez, Teyran ou Castries, quant à elles n'ont pas atteint leur taille « critique », peuvent conforter leur développement grâce au LIEN. Sur ces communes, le développement d'une économie résidentielle est prévisible, lié à l'arrivée d'une population jeune.

Les communes comme Baillargues et Vendargues qui possèdent déjà une base économique solide et qui sont attractives en terme d'emplois offrent toutes les conditions pour conforter leur fonction économique grâce au LIEN. C'est également le cas pour certaines communes dynamiques comme Juvignac, Saint-Georges-d'Orques, Saint-Clément-de-Rivière ou Saint-Gély-du-Fesc, le LIEN représente un réel moteur de développement.

La nécessité de définir une stratégie de développement pour les communes situées dans l'aire d'influence du LIEN peut donc être soulignée. Elle permettrait d'éviter les risques liés :

- A l'augmentation de la pression foncière,
- A l'éclatement urbain du fait d'une mauvaise maîtrise des sols,
- A la fragilisation économique des communes en particulier les communes rurales qui seraient confrontées à des investissements coûteux pour créer des équipements nouveaux face à l'augmentation de la population,
- Au développement anarchique et spontané d'activités économiques le long du tracé.

Carte stratégique du SCOT Pic Saint-Loup – Haute Vallée de l'Hérault



Source : CG34 – SCOT du Pic Saint-Loup – Contribution à la phase diagnostic

Dans le cadre du **SCOT Pic Saint Loup – Haute Vallée de l’Hérault**, le Conseil Général de l’Hérault a exprimé une vision stratégique sur les domaines considérés comme les plus préoccupants. Le LIEN y tient une place prépondérante, **considéré comme une « limite »** entre le territoire urbain de la grande agglomération montpelliéraine (la ville « dense ») et le territoire préservé du Pic Saint Loup.

« Le LIEN joue un rôle central dans le développement stratégique du territoire : outil de réorganisation des déplacements, outil possible pour réduire les risques de manque en eau potable et outil de maîtrise du développement urbain.

L’étalement urbain se contient sur tout le Nord du territoire du SCOT, de Saint-Martin-de-Londres à Saint-Hilaire-de-Beauvoir, en passant par Saint-Mathieu-de-Trévières, et l’habitat se densifie au Sud (Saint-Gély-du-Fesc, Saint-Clément-de-Rivière, Teyran) afin de préserver les espaces naturels encore vierges d’urbanisation (...) ».

Les fonctions récréatives telles que les activités de pleine nature prennent une place prépondérante dans le développement de l’écotourisme de qualité : des hébergements différents au Sud (hôtels) qu’au Nord (gîtes, chambres d’hôtes et campings), une restauration de qualité présente sur tout le territoire.

L’agriculture se diversifie au profit d’un renforcement viticole et d’un développement des circuits courts et du bio.

Les fonctions économiques des deux pôles de Saint-Martin-de-Londres et de Saint-Mathieu-de-Trévières se renforcent pour devenir de véritables pôles concurrentiels au montpelliérain¹⁵.

¹⁵ Contribution à la phase diagnostic du SCOT du Pic St Loup (CG34/PADT-SOAT/juin 2008).

6. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS

L'étude socio-économique a pour objet de démontrer l'intérêt du projet pour la collectivité. Le bilan intègre :

- Les coûts de construction du LIEN,
- Les coûts d'entretien.

Le bilan intègre également les gains pour les usagers (gain de temps notamment) et pour la collectivité (amélioration de la sécurité) ; ces gains peuvent être appréciés en termes monétaires et être pris en compte dans les calculs du bilan socio-économique.

NB : les calculs de la rentabilité économique du projet sont établis à partir des trajets projetés sur les sections de voie étudiées. Les trajets d'approche vers le projet étudié ne sont pas intégrés.

A. Le coût du projet

1. Le coût de construction de la liaison

Les coûts de construction ont été fournis par le Conseil Général de l'Hérault et sont exprimés en euros TTC aux conditions économiques de l'année 2014.

Les coûts de construction sont ainsi les suivants :

- Section RD986-A750 : **39,1 M€₂₀₁₄ TTC**
- Déviation de Saint-Gély : **45,9 M€₂₀₁₄ TTC** dont 32,7 M€₂₀₁₄ TTC pour les échangeurs

Soit un montant global de travaux de **85 M€₂₀₁₄ TTC (y compris mesures compensatoires) et hors études et acquisitions foncières.**

Ce projet sera entièrement financé par le Conseil Général de l'Hérault.

2. Les coûts d'entretien

L'ensemble de la section comprise entre Saint-Gély et Bel-Air dispose d'un linéaire de 11,4 kilomètres. **Les coûts d'entretien s'élèvent à 0,633 M€₂₀₁₄ TTC par an.**

B. La rentabilité du projet

L'analyse des services rendus aux usagers et des avantages pour la collectivité, générés par la mise en service d'une infrastructure, s'apprécie à partir d'un certain nombre de critères traduisant l'efficacité économique et sociale de l'opération projetée. Ces critères permettent de définir la rentabilité économique de l'infrastructure.

La méthodologie officielle la plus récente pour calculer la rentabilité économique d'un projet d'infrastructure est "l'instruction-cadre relative aux méthodes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport", dite de Robien, du 25 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005. Elle préconise des valeurs tutélaires pour monétariser le temps, les victimes d'accident, la pollution de l'air, les nuisances sonores et l'effet de serre. Ces valeurs sont issues des réflexions menées jusqu'en 2001 par un groupe de travail du Commissariat Général au Plan présidé par M. Boiteux.

L'évaluation socio-économique consiste à évaluer et monétariser les coûts et gains générés par un projet par rapport à une situation de référence, c'est-à-dire une situation sans réalisation de ce projet.

Lors de l'évaluation, un bilan coûts / avantages est calculé pour les acteurs suivants :

- **les usagers** qui bénéficient :
 - o des gains de temps permis par le projet,
 - o des variations de coûts d'exploitation et d'entretien du véhicule du fait d'une réduction ou augmentation des kilomètres parcourus suite à la modification de leur itinéraire pour emprunter le projet,
 - o d'une amélioration de leur confort grâce à l'utilisation d'une nouvelle liaison de qualité.
- **l'Etat** qui bénéficie des variations de taxes (TVA, TIPP),
- **le gestionnaire** qui subit les coûts de construction et d'entretien de l'infrastructure,
- **la collectivité dans son ensemble** qui subit l'augmentation de la pollution liée aux effets réseaux suite à la mise en service du projet étudié.

1. Valeurs tutélaires

La valeur du temps retenue pour les VL est de $9,93 \text{ €}_{2012} \text{ veh} \times \text{h}$. Cette valeur évolue dans le temps en fonction de la dépense de consommation des ménages par tête avec une élasticité de 0,7.

Le malus d'inconfort est de :

- $0,07 \text{ €}_{2012} \times \text{veh} \times \text{km}$ pour les routes ordinaires de 7m,
- $0,04 \text{ €}_{2012} \times \text{veh} \times \text{km}$ pour les routes express de 7 m,
- $0,03 \text{ €}_{2012} \times \text{veh} \times \text{km}$ pour les artères interurbaines,
- $0,01 \text{ €}_{2012} \times \text{veh} \times \text{km}$ pour les routes à 2x2 voies express,
- $0,00 \text{ €}_{2012} \times \text{veh} \times \text{km}$ pour les autoroutes.

Seuls les VL sont concernés par ce calcul.

Les calculs de **coût d'entretien et d'amortissement des véhicules** sont basés sur les hypothèses suivantes :

- usure et entretien des véhicules :
 - o VL : $0,14 \text{ €}_{2012} \times \text{veh} \times \text{km}$
 - o PL : $0,21 \text{ €}_{2012} \times \text{veh} \times \text{km}$
- carburant :
 - o VL : $1,46 \text{ €}_{2012} / \text{litre}$
 - o PL : $1,39 \text{ €}_{2012} / \text{litre}$

La consommation des véhicules est de :

- 6 litres/100 km pour les VL.
- 33 litres/100 km pour les PL.

Cette consommation moyenne est issue des statistiques publiées sur le site du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (données 2012).

L'année de référence monétaire est l'année 2012. Les éléments monétarisés ont été calculés en €₂₀₁₂ en utilisant l'indice TP01 de l'INSEE pour les coûts.

Le bilan est réalisé sur une durée de 40 ans.

Le taux d'actualisation retenu est de 4 % jusqu'à 2038 et de 3,5 % au-delà. La méthodologie consiste à actualiser l'ensemble des coûts et avantages à l'année, précédant la mise en service complète du projet, soit 2020.

Dans tout le document, **les gains pour les acteurs en termes financiers sont positifs. Les pertes sont indiquées avec un signe négatif.**

2. Les gains pour les usagers

Ces avantages se décomposent en :

- gains ou pertes de temps,
- amélioration du confort (pour les VL exclusivement),
- variation des frais de fonctionnement des véhicules, c'est-à-dire entretien courant, pneumatiques, lubrifiants, consommation de carburant des véhicules, dépréciation des véhicules (pour les VL).

Gain ou perte de temps

Les mesures de temps de parcours actuel ont permis d'estimer les pertes de temps en heures de pointe et en heures creuses sur l'ensemble de la section et par sens de circulation. Ces temps de parcours ont été comparés avec ceux estimés une fois l'infrastructure aménagée.

Le tableau suivant présente le différentiel de gain de temps après aménagement en 2020.

Tableau 1 : gains en temps sur l'ensemble du projet

| | Section LIEN A750 - RD986 - Route à 2x1 voie | Section Déviation de St Gély - Route à 2x2 voies | Total |
|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|-------|
| Gain de temps/jour après aménagement (en secondes) | 5 931 605 | 250 525 | |
| Gain de temps monétarisé/an (en M€ ₂₀₁₂) | 5,89 | 0,25 | 6,14 |

Le projet permet de réduire les temps de parcours et ainsi apporte un avantage de 6,1 M€₂₀₁₂ aux usagers en 2020.

Amélioration du confort (pour les VL exclusivement)

L'ensemble de l'itinéraire actuel est aujourd'hui à 2x1 voie, avec des caractéristiques d'une route ordinaire de 7m. Demain, l'aménagement de la section du lien A750-RD986 va permettre aux automobilistes d'emprunter une route à 2x1 voie avec des caractéristiques d'artère interurbaine.

En ce qui concerne la déviation de Saint-Gély, désormais, elle sera une route à 2x2 voies.

Le tableau suivant présente le différentiel de confort après aménagement en 2020 sur les deux sections.

Tableau 2 : gains de confort en 2020, en M€₂₀₁₂

| | Section LIEN A750 - RD986 - Route à 2x1 voie | Section Déviation de St Gély - Route à 2x2 voies | Total |
|-------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|-------|
| Gain de confort monétarisé/an | 3,33 | 1,99 | 5,32 |

Les usagers bénéficieront de gains de confort en 2020 évalués à 5,3 M€₂₀₁₂

Gain en coûts d'exploitation

Les usagers vont bénéficier de diminutions de longueur de trajet qui leur permettra ainsi des gains de coûts d'exploitation des véhicules : moins de carburant, d'entretien courant, d'usure des pneumatiques, dépréciation du véhicule et d'utilisation de lubrifiants.

Le tableau suivant présente par section :

- les longueurs,
- les gains kilométriques,
- la répartition du trafic.

Tableau 3 : longueur, gains kilométriques et répartition du trafic sur la section A750-RD986

| | Km | | Gains km | Traffics/jour | | |
|-----------------------|-------|-------|----------|---------------|------------------|--------------|
| | Avant | Après | | TOTAL | Véhicules Légers | Poids Lourds |
| Section A750 - RD986 | 11,1 | 7,5 | 3,6 | 12 800 | 11 980 | 820 |
| Section A750 - RD127 | 7,7 | 4,8 | 2,9 | 3 400 | 3 185 | 215 |
| Section RD986 - RD127 | 6 | 2,7 | 3,3 | 1 500 | 1 390 | 110 |

Le tableau suivant présente les gains en carburant et en coût d'entretien par type de véhicule.

Tableau 4 : Gains en carburant et en coûts d'entretien en 2020, en M€₂₀₁₂, section A750-RD896

| | Carburant | Entretien | Total |
|------------------|-----------|-----------|-------|
| Véhicules Légers | 1,8 | 2,87 | 4,67 |
| Poids Lourds | 0,65 | 0,3 | 0,95 |

Quant à la section « déviation de Saint-Gély », il s'agit d'un aménagement sur place, et par conséquent la longueur de l'itinéraire n'est pas modifiée.

Le tableau suivant présente les gains monétarisés liés aux coûts d'exploitation des véhicules.

Tableau 5 : gains en coûts d'exploitation en 2020, en M€₂₀₁₂

| | Section LIEN A750 - RD986 - Route à 2x1 voie | Section Déviation de St Gély - Route à 2x2 voies | Total |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------------|-------|
| Gain en coûts d'exploitation des véhicules | 5,62 | 0 | 5,62 |

Ainsi, le nombre de kilomètres parcourus étant plus faibles avec le projet, les frais de fonctionnement des véhicules (VL+PL) seront moins élevés pour l'usager : **5,6 M€₂₀₁₂** en 2020.

3. Le bilan environnemental

La pollution de l'air est prise en compte à partir de la pollution due aux oxydes de carbone, de soufre et d'azote.

Les valeurs retenues sont alors de 0,01 €₂₀₁₂ par véhicule x km pour la pollution de l'air due aux véhicules légers et de 0,06 €₂₀₁₂ par véhicule x km pour la pollution de l'air due aux poids lourds.

En ce qui concerne l'effet de serre, les coûts appliqués sont de 0,089 €₂₀₁₂ par véhicule x km pour les véhicules légers contre 0,093 €₂₀₁₂ par véhicule x km pour les poids lourds.

La section « déviation de Saint-Gély » est un aménagement sur place avec une longueur identique à la route actuelle. Le bilan environnemental de cette section est nul.

Le tableau suivant présente les résultats liés à la pollution de l'air. Le projet a un effet positif sur la pollution de l'air pour la section LIEN A750-RD986 puisque le trajet est inférieur à la situation actuelle.

Tableau 6 : Pollution de l'air, en M€₂₀₁₂

| | Véhicules Légers | Poids Lourds | Total |
|----------------------------------------|------------------|--------------|-------|
| Pollution de l'air : gains monétarisés | 0,20 | 0,09 | 0,29 |

Le tableau suivant présente les résultats liés à l'effet de serre sur la section LIEN A750-RD986.

Tableau 7 : Effet de serre, en M€₂₀₁₂

| | Véhicules Légers | Poids Lourds | Total |
|------------------------------------|---------------------|-----------------|-------|
| Effet de serre : gains monétarisés | 1,82 | 0,13 | 1,95 |

Le bilan environnemental s'élève à un gain de 2,24 M€₂₀₁₂.

4. Le bilan pour la puissance publique

Le bilan des recettes de la puissance publique comprend les taxes collectées :

la TVA et la TIPP pour les véhicules légers,

la TIPP seule pour les poids lourds.

Le tableau suivant présente les gains ou pertes fiscales liés à l'aménagement de l'infrastructure.

Tableau 8 : Evaluation des gains ou pertes fiscales, en M€₂₀₁₂.

| | Véhicules Légers | Poids Lourds | Total |
|--------------------------|---------------------|-----------------|-------|
| Gains ou pertes fiscales | -0,91 | -0,31 | -1,22 |

Le bilan pour la puissance publique est négative, soit une perte fiscale de **1,2 M€₂₀₁₂**.

5. Le bilan pour le gestionnaire de l'infrastructure

Le gestionnaire d'infrastructure supporte les coûts de construction du projet et ensuite les coûts d'entretien.

Dans le cas de cette étude, le gestionnaire d'infrastructure est la puissance publique, mais il convient ici de l'isoler afin de faciliter la compréhension des calculs.

Les coûts de construction ont été fournis par le Conseil Général de l'Hérault et sont exprimés TTC aux conditions économiques de l'année 2013.

6. Le bilan pour la collectivité

Le bilan des gains et des pertes pour la collectivité s'évalue à partir des gains et pertes pour chacun des agents économiques en veillant à ne pas considérer les transferts entre agents économiques.

Les tableaux suivants détaillent les valeurs intermédiaires qui conduisent à un gain global de **18,1 M€₂₀₁₂** en 2020.

Tableau 9 : Bilan pour la collectivité par poste en 2020, en M€₂₀₀₀

| | Lien A750 - RD986 | Déviaton St Gély | Total |
|-------------------------------------------|-------------------|------------------|--------------|
| Gain de temps | 5,89 | 0,25 | 6,14 |
| Gain en coût d'exploitation des véhicules | 5,62 | | 5,62 |
| Gains de confort | 3,33 | 1,99 | 5,32 |
| Sous-total usagers | 14,84 | 2,24 | 17,08 |
| Pertes fiscales | -1,22 | | -1,22 |
| Gain en pollution | 2,24 | | 2,24 |
| Gain Total collectivité | 15,86 | 2,24 | 18,1 |

7. Avantages économiques et indicateurs de rentabilité

Le projet étudié est rentable pour la collectivité :

- le Taux de Rentabilité Interne à 20 ans est de 18,48 %,
- le bénéfice actualisé à 20 ans est de 114 M€₂₀₁₂ (intégrant le coefficient d'actualisation)
- le taux de rentabilité immédiate est de -20,64%.

Le projet présente une rentabilité économique positive à partir de la 6^{ème} année, principalement liée aux gains :

- de temps,
- de coûts d'exploitation des véhicules,
- de confort.

7. EVALUATION DE L'IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE

C. Evaluation des incidences directes

Les incidences directes liées à la réalisation du projet sont de deux types :

- Impact économique lié à la réalisation du chantier,
- Impact économique lié à l'entretien et à l'exploitation de l'infrastructure.

La construction du LIEN va se traduire par des effets directs et indirects concernant les entreprises primo-contractantes et sous-traitantes sur le chantier et hors chantier.

Les emplois directs correspondant au chantier peuvent être évalués à environ 300 pendant quatre à cinq ans.

Le chantier va également générer des emplois dérivés liés :

- A la fabrication des fournitures de chantier,
- Aux activités amont du chantier (productions supplémentaires de biens et de services entrant dans la fabrication des fournitures de chantier et non importées).

Enfin, le chantier va générer des emplois liés aux revenus distribués (hors revenus de transfert). Il s'agit principalement de supplément d'activités commerciales dans les domaines de l'alimentation, du logement, des loisirs et des transports.

L'activité économique générée par le LIEN une fois réalisé (en période de fonctionnement donc) va également créer des emplois d'entretien et d'exploitation :

- Emplois nécessaires au fonctionnement de l'infrastructure (emplois permanents et temporaires),
- Emplois liés aux travaux d'entretien,
- Emplois liés à la sécurité.

L'activité économique liée à l'infrastructure sera logiquement proportionnelle au trafic qui l'empruntera.

D. Evaluation des incidences indirectes

1. Effets socio-environnementaux

L'achèvement du LIEN aura des incidences (positives et négatives) sur la vie quotidienne des habitants des communes directement concernées par l'infrastructure (périmètre local) et au-delà (périmètre élargi). **Potentiellement, les effets du LIEN se feront sentir sur une population d'environ 478 000 habitants** (population du périmètre élargi).

▪ Effets sur la vie quotidienne

Ils concernent en particulier les nuisances sonores, les nuisances liées à la pollution et à l'insécurité.

En délestant une partie du trafic de transit proche ainsi que du transit de pénétration à destination de Montpellier, le LIEN aura pour effet d'atténuer les nuisances liées à la circulation sur les pénétrantes actuelles : RD102, RD127 ; RN109.

Les agglomérations de Grabels, Saint-Clément-de-Rivière, des Matelles, du Triadou, de Prades-le-Lez notamment profiteront d'une amélioration des conditions de vie : diminution des nuisances sonores (réduction du trafic, en particulier du trafic poids-lourds), amélioration des conditions de circulation (diminution de l'insécurité dans les traversées d'agglomérations) et de stationnement.

En limitant les perturbations liées aux circulations de type radial (périphérie/centre), le LIEN permettra à ces communes d'engager une mise en valeur de leurs espaces publics de voirie : requalification des entrées et sorties d'agglomérations, réaménagement des voies au profit des déplacements doux.

Par contre, le LIEN qui supportera à terme un important trafic occasionnera des nuisances sur la vie quotidiennes des habitants riverains. Ces nuisances seront toutefois réduites puisque le projet traverse essentiellement des espaces non urbanisés¹⁶.

▪ Effets liés au désenclavement des communes

Il s'agit là d'un des objectifs essentiels du LIEN : permettre le désenclavement des communes de l'arrière-pays et atténuer le déséquilibre entre le Nord et le Sud du territoire.

L'opposition entre la plaine urbanisée et l'arrière-pays se vérifie particulièrement dans la distribution des équipements qui donne accès à la consommation, à l'information, à la socialité. Certaines communes peu peuplées (trois communes du périmètre local ont moins de 500 habitants) parviennent difficilement à assurer le maintien des commerces et des services de première nécessité, les habitants dépendent ainsi de lieux parfois éloignés ou difficilement accessibles.

A ce titre, la réalisation du LIEN contribuera à l'apport d'un réel progrès social, en rapprochant les zones d'influence des principaux centres et en réduisant par conséquent les distances de déplacement. En ce qui concerne les déplacements les plus fréquents (domicile/travail notamment), le LIEN ne modifiera probablement pas l'influence considérable de la capitale régionale dont le pouvoir attractif restera aussi fort. Il permettra toutefois une meilleure diffusion des emplois à l'échelle de l'aire métropolitaine.

En revanche, les zones d'influence pour d'autres déplacements (consommation, services, etc.) seront sensiblement modifiées par le projet, en particulier dans le partage entre Montpellier et les autres polarités voisines comme Lunel via l'A9 ou Gignac via l'A75.

¹⁶ Ce chapitre renvoie à l'étude d'impact du dossier de DUP.

2. Effets sur la dynamique urbaine

Pour les communes les mieux situées vis-à-vis du projet, le LIEN aura un effet amplificateur de la dynamique résidentielle. A l'échelle du périmètre local, les communes de Grabels, Combaillaux, Saint-Gély-du-Fesc, le Triadou, Assas, Guzargues, Castries, Baillargues et Vendargues pourraient connaître une accélération de leur croissance démographique sous l'effet du LIEN. Notons que pour ces communes, les projections de croissance démographique (qui ne tiennent pas compte des effets du LIEN) sont en moyenne de 2.2% par an à l'horizon 2015.

D'autres communes du périmètre élargi devraient également connaître une accélération de leur croissance démographique sous l'effet du LIEN :

- Saint-Mathieu-de-Trévières (sur la RD17),
- Saint-Martin-de-Londres (sur la RD986).

L'élargissement de la dynamique résidentielle sera particulièrement sensible dans la partie Est du territoire, d'Assas à Sussargues, espace ouvert, en communication avec le Gard. C'est un territoire assez peu contraint qui connaîtra, avec le LIEN, une intensification de la pression foncière.

Globalement, le LIEN ne fera que conforter une dynamique de croissance déjà bien présente sur le territoire. Pour certaines communes en phase (provisoire ?) de saturation, les effets du LIEN seront moins sensibles.

L'effet positif du LIEN est sans nul doute qu'il permettra de structurer ce développement, de l'organiser, dans un espace en profonde mutation.

Parmi les **grands projets structurants** situés dans la zone d'influence du LIEN, certains bénéficieront pleinement des effets de la nouvelle infrastructure, en termes de desserte notamment :

- **Naussargues / Bel-Air** sur les communes de Juvignac, Grabels et Vailhauquès, identifié dans le SCOT de Montpellier Agglomération comme « site de développement d'enjeu communautaire » : ce projet d'envergure prévoit la création d'un vaste secteur ludique (type Odysseum), des commerces et équipements ainsi que de l'habitat,
- **Montpellier Campus Sud de France** : ce projet d'aménagement porté par la Ville de Montpellier va donner au campus universitaire un rayonnement international, il s'articule autour de la route de Mende (support du 4^{ème} axe de TCSP) jusqu'à la RD65 et Agropolis,
- **Triangle Vert** « écotourisme » sur les communes de Combaillaux, Vailhauquès et Murles.

3. Effets sur les structures et l'activité économique locale

Le LIEN répond à une **préoccupation d'aménagement du territoire**. Ses effets sur l'économie seront positifs à double titre :

- Il permettra à l'agglomération montpelliéraine de mieux organiser sa croissance,
- Il permettra aux communes de l'arrière-pays d'impulser leur développement économique (en facilitant l'accès aux zones d'activités, aux équipements et aux espaces touristiques).

L'agglomération montpelliéraine et ses franges sont marquées par une **économie résidentielle conséquente** et par une **économie métropolitaine¹⁷ de taille réduite mais en pleine expansion**. L'enjeu est bien d'améliorer l'articulation entre ces deux économies.

Le LIEN s'inscrit dans un territoire en développement avec notamment :

- Une économie résidentielle dominante, liée à la croissance démographique,
- Une économie moderne à forte valeur ajoutée liée à l'innovation (recherche, biotechnologies, TIC),
- Une très forte représentation de petites entreprises.

La tertiarisation économique a tendance à se diffuser sur l'ensemble du territoire. En termes d'évolution et en valeur relative, les communes situées au Nord de Montpellier (directement concernées par le LIEN) affichent les plus fortes vitalités dans ce domaine.

▪ Effets sur l'économie agricole¹⁸

Les communes les plus agricoles (à l'échelle du périmètre local) sont situées au-delà de la première couronne de l'agglomération : Saint-Jean-de-Cuculles, les Matelles, Vailhauquès, le Triadou, Assas ou encore Guzargues. Sur ces communes, les zones cultivées représentent une part encore très importante de la superficie communale. La vigne représente en moyenne plus de 50 % de la Surface Agricole Utile.

Sur l'emprise totale du projet, l'impact du LIEN sur les espaces agricoles est limité. Le LIEN impacte des zones agricoles sur un linéaire de 8 km environ. Le projet est en fait en majeure partie situé dans des zones où domine actuellement la garrigue.

Il faut toutefois tenir compte du fait qu'une partie non négligeable des terres agricoles touchées par le projet sont des vignes classées en AOC. Les communes de Saint-Gély-du-Fesc, les Matelles, le Triadou et Saint-Jean-de-Cuculles sont concernées par l'**appellation « Pic Saint-Loup »**. Dans ces communes, une dynamique de restructuration du vignoble et une démarche de qualité émergent peu à peu.

¹⁷ Fondée depuis le milieu des années 1980 sur le concept de technopole : Euromédecine, Agropolis, Millénaire, Antenna, Héliopolis.

¹⁸ Ce chapitre renvoie à l'étude d'impact du dossier deDUP.

Par ailleurs, les effets du projet concernent également la destruction des exploitations agricoles situées sur le tracé (apparition de délaissés, effets de coupure des chemins d'accès). Ces effets pourront être réduits par des opérations de remembrement et par le rétablissement des chemins d'accès.

Sur le plan socio-économique, les effets du LIEN sur le monde agricole seront globalement peu importants, considérant le faible poids économique de ce secteur d'activités.

Il convient également de signaler que la RD68 sera l'occasion, pour un certain nombre d'exploitants possédant déjà une structure d'expédition, d'accroître leurs possibilités d'essor, en recherchant des gains de temps et de coût d'expédition.

Enfin, une nouvelle infrastructure qui drainera un flux important de véhicules pourra faciliter l'écoulement des produits locaux de l'agriculture à travers notamment l'aménagement de petites aires de vente qui pourraient être développées à proximité des points d'échanges.

▪ Effets sur le tourisme

La région possède une vocation touristique reconnue en raison de sa géographie (littoral, garrigues et piémont des Cévennes), de son climat et de son histoire. Toutes les formes d'activités touristiques (tourisme balnéaire, tourisme vert, tourisme culturel et tourisme sportif) trouvent ici des lieux d'épanouissement privilégiés :

- **Sites et monuments historiques** (villages de Cambous ou de Saint-Guilhem-le-Désert, châteaux, églises romanes, etc.),
- **Sites naturels** (grotte des Demoiselles, grotte de la Clamouse, cirque de Navacelles, gorges de la Vis et de l'Hérault, vallée de la Buège, Pic Saint-Loup, ravin des Arcs, etc.),
- **Sites d'activités sportives** (l'Hérault pour les sports en eaux vives et la pêche sportive, les garrigues et les massifs boisés du Pic Saint-Loup pour les randonnées équestres, pédestres et en VTT),
- **Manifestations culturelles** (concerts, festivals, expositions, etc.).

Pourtant, à l'échelle du périmètre élargi (hors Montpellier et Mauguio), les équipements touristiques sont globalement peu nombreux. Il est donc nécessaire de développer la capacité d'accueil des communes pour qu'une infrastructure adaptée comme le LIEN permette d'irriguer et de découvrir les nombreux espaces et sites touristiques existants. Car la « manne » touristique est essentielle pour l'économie locale : elle se traduit par des apports financiers importants et elle est génératrice d'emplois (en moyenne 1.3 mois d'emploi par unité de personnel permanent). Les effets en termes de création d'emplois se feront surtout sentir dans les secteurs à fort potentiel touristique où l'arrivée de touristes supplémentaires conduirait, selon le ratio précédent, à plus que doubler pendant les deux ou trois mois de saison le nombre d'emplois liés au tourisme.

Le fait de fluidifier le trafic autour et vers les pôles touristiques existants aura pour effet d'améliorer leur fréquentation et d'affirmer leur développement. Ainsi, les habitants de Montpellier et des communes de la plaine littorale auront plus de facilités pour accéder aux sites touristiques du Nord

de l'agglomération. De même, en période estivale, **la diffusion des touristes du littoral¹⁹ vers l'arrière-pays sera facilitée par le LIEN.**

Le projet de LIEN facilitera le développement d'un **tourisme de proximité** et de séjour de courte durée à condition que l'information soit communiquée correctement aussi bien au niveau de la promotion générale (dans les brochures et dépliant touristiques) qu'au niveau même de la voie (grâce à une signalétique adaptée répondant à une charte spécifique).

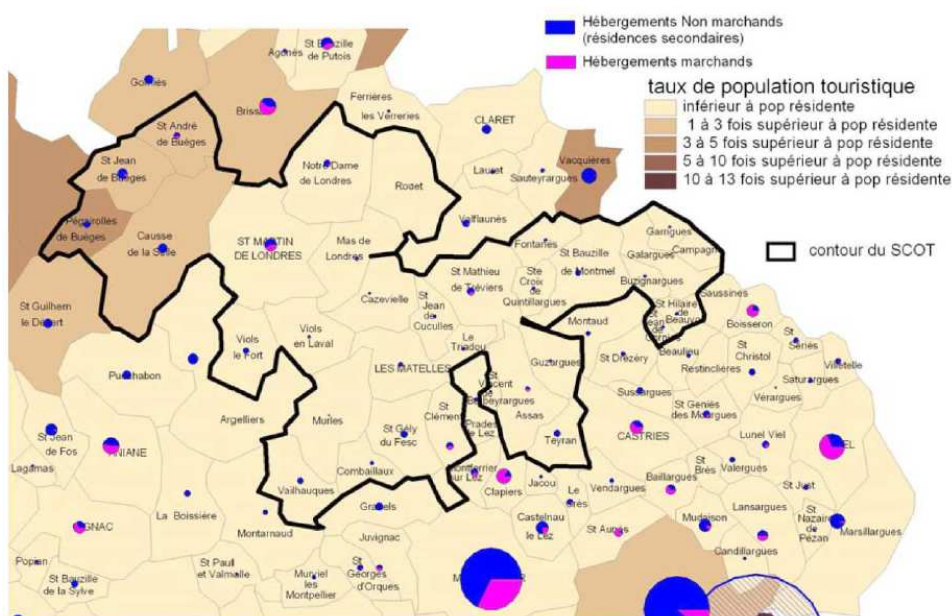
Afin de soutenir le secteur économique du tourisme, le Département de l'Hérault a adopté en septembre 2005 le **schéma départemental de développement du tourisme et des loisirs (SDDTL)**. Ce schéma se décline en sept destinations distinctes : le LIEN concerne plus particulièrement la destination « **Garrigues** ».

« Aux portes de Montpellier, le développement de la destination « Garrigues » est étroitement lié à celui de l'agglomération. Sa vocation touristique s'articule au pied du Pic Saint-Loup et aux bords de l'Hérault, autour des **loisirs de plein air**. Destination la moins peuplée du département, mais en pleine croissance périurbaine, c'est le territoire qui présente le **plus faible parc d'hébergements.** »²⁰

A l'échelle du périmètre élargi (hors Montpellier et Mauguio), les communes offrant le plus d'hébergements touristiques sont Castries, Clapiers, Aniane, Saint-Martin-de-Londres, Baillargues, Lansargues et Saint-Mathieu-de-Trévières.

Quelques projets d'hébergement touristique « haut de gamme » pourraient directement bénéficier des effets du LIEN : à Saint-Bauzille-de-Montmel, à Combaillaux/Saint-Gély-du-Fesc, à Saint-Gély-du-Fesc/Saint-Clément-de-Rivière (domaine de Saint-Sauveur).

Capacité totale des hébergements



Source : CG34 / PADT-SOAT / Juin 2008

¹⁹ 80% des touristes se répartissent sur le littoral,

²⁰ Contribution à la phase diagnostic du SCOT du Pic Saint-Loup (CG37/PADT-SOAT/juin 2008).

▪ Effets sur les activités tertiaires et secondaires

En tant que nouvelle infrastructure de communication qui va permettre de désenclaver et de développer l'arrière-pays montpelliérain, le LIEN aura indéniablement un effet dynamisant en particulier sur les activités secondaires et tertiaires.

Les premières entreprises susceptibles de profiter du LIEN sont tout d'abord les **entreprises du BTP** ainsi que leur sous-traitant, non seulement du fait des retombées directes liées aux travaux mais également du fait de la croissance démographique et urbaine générée par la nouvelle infrastructure (économie résidentielle).

L'impact sur les activités secondaires sera notable, en particulier sur les communes qui ont déjà une forte représentation d'entreprises du BTP, avec parfois de grosses unités comme à Vendargues, Baillargues, Saint-Gély-du-Fesc, Saint-Georges-d'Orques, Juvignac ou Vailhauquès.

Notons qu'un projet tel que le LIEN peut mobiliser environ 300 personnes pendant quatre à cinq ans, les entreprises locales pouvant être à même de répondre à la demande. De plus, le projet devrait créer des activités de sous-traitance dans les domaines tels que l'ingénierie routière, les espaces verts, les équipements électriques, la signalisation, etc.

L'impact du LIEN sur les activités tertiaires sera également important, ces activités (services, commerces, etc.) étant très liées aux transports. Le tissu économique local qui a une forte spécialisation tertiaire sera conforté par l'achèvement du LIEN.

La réalisation du LIEN aura un impact direct sur le tissu commercial. En effet, **la nouvelle infrastructure va élargir la zone de chalandise des hypermarchés et pôles commerciaux existants :**

- Autour du **pôle commercial de Leclerc-Grand Sud** à Saint-Aunès, localisé au départ du LIEN, sa zone d'attraction commerciale se trouvera directement élargie jusqu'au pied du Pic Saint-Loup,
- Autour du **pôle commercial Carrefour-Trifontaine** de Saint-Clément-de-Rivière qui a déjà bénéficié de la réalisation de la déviation de Saint-Gély-du-Fesc et devient plus rapidement accessible pour toute la zone Ouest de l'agglomération,
- Pôle commercial et de services de la **ZAC des Verriès** à Saint-Gély-du-Fesc.

Par ailleurs, le LIEN aura des effets très positifs sur le plan des relations professionnelles et tendra à **accroître le volume des déplacements d'affaires**. Il jouera un rôle fondamental pour l'accès à l'aéroport de Montpellier-Fréjorgues pour l'ensemble des professionnels du Nord de l'agglomération.

▪ Situation au regard des Z.A.E. existantes et en projet

Le Conseil Général de l'Hérault a mis en place en 2007 un schéma économique des Z.A.E dont l'objectif est double :

- Mettre en réseaux les espaces économiques structurants du département,
- Soutenir les parcs d'activités d'équilibre à l'échelle intercommunale.

Il s'agit aujourd'hui de ne plus « disperser » les projets mais de créer une offre cohérente, lisible et de qualité. Aussi, le Département contribue à l'accueil des entreprises sur des zones d'activités dans la mesure où elles respectent la « Charte de qualité des Z.A.E. ».

L'objectif du Département est d'équilibrer le territoire départemental et inciter à la création de parcs d'activités structurants à l'échelon intercommunal. Les caractéristiques de ces zones pour obtenir l'aide départementale sont :

- Une **QUALITE** : aménagement paysager et environnemental, offre de services, mode de gestion voire d'animation de la Z.A.E. au sein de l'EPCI,
- Une **DIMENSION** : taille minimale de 10 hectares,
- Un rôle en termes d'**AMENAGEMENT DU TERRITOIRE** : implantation sur un territoire prioritaire de développement ou de renforcement de bassin de vie,
- Un rôle **SOCIAL** : implantation sur un territoire prioritaire de création d'emplois.

Plusieurs zones d'activités existent sur le périmètre d'influence locale du LIEN : en majorité, ces zones sont petites, mixtes et ont été créées à l'échelon local pour permettre le transfert de l'intérieur de la commune, d'entreprises à la fois artisanales, industrielles ou commerciales (zone Innovation sur Teyran, les Cousteliers sur Castries, Parc Alfalion sur Baillargues, etc.).

D'autres zones ont une vocation plus ciblée industrielle (ZI Vallée du Salaison sur Vendargues, le Patus à Saint-Vincent-de-Barbeyrargues, ZAE de Bel-Air à Vailhauquès, ZAE les Avants à Saint-Mathieu-de-Trévières, Prades-le-Lez), activités du bâtiment (sur Vendargues, Saint-Vincent-de-Barbeyrargues, Saint-Georges-d'Orques) ou tertiaire (Tour de Lauzard sur Saint-Gély-du-Fesc, les Portes Domitiennes sur Vendargues, la Tuilerie sur Grabels).

Dans leur ensemble, les entreprises installées sur ces différentes zones d'activités ont un marché micro-régional. Elles traduisent assez bien la spécialisation économique de chaque commune.

Sur la **trentaine de zones d'activités recensées dans le périmètre d'étude**, 7 font l'objet d'un projet d'extension ou de création. Pour les zones d'activités existantes, le taux de remplissage moyen est relativement élevé : **certaines zones d'activités ont un potentiel de développement important vis-à-vis des effets dynamisants du LIEN.**

On peut ainsi noter :

- La ZAE du Mijoulan (Saint-Georges-d'Orques), à vocation artisanale, présente un important potentiel de développement (de 50 à 100 %),
- Au lieu-dit Bel-Air, un projet de ZAE est à l'étude dans le cadre de la communauté de communes du Pic Saint-Loup, situé au carrefour entre le LIEN et l'A750, ce projet offre d'importantes potentialités²¹,
- La zone d'activités de la Tuilerie-Valsière est une extension future du parc d'Euromédecine, sa dynamique de remplissage est donc liée au développement de ce parc.
- La zone des Baronnes située au Sud-Est de Prades-le-Lez est étroitement liée au développement, à moins de 2 km, du pôle d'Agropolis (Baillarguet) situé sur la commune de Montferrier-sur-Lez. Ce dernier lui permet de jouer un rôle d'appoint pour certaines activités de sous-traitance notamment,
- Sur Saint-Clément-de-Rivière, il existe une zone d'activités commerciale (non définie comme telle) sur laquelle est implanté l'hypermarché Carrefour (6800m²). localisé au départ de la route de Ganges, cet équipement a permis le développement d'un pôle commercial important dont les possibilités d'extension sont limitées,
- Sur Saint-Gély-du-Fesc, la zone dite des Verriès, zone privée, a été mise en œuvre seulement dans sa première tranche de 5 hectares. Située en aval de l'entrée du bourg, elle se trouve en contact de l'échangeur de la déviation et offre un important potentiel de développement autour d'activités commerciales et de services (projet de **multiplexe**),
- La ZAE des Cousteliers (mixte), sur Castries, offre d'importantes possibilités de développement (de 25 à 50%), cette zone se situe en contact du LIEN,
- La zone de la Vallée du Salaison est la plus importante des zones d'activités existante de la zone d'étude. Située à l'Ouest de la commune de Vendargues, elle est bien desservie par les RN113 et 110. Localisée à 3 km de l'échangeur de l'A9, elle se positionne à 1.5 km du départ du LIEN,
- La zone d'activités mixtes de Routous, sur Vendargues, offre un potentiel de développement important (de 25 à 50%),
- La zone d'activités commerciale de Saint-Antoine, sur la commune de Saint-Aunès, offre également un potentiel de développement important (de 25 à 50%).

²¹ Le projet dominant de ZAE ou d'extension de ZAE sur ce territoire reste celui de l'extension Bel-Air dont une partie se situe sur Vailhauquès. L'orientation de ce parc d'activités devrait tendre vers une valorisation des filières « énergies renouvelables », « matériel de construction » et « agroalimentaire ». Actuellement, seulement 7 hectares sont occupés. A terme, elle devrait atteindre 50 hectares avec pour objectif la création de 1200 à 1500 emplois. Ce parc s'inscrit dans une démarche de développement durable, notamment au vu de sa situation géographique et topographique. La prise en compte des paysages et de l'environnement des communes est réelle. Il représente une porte ouverte pour la zone du SCOT « Pays Cœur d'Hérault » de Gignac à Clermont-l'Hérault. Son impact (positif ou non) sera plus lisible sur le Cœur d'Hérault. Cependant, Bel-Air pourra impacter le territoire du SCOT du Pic Saint-Loup en term d'habitat avec une nouvelle vague de population.

Source : contribution à la phase diagnostic du SCOT de Pic Saint-Loup – CG34/PADT-SOAT – juin 2008.

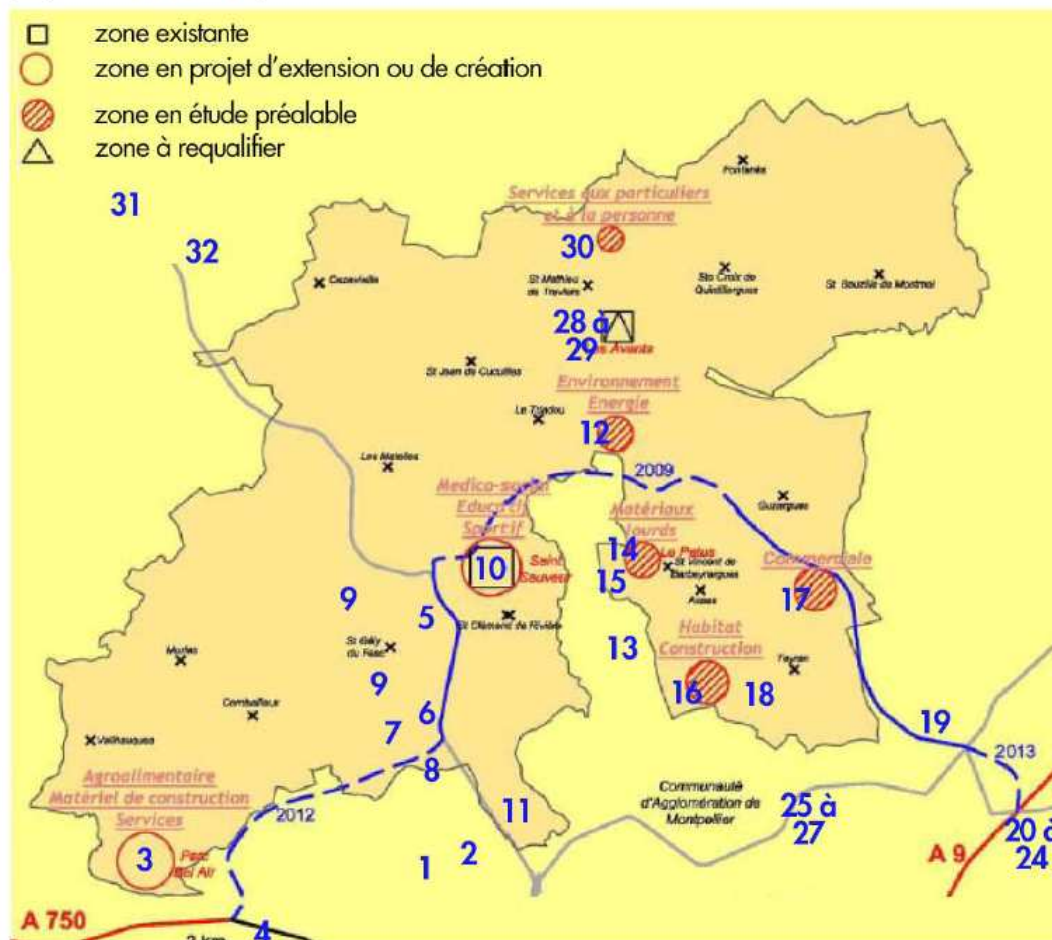
| N° sur le plan | Communes | Nom | Activités |
|----------------|----------------------------------------------|--------------------------|--------------------------------------------------------------|
| 1 | Grabels (avec Montpellier) | Euromèdecine | Tertiaire spécialisé |
| 2 | Grabels | La Tuilerie | Mixte |
| 3 | Vailhauquès | Bel-Air* | Agroalimentaire, industrie et services |
| 4 | Saint-Georges-d'Orques | Mijoulan | Artisanat |
| 5 | Saint-Gély-du-Fesc | Rouergas | Mixte (artisanat, logistique, commerciale et industrielle) |
| 6 | Saint-Gély-du-Fesc | Les Vautes | |
| 7 | Saint-Gély-du-Fesc | Les Verries | |
| 8 | Saint-Gély-du-Fesc | Tour de Lauzard | |
| 9 | Saint-Gély-du-Fesc | ZAE Nord et Sud | |
| 10 | Saint-Clément-de-Rivière (avec les Matelles) | Saint Sauveur* | Mixte (artisanat, logistique, commerciale + services) |
| 11 | Saint-Clément-de-Rivière | Trifontaine | Services et commerces |
| 12 | Le Triadou | * | Industrie et tertiaire spécialisé (environnement et énergie) |
| 13 | Prades-le-Lez | Les Baronnes | Artisanat |
| 14 | Saint-Vincent-de-Barbeyrargues | Le Patus* | Industrie |
| 15 | Saint-Vincent-de-Barbeyrargues | La Fleurette | |
| 16 | Assas | * | Artisanat (BTP construction) |
| 17 | Teyran | Innovation | Mixte (artisanat, logistique, commerciale) |
| 18 | Teyran | Cavinous | Industrie |
| 19 | Castries | Les Cousteliers | Mixte (artisanat, commerces) |
| 20 | Baillargues | Parc Massane | Artisanat |
| 21 | Baillargues | Aftalion | Mixte |
| 22 | Baillargues | La Biste | Mixte (artisanat, logistique, commerciale et industrielle) |
| 23 | Baillargues | La Veymala | |
| 24 | Baillargues | La Malaoutière/le Corail | Mixte (artisanat, logistique) |
| 25 | Vendargues | Portes Domitiennes | Mixte |
| 26 | Vendargues | Vallée du Salaison | Mixte |
| 27 | Vendargues | Routous | Mixte |
| 28 | Saint-Mathieu-de-Trévières | Les Avants | |
| 29 | Saint-Mathieu-de-Trévières | L'institut | |
| 30 | Saint-Mathieu-de-Trévières | * | Tertiaire (services) |
| 31 | Saint-Martin-de-Londres | Route du Frouzet | Artisanat |
| 32 | Saint-Martin-de-Londres | La Placade* | Mixte |

*zones d'activités en projet d'extension ou de création

La répartition des espaces économiques à l'échelle du périmètre (cf carte ci-après) montre trois grandes zones qui se distinguent :

- Au Sud, une zone axée et tournée vers Montpellier, fonctionnant dans une complémentarité sectorisée,
- A l'Ouest, une zone rurale où Saint-Martin-de-Londres joue un rôle de pôle d'équilibre en développant un projet de parc d'activité (La Placade) en plus de la ZAE existante,
- Au centre, une zone économique autour de Saint-Mathieu-de-Trévières, autre pôle d'équilibre du territoire.

Situation des zones d'activités économiques existantes, en projet ou en étude concernées par le projet du LIEN (d'après carte du CG34)



Même si l'on admet que la qualité du réseau de transport n'est pas forcément le critère déterminant dans le choix d'implantation d'une entreprise (sauf si l'activité est directement liée aux transports), le LIEN aura indéniablement un effet structurant sur l'extension des zones d'activités existantes ou la création de nouvelles zones.

Les effets du projet seront d'autant plus marqués que la distance à un point d'échange sera faible. A ce titre, les zones d'activités bien situées et bénéficiant d'un faible taux de remplissage seront les premières à profiter des effets du LIEN pour l'implantation de nouvelles entreprises : c'est notamment le cas du Parc Aftalion sur Baillargues, des Vautes sur Saint-Gély-du-Fesc, du Parc Saint-Sauveur sur Saint-Clément-de-Rivière et du Parc d'activités de Bel-Air sur Vailhauquès.

A l'échelle du périmètre d'étude, le LIEN aura pour effet de renforcer et de densifier les zones d'activités situées aux points stratégiques, en particulier :

- **Aux deux extrémités Est et Ouest** où le SCOT prévoit d'ores et déjà de nouveaux espaces pour les activités économiques,
- **A proximité des points d'échange** notamment sur la RD986 (parcs de saint-Sauveur, des Vautes et des Verriès), sur la RD17 (ZAE du Patus et de la Fleurette) et sur la RD21 (zone d'innovation).

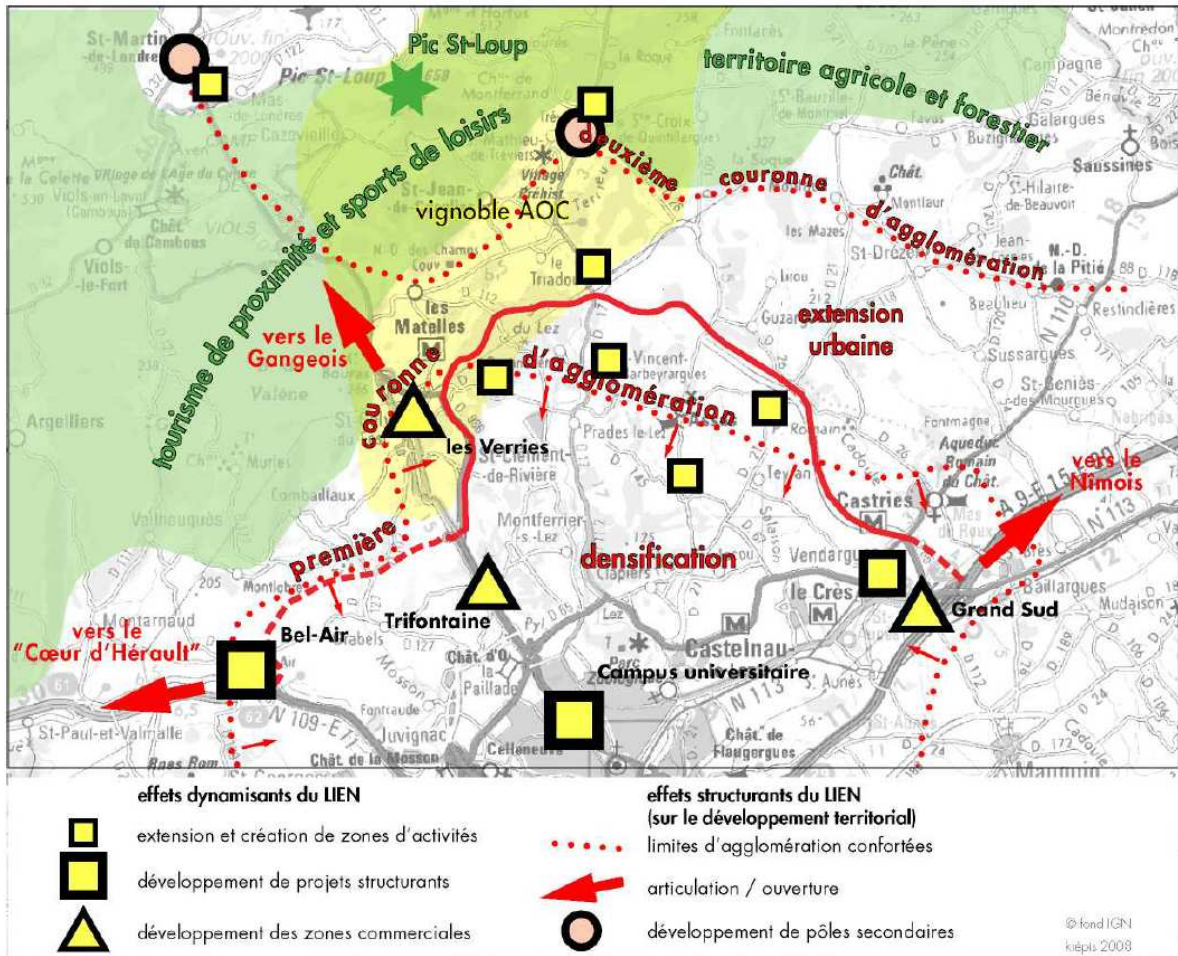
La création « spontanée » de petites nouvelles zones d'activités proches des points d'échange est un risque. Toutefois, ce risque semble faible, d'une part parce que les zones d'activités se définissent désormais à l'échelle intercommunale où le développement de projets structurants est recherché, d'autre part parce que l'offre est déjà importante et n'apparaît pas saturée ; la demande est relativement modeste et la croissance future ne nécessite pas une multiplication de l'offre en zones d'activités.

Le Conseil Général prévoit l'élaboration d'une **Charte Paysagère** qui donnera un cadre de références et des recommandations précises pour les projets urbains et d'aménagement situés autour du LIEN.

E. Synthèse des effets socio-économiques du projet

| | |
|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Trafic | Diminution globale du trafic sur les principales pénétrantes |
| 2. Accessibilité | - Réduction des temps de trajet pour les déplacements périphériques Est/Ouest et Nord/Sud - Désenclavement des communes de l'arrière-pays |
| 3. Sécurité | Réduction notable du nombre d'accidents notamment en entrée et sortie d'agglomérations (pour les communes traversées par les pénétrantes) |
| 4. Développement urbain | - Accentuation du développement urbain - Elargissement du phénomène résidentiel à l'Est |
| 5. Agriculture | Meilleur écoulement des productions agricoles |
| 6. Industrie et artisanat | Densification des activités aux deux extrémités du LIEN et à proximité des points d'échange, le long des principales pénétrantes Nord/Sud |
| 7. Commerces et services | Extension de la zone de chalandise des hypermarchés Leclerc à Saint-Aunès et Carrefour-Trifontaine à Saint-Clément |
| 8. Tourisme | - Amélioration de la fréquentation touristique de l'arrière-pays - Augmentation des structures touristiques d'accueil - Développement d'un tourisme de proximité axé sur la découverte et les loisirs sportifs |
| 9. Emploi | - Mobilisation d'environ 300 actifs du BTP pendant 4 à 5 ans - Nombreux emplois induits par le développement urbain (services) et par la dynamisation de l'économie notamment tertiaire |
| 10. Cadre de vie | - Amélioration sensible des conditions de vie des riverains des communes traversées par les pénétrantes - Création de nouveaux équipements de proximité - Modification des perceptions aux abords immédiats de la nouvelle voie (compensées par un traitement paysager spécifique). |

Synthèse des effets du LIEN sur la dynamique économique et territoriale - krépis



**Annexe – Éléments économiques et financiers relatifs
aux variantes V2, V3 et V4**

VARIANTE 2

VARIANTE 2 : SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS

L'étude socio-économique a pour objet de démontrer l'intérêt du projet pour la collectivité. Le bilan intègre :

- Les coûts de construction du LIEN,
- Les coûts d'entretien.

Le bilan intègre également les gains pour les usagers (gain de temps notamment) et pour la collectivité (amélioration de la sécurité) ; ces gains peuvent être appréciés en termes monétaires et être pris en compte dans les calculs du bilan socio-économique.

NB : les calculs de la rentabilité économique du projet sont établis à partir des trajets projetés sur les sections de voie étudiées. Les trajets d'approche vers le projet étudié ne sont pas intégrés.

A. Le coût du projet

1. Le coût de construction de la liaison

Les coûts de construction ont été fournis par le Conseil Général de l'Hérault et sont exprimés en euros TTC aux conditions économiques de l'année 2014.

Les coûts de construction sont ainsi les suivants :

- Section Bel Air/ Nord St Gély du Fesc (Rouquet) : **64.4 M€₂₀₁₄ TTC**
- Echangeur Nord et Sud de St Gély du Fesc : **20.6 M€₂₀₁₄ TTC**
- Mise à 2X2 voies de la déviation de Saint-Gély du Fesc : **14.5 M€₂₀₁₄ TTC** (à moyen-long terme)

Soit un montant global de travaux à moyen-long terme de **99,5 M€₂₀₁₄ TTC (y compris mesures compensatoires) et hors études et acquisitions foncières.**

Ce projet sera entièrement financé par le Conseil Général de l'Hérault.

2. Les coûts d'entretien

L'ensemble de la section comprise entre Saint-Gély et Bel-Air dispose d'un linéaire de 11,4 kilomètres. **Les coûts d'entretien s'élèvent à 0,633 M€₂₀₁₄ TTC par an.**

B. La rentabilité du projet

L'analyse des services rendus aux usagers et des avantages pour la collectivité, générés par la mise en service d'une infrastructure, s'apprécie à partir d'un certain nombre de critères traduisant l'efficacité

économique et sociale de l'opération projetée. Ces critères permettent de définir la rentabilité économique de l'infrastructure.

La méthodologie officielle la plus récente pour calculer la rentabilité économique d'un projet d'infrastructure est "l'instruction-cadre relative aux méthodes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport", dite de Robien, du 25 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005. Elle préconise des valeurs tutélaires pour monétariser le temps, les victimes d'accident, la pollution de l'air, les nuisances sonores et l'effet de serre. Ces valeurs sont issues des réflexions menées jusqu'en 2001 par un groupe de travail du Commissariat Général au Plan présidé par M. Boiteux.

L'évaluation socio-économique consiste à évaluer et monétariser les coûts et gains générés par un projet par rapport à une situation de référence, c'est-à-dire une situation sans réalisation de ce projet.

Lors de l'évaluation, un bilan coûts / avantages est calculé pour les acteurs suivants :

- **les usagers** qui bénéficient :
 - o des gains de temps permis par le projet,
 - o des variations de coûts d'exploitation et d'entretien du véhicule du fait d'une réduction ou augmentation des kilomètres parcourus suite à la modification de leur itinéraire pour emprunter le projet,
 - o d'une amélioration de leur confort grâce à l'utilisation d'une nouvelle liaison de qualité.
- **l'Etat** qui bénéficie des variations de taxes (TVA, TIPP),
- **le gestionnaire** qui subit les coûts de construction et d'entretien de l'infrastructure,
- **la collectivité dans son ensemble** qui subit l'augmentation de la pollution liée aux effets réseaux suite à la mise en service du projet étudié.
-

1. Valeurs tutélaires

La valeur du temps retenue pour les VL est de $9,93 \text{ €}_{2012} \text{ veh} \times \text{h}$. Cette valeur évolue dans le temps en fonction de la dépense de consommation des ménages par tête avec une élasticité de 0,7.

Le malus d'inconfort est de :

- $0,07 \text{ €}_{2012} \times \text{veh} \times \text{km}$ pour les routes ordinaires de 7m,
- $0,04 \text{ €}_{2012} \times \text{veh} \times \text{km}$ pour les routes express de 7 m,
- $0,03 \text{ €}_{2012} \times \text{veh} \times \text{km}$ pour les artères interurbaines,
- $0,01 \text{ €}_{2012} \times \text{veh} \times \text{km}$ pour les routes à 2x2 voies express,
- $0,00 \text{ €}_{2012} \times \text{veh} \times \text{km}$ pour les autoroutes.

Seuls les VL sont concernés par ce calcul.

Les calculs de **coût d'entretien et d'amortissement des véhicules** sont basés sur les hypothèses suivantes :

- usure et entretien des véhicules :

- VL : 0,14 €₂₀₁₂ x veh x km
- PL : 0,21 €₂₀₁₂ x veh x km
- carburant :
 - VL : 1,46 €₂₀₁₂ / litre
 - PL : 1,39 €₂₀₁₂ / litre

La consommation des véhicules est de :

- 6 litres/100 km pour les VL.
- 33 litres/100 km pour les PL.

Cette consommation moyenne est issue des statistiques publiées sur le site du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (données 2012).

L'année de référence monétaire est l'année 2012. Les éléments monétarisés ont été calculés en €₂₀₁₂ en utilisant l'indice TP01 de l'INSEE pour les coûts.

Le bilan est réalisé sur une durée de 40 ans.

Le taux d'actualisation retenu est de 4 % jusqu'à 2038 et de 3,5 % au-delà. La méthodologie consiste à actualiser l'ensemble des coûts et avantages à l'année, précédant la mise en service complète du projet, soit 2020.

Dans tout le document, **les gains pour les acteurs en termes financiers sont positifs. Les pertes sont indiquées avec un signe négatif.**

2. Les gains pour les usagers

Ces avantages se décomposent en :

- gains ou pertes de temps,
- amélioration du confort (pour les VL exclusivement),
- variation des frais de fonctionnement des véhicules, c'est-à-dire entretien courant, pneumatiques, lubrifiants, consommation de carburant des véhicules, dépréciation des véhicules (pour les VL).

Gain ou perte de temps

Les mesures de temps de parcours actuel ont permis d'estimer les pertes de temps en heures de pointe et en heures creuses sur l'ensemble de la section et par sens de circulation. Ces temps de parcours ont été comparés avec ceux estimés une fois l'infrastructure aménagée.

Le tableau suivant présente le différentiel de gain de temps après aménagement en 2020.

Tableau 1 : gains en temps sur l'ensemble du projet

| | Section LIEN A750 - RD986 - Route à 2x1 voie | Section Déviation de St Gély - Route à 2x2 voies | Total |
|------------------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------------|-------|
| Gain de temps/jour après aménagement (en secondes) | 5 121 256 | 327 427 | |
| Gain de temps monétarisé/an (en M€ ₂₀₁₂) | 5,09 € | 0,32 € | 5,41 |

Le projet permet de réduire les temps de parcours et ainsi apporte un avantage de 5,41 M€₂₀₁₂ aux usagers en 2020.

Amélioration du confort (pour les VL exclusivement)

L'ensemble de l'itinéraire actuel est aujourd'hui à 2x1 voie, avec des caractéristiques d'une route ordinaire de 7m. Demain, l'aménagement de la section du lien A750-RD986 va permettre aux automobilistes d'emprunter une route à 2x1 voie avec des caractéristiques d'artère interurbaine.

En ce qui concerne la déviation de Saint-Gély, désormais, elle sera une route à 2x2 voies.

Le tableau suivant présente le différentiel de confort après aménagement en 2020 sur les deux sections.

Tableau 2 : gains de confort en 2020, en M€₂₀₁₂

| | Section LIEN A750 - RD986 - Route à 2x1 voie | Section Déviation de St Gély - Route à 2x2 voies | Total |
|-------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------------|-------|
| Gain de confort monétarisé/an | 2,87 | 1,94 | 4,81 |

Les usagers bénéficieront de gains de confort en 2020 évalués à 4,81 M€₂₀₁₂

Gain en coûts d'exploitation

Les usagers vont bénéficier de diminutions de longueur de trajet qui leur permettra ainsi des gains de coûts d'exploitation des véhicules : moins de carburant, d'entretien courant, d'usure des pneumatiques, dépréciation du véhicule et d'utilisation de lubrifiants.

Le tableau suivant présente par section :

- les longueurs,
- les gains kilométriques,
- la répartition du trafic.

Gain en carburant et en coûts d'entretien

Le tableau suivant présente les gains en carburant et en coût d'entretien par type de véhicule.

Tableau 4 : Gains en carburant et en coûts d'entretien en 2020, en M€₂₀₁₂, section A750-RD896

| | Carburant | Entretien | Total |
|------------------|-----------|-----------|-------|
| Véhicules Légers | 0,39 | 0,62 | 1,01 |
| Poids Lourds | 0,16 | 0,08 | 0,24 |

Quant à la section « déviation de Saint-Gély », il s'agit d'un aménagement sur place, et par conséquent la longueur de l'itinéraire n'est pas modifiée.

Le tableau suivant présente les gains monétarisés liés aux coûts d'exploitation des véhicules.

Tableau 5 : gains en coûts d'exploitation en 2020, en M€₂₀₁₂

| | Section LIEN A750 - RD986 - Route à 2x1 voie | Section Déviation de St Gély - Route à 2x2 voies | Total |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------------|-------|
| Gain en coûts d'exploitation des véhicules | 1,26 | 0 | 1,25 |

Ainsi, le nombre de kilomètres parcourus étant plus faibles avec le projet, les frais de fonctionnement des véhicules (VL+PL) seront moins élevés pour l'utilisateur : **1,25 M€₂₀₁₂** en 2020.

3. Le bilan environnemental

La pollution de l'air est prise en compte à partir de la pollution due aux oxydes de carbone, de soufre et d'azote.

Les valeurs retenues sont alors de 0,01 €₂₀₁₂ par véhicule x km pour la pollution de l'air due aux véhicules légers et de 0,06 €₂₀₁₂ par véhicule x km pour la pollution de l'air due aux poids lourds.

En ce qui concerne l'effet de serre, les coûts appliqués sont de 0,089 €₂₀₁₂ par véhicule x km pour les véhicules légers contre 0,093 €₂₀₁₂ par véhicule x km pour les poids lourds.

La section « déviation de Saint-Gély » est un aménagement sur place avec une longueur identique à la route actuelle. Le bilan environnemental de cette section est nul.

Le tableau suivant présente les résultats liés à la pollution de l'air. Le projet a un effet positif sur la pollution de l'air pour la section LIEN A750-RD986 puisque le trajet est inférieur à la situation actuelle.

Tableau 6 : Pollution de l'air, en M€₂₀₁₂

| | Véhicules Légers | Poids Lourds | Total |
|----------------------------------------|---------------------|-----------------|-------|
| Pollution de l'air : gains monétarisés | 0,05 | 0,02 | 0,07 |

Le tableau suivant présente les résultats liés à l'effet de serre sur la section LIEN A750-RD986.

Tableau 7 : Effet de serre, en M€₂₀₁₂

| | Véhicules Légers | Poids Lourds | Total |
|------------------------------------|---------------------|-----------------|-------|
| Effet de serre : gains monétarisés | 0,4 | 0,33 | 0,43 |

Le bilan environnemental s'élève à un gain de 0,5 M€₂₀₁₂.

4. Le bilan pour la puissance publique

Le bilan des recettes de la puissance publique comprend les taxes collectées :

la TVA et la TIPP pour les véhicules légers,

la TIPP seule pour les poids lourds.

Le tableau suivant présente les gains ou pertes fiscales liés à l'aménagement de l'infrastructure.

Tableau 8 : Evaluation des gains ou pertes fiscales, en M€₂₀₁₂.

| | Véhicules Légers | Poids Lourds | Total |
|--------------------------|---------------------|-----------------|-------|
| Gains ou pertes fiscales | -0,19 | -0,08 | -0,27 |

Le bilan pour la puissance publique est négative, soit une perte fiscale de **0,27 M€₂₀₁₂**.

5. Le bilan pour le gestionnaire de l'infrastructure

Le gestionnaire d'infrastructure supporte les coûts de construction du projet et ensuite les coûts d'entretien.

Dans le cas de cette étude, le gestionnaire d'infrastructure est la puissance publique, mais il convient ici de l'isoler afin de faciliter la compréhension des calculs.

Les coûts de construction ont été fournis par le Conseil Général de l'Hérault et sont exprimés TTC aux conditions économiques de l'année 2013.

6. Le bilan pour la collectivité

Le bilan des gains et des pertes pour la collectivité s'évalue à partir des gains et pertes pour chacun des agents économiques en veillant à ne pas considérer les transferts entre agents économiques.

Les tableaux suivants détaillent les valeurs intermédiaires qui conduisent à un gain global de **11,7 M€₂₀₁₂** en 2020.

Tableau 9 : Bilan pour la collectivité par poste en 2020, en M€₂₀₀₀

| | Lien A750 - RD986 | Déviaton St Gély | Total |
|-------------------------------------------|-------------------|------------------|--------------|
| Gain de temps | 5,1 | 0,3 | 5,4 |
| Gain en coût d'exploitation des véhicules | 1,25 | | 1,25 |
| Gains de confort | 2,87 | 1,94 | 4,81 |
| Sous-total usagers | 9,22 | 2,24 | 11,46 |
| Pertes fiscales | -0,27 | | -0,27 |
| Gain en pollution | 0,5 | | 0,5 |
| Gain Total collectivité | 9,45 | 2,24 | 11,69 |

7. Avantages économiques et indicateurs de rentabilité

Le projet étudié est rentable pour la collectivité :

- le Taux de Rentabilité Interne à 20 ans est de 11,26 %,
- le bénéfice actualisé à 20 ans est de 77,8 M€₂₀₁₂ (intégrant le coefficient d'actualisation)
- le taux de rentabilité immédiate est de -11,31%.

Le projet présente une rentabilité économique positive à partir de la 9^{ème} année, principalement liée aux gains :

- de temps,
- de coûts d'exploitation des véhicules,
- de confort.

VARIANTE 3

VARIANTE 3 : SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS

L'étude socio-économique a pour objet de démontrer l'intérêt du projet pour la collectivité. Le bilan intègre :

- Les coûts de construction du LIEN,
- Les coûts d'entretien.

Le bilan intègre également les gains pour les usagers (gain de temps notamment) et pour la collectivité (amélioration de la sécurité) ; ces gains peuvent être appréciés en termes monétaires et être pris en compte dans les calculs du bilan socio-économique.

NB : les calculs de la rentabilité économique du projet sont établis à partir des trajets projetés sur les sections de voie étudiées. Les trajets d'approche vers le projet étudié ne sont pas intégrés.

A. Le coût du projet

1. Le coût de construction de la liaison

Les coûts de construction ont été fournis par le Conseil Général de l'Hérault et sont exprimés en euros TTC aux conditions économiques de l'année 2014.

Les coûts de construction sont ainsi les suivants :

- Section Bel Air/ Nord St Gély du Fesc (Rouquet) : **69.4 M€₂₀₁₄ TTC**
- Echangeur Nord et Sud de St Gély du Fesc : **20.6 M€₂₀₁₄ TTC**
- Mise à 2X2 voies de la déviation de Saint-Gély du Fesc : **14.5 M€₂₀₁₄ TTC** (à moyen-long terme)

Soit un montant global de travaux à moyen-long terme de **104,5 M€₂₀₁₄ TTC (y compris mesures compensatoires) et hors études et acquisitions foncières.**

Ce projet sera entièrement financé par le Conseil Général de l'Hérault.

2. Les coûts d'entretien

L'ensemble de la section comprise entre Saint-Gély et Bel-Air dispose d'un linéaire de 11,4 kilomètres. **Les coûts d'entretien s'élèvent à 0,633 M€₂₀₁₄ TTC par an.**

B. La rentabilité du projet

L'analyse des services rendus aux usagers et des avantages pour la collectivité, générés par la mise en service d'une infrastructure, s'apprécie à partir d'un certain nombre de critères traduisant l'efficacité

économique et sociale de l'opération projetée. Ces critères permettent de définir la rentabilité économique de l'infrastructure.

La méthodologie officielle la plus récente pour calculer la rentabilité économique d'un projet d'infrastructure est "l'instruction-cadre relative aux méthodes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport", dite de Robien, du 25 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005. Elle préconise des valeurs tutélaires pour monétariser le temps, les victimes d'accident, la pollution de l'air, les nuisances sonores et l'effet de serre. Ces valeurs sont issues des réflexions menées jusqu'en 2001 par un groupe de travail du Commissariat Général au Plan présidé par M. Boiteux.

L'évaluation socio-économique consiste à évaluer et monétariser les coûts et gains générés par un projet par rapport à une situation de référence, c'est-à-dire une situation sans réalisation de ce projet.

Lors de l'évaluation, un bilan coûts / avantages est calculé pour les acteurs suivants :

- **les usagers** qui bénéficient :
 - o des gains de temps permis par le projet,
 - o des variations de coûts d'exploitation et d'entretien du véhicule du fait d'une réduction ou augmentation des kilomètres parcourus suite à la modification de leur itinéraire pour emprunter le projet,
 - o d'une amélioration de leur confort grâce à l'utilisation d'une nouvelle liaison de qualité.
- **l'Etat** qui bénéficie des variations de taxes (TVA, TIPP),
- **le gestionnaire** qui subit les coûts de construction et d'entretien de l'infrastructure,
- **la collectivité dans son ensemble** qui subit l'augmentation de la pollution liée aux effets réseaux suite à la mise en service du projet étudié.
-

1. Valeurs tutélaires

La valeur du temps retenue pour les VL est de $9,93 \text{ €}_{2012} \text{ veh} \times \text{h}$. Cette valeur évolue dans le temps en fonction de la dépense de consommation des ménages par tête avec une élasticité de 0,7.

Le malus d'inconfort est de :

- $0,07 \text{ €}_{2012} \times \text{veh} \times \text{km}$ pour les routes ordinaires de 7m,
- $0,04 \text{ €}_{2012} \times \text{veh} \times \text{km}$ pour les routes express de 7 m,
- $0,03 \text{ €}_{2012} \times \text{veh} \times \text{km}$ pour les artères interurbaines,
- $0,01 \text{ €}_{2012} \times \text{veh} \times \text{km}$ pour les routes à 2x2 voies express,
- $0,00 \text{ €}_{2012} \times \text{veh} \times \text{km}$ pour les autoroutes.

Seuls les VL sont concernés par ce calcul.

Les calculs de **coût d'entretien et d'amortissement des véhicules** sont basés sur les hypothèses suivantes :

- usure et entretien des véhicules :

- VL : 0,14 €₂₀₁₂ x veh x km
- PL : 0,21 €₂₀₁₂ x veh x km
- carburant :
 - VL : 1,46 €₂₀₁₂ / litre
 - PL : 1,39 €₂₀₁₂ / litre

La consommation des véhicules est de :

- 6 litres/100 km pour les VL.
- 33 litres/100 km pour les PL.

Cette consommation moyenne est issue des statistiques publiées sur le site du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (données 2012).

L'année de référence monétaire est l'année 2012. Les éléments monétarisés ont été calculés en €₂₀₁₂ en utilisant l'indice TP01 de l'INSEE pour les coûts.

Le bilan est réalisé sur une durée de 40 ans.

Le taux d'actualisation retenu est de 4 % jusqu'à 2038 et de 3,5 % au-delà. La méthodologie consiste à actualiser l'ensemble des coûts et avantages à l'année, précédant la mise en service complète du projet, soit 2020.

Dans tout le document, **les gains pour les acteurs en termes financiers sont positifs. Les pertes sont indiquées avec un signe négatif.**

2. Les gains pour les usagers

Ces avantages se décomposent en :

- gains ou pertes de temps,
- amélioration du confort (pour les VL exclusivement),
- variation des frais de fonctionnement des véhicules, c'est-à-dire entretien courant, pneumatiques, lubrifiants, consommation de carburant des véhicules, dépréciation des véhicules (pour les VL).

Gain ou perte de temps

Les mesures de temps de parcours actuel ont permis d'estimer les pertes de temps en heures de pointe et en heures creuses sur l'ensemble de la section et par sens de circulation. Ces temps de parcours ont été comparés avec ceux estimés une fois l'infrastructure aménagée.

Le tableau suivant présente le différentiel de gain de temps après aménagement en 2020.

Tableau 1 : gains en temps sur l'ensemble du projet

| | Section LIEN A750 - RD986 - Route à 2x1 voie | Section Déviation de St Gély - Route à 2x2 voies | Total |
|------------------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------------|-------|
| Gain de temps/jour après aménagement (en secondes) | 5 151 976 | 327 427 | |
| Gain de temps monétarisé/an (en M€ ₂₀₁₂) | 5,12 € | 0,32 € | 5,44 |

Le projet permet de réduire les temps de parcours et ainsi apporte un avantage de 5,44 M€₂₀₁₂ aux usagers en 2020.

Amélioration du confort (pour les VL exclusivement)

L'ensemble de l'itinéraire actuel est aujourd'hui à 2x1 voie, avec des caractéristiques d'une route ordinaire de 7m. Demain, l'aménagement de la section du lien A750-RD986 va permettre aux automobilistes d'emprunter une route à 2x1 voie avec des caractéristiques d'artère interurbaine.

En ce qui concerne la déviation de Saint-Gély, désormais, elle sera une route à 2x2 voies.

Le tableau suivant présente le différentiel de confort après aménagement en 2020 sur les deux sections.

Tableau 2 : gains de confort en 2020, en M€₂₀₁₂

| | Section LIEN A750 - RD986 - Route à 2x1 voie | Section Déviation de St Gély - Route à 2x2 voies | Total |
|-------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------------|-------|
| Gain de confort monétarisé/an | 2,88 | 1,94 | 4,82 |

Les usagers bénéficieront de gains de confort en 2020 évalués à 4,82 M€₂₀₁₂

Gain en coûts d'exploitation

Les usagers vont bénéficier de diminutions de longueur de trajet qui leur permettra ainsi des gains de coûts d'exploitation des véhicules : moins de carburant, d'entretien courant, d'usure des pneumatiques, dépréciation du véhicule et d'utilisation de lubrifiants.

Le tableau suivant présente par section :

- les longueurs,
- les gains kilométriques,
- la répartition du trafic.

Gain en carburant et en coûts d'entretien

Le tableau suivant présente les gains en carburant et en coût d'entretien par type de véhicule.

Tableau 4 : Gains en carburant et en coûts d'entretien en 2020, en M€₂₀₁₂, section A750-RD896

| | Carburant | Entretien | Total |
|------------------|-----------|-----------|-------|
| Véhicules Légers | 0,89 | 1,41 | 2,30 |
| Poids Lourds | 0,33 | 0,15 | 0,48 |

Quant à la section « déviation de Saint-Gély », il s'agit d'un aménagement sur place, et par conséquent la longueur de l'itinéraire n'est pas modifiée.

Le tableau suivant présente les gains monétarisés liés aux coûts d'exploitation des véhicules.

Tableau 5 : gains en coûts d'exploitation en 2020, en M€₂₀₁₂

| | Section LIEN A750 - RD986 - Route à 2x1 voie | Section Déviation de St Gély - Route à 2x2 voies | Total |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------------|-------|
| Gain en coûts d'exploitation des véhicules | 2,78 | 0 | 2,78 |

Ainsi, le nombre de kilomètres parcourus étant plus faibles avec le projet, les frais de fonctionnement des véhicules (VL+PL) seront moins élevés pour l'utilisateur : **2,78 M€₂₀₁₂** en 2020.

3. Le bilan environnemental

La pollution de l'air est prise en compte à partir de la pollution due aux oxydes de carbone, de soufre et d'azote.

Les valeurs retenues sont alors de 0,01 €₂₀₁₂ par véhicule x km pour la pollution de l'air due aux véhicules légers et de 0,06 €₂₀₁₂ par véhicule x km pour la pollution de l'air due aux poids lourds.

En ce qui concerne l'effet de serre, les coûts appliqués sont de 0,089 €₂₀₁₂ par véhicule x km pour les véhicules légers contre 0,093 €₂₀₁₂ par véhicule x km pour les poids lourds.

La section « déviation de Saint-Gély » est un aménagement sur place avec une longueur identique à la route actuelle. Le bilan environnemental de cette section est nul.

Le tableau suivant présente les résultats liés à la pollution de l'air. Le projet a un effet positif sur la pollution de l'air pour la section LIEN A750-RD986 puisque le trajet est inférieur à la situation actuelle.

Tableau 6 : Pollution de l'air, en M€₂₀₁₂

| | Véhicules Légers | Poids Lourds | Total |
|----------------------------------------|---------------------|-----------------|-------|
| Pollution de l'air : gains monétarisés | 0,1 | 0,04 | 0,14 |

Le tableau suivant présente les résultats liés à l'effet de serre sur la section LIEN A750-RD986.

Tableau 7 : Effet de serre, en M€₂₀₁₂

| | Véhicules Légers | Poids Lourds | Total |
|------------------------------------|---------------------|-----------------|-------|
| Effet de serre : gains monétarisés | 0,9 | 0,07 | 0,97 |

Le bilan environnemental s'élève à un gain de 1,1 M€₂₀₁₂.

4. Le bilan pour la puissance publique

Le bilan des recettes de la puissance publique comprend les taxes collectées :

la TVA et la TIPP pour les véhicules légers,

la TIPP seule pour les poids lourds.

Le tableau suivant présente les gains ou pertes fiscales liés à l'aménagement de l'infrastructure.

Tableau 8 : Evaluation des gains ou pertes fiscales, en M€₂₀₁₂.

| | Véhicules Légers | Poids Lourds | Total |
|--------------------------|---------------------|-----------------|-------|
| Gains ou pertes fiscales | -0,45 | -0,16 | -0,61 |

Le bilan pour la puissance publique est négative, soit une perte fiscale de **0,61 M€₂₀₁₂**.

5. Le bilan pour le gestionnaire de l'infrastructure

Le gestionnaire d'infrastructure supporte les coûts de construction du projet et ensuite les coûts d'entretien.

Dans le cas de cette étude, le gestionnaire d'infrastructure est la puissance publique, mais il convient ici de l'isoler afin de faciliter la compréhension des calculs.

Les coûts de construction ont été fournis par le Conseil Général de l'Hérault et sont exprimés TTC aux conditions économiques de l'année 2013.

6. Le bilan pour la collectivité

Le bilan des gains et des pertes pour la collectivité s'évalue à partir des gains et pertes pour chacun des agents économiques en veillant à ne pas considérer les transferts entre agents économiques.

Les tableaux suivants détaillent les valeurs intermédiaires qui conduisent à un gain global de **13,5 M€₂₀₁₂** en 2020.

Tableau 9 : Bilan pour la collectivité par poste en 2020, en M€₂₀₀₀

| | Lien A750 - RD986 | Déviation St Gély | Total |
|-------------------------------------------|-------------------|-------------------|--------------|
| Gain de temps | 5,12 | 0,32 | 5,44 |
| Gain en coût d'exploitation des véhicules | 2,7 | | 2,7 |
| Gains de confort | 2,88 | 1,94 | 4,82 |
| Sous-total usagers | 10,7 | 2,26 | 12,96 |
| Pertes fiscales | -0,6 | | -0,6 |
| Gain en pollution | 1,1 | | 1.1 |
| Gain Total collectivité | 11,2 | 2,26 | 13,46 |

7. Avantages économiques et indicateurs de rentabilité

Le projet étudié est rentable pour la collectivité :

- le Taux de Rentabilité Interne à 20 ans est de 12,74 %,
- le bénéfice actualisé à 20 ans est de 100,8 M€₂₀₁₂ (intégrant le coefficient d'actualisation)
- le taux de rentabilité immédiate est de -12,47%.

Le projet présente une rentabilité économique positive à partir de la 8^{ème} année, principalement liée aux gains :

- de temps,
- de coûts d'exploitation des véhicules,
- de confort.

VARIANTE 4

VARIANTE 4 : SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS

L'étude socio-économique a pour objet de démontrer l'intérêt du projet pour la collectivité. Le bilan intègre :

- Les coûts de construction du LIEN,
- Les coûts d'entretien.

Le bilan intègre également les gains pour les usagers (gain de temps notamment) et pour la collectivité (amélioration de la sécurité) ; ces gains peuvent être appréciés en termes monétaires et être pris en compte dans les calculs du bilan socio-économique.

NB : les calculs de la rentabilité économique du projet sont établis à partir des trajets projetés sur les sections de voie étudiées. Les trajets d'approche vers le projet étudié ne sont pas intégrés.

A. Le coût du projet

1. Le coût de construction de la liaison

Les coûts de construction ont été fournis par le Conseil Général de l'Hérault et sont exprimés en euros TTC aux conditions économiques de l'année 2014.

Les coûts de construction sont ainsi les suivants :

- Section Bel Air/ Nord St Gély du Fesc (Galabert) : **109,4 M€₂₀₁₄ TTC**
- Echangeur Nord et Sud de St Gély du Fesc : **20.6 M€₂₀₁₄ TTC**
- Mise à 2X2 voies de la déviation de Saint-Gély du Fesc : **14.5 M€₂₀₁₄ TTC** (à moyen-long terme)

Soit un montant global de travaux à moyen-long terme de **144,5 M€₂₀₁₄ TTC (y compris mesures compensatoires) et hors études et acquisitions foncières.**

Ce projet sera entièrement financé par le Conseil Général de l'Hérault.

2. Les coûts d'entretien

L'ensemble de la section comprise entre Saint-Gély et Bel-Air dispose d'un linéaire de 11,4 kilomètres. **Les coûts d'entretien s'élèvent à 0,633 M€₂₀₁₄ TTC par an.**

B. La rentabilité du projet

L'analyse des services rendus aux usagers et des avantages pour la collectivité, générés par la mise en service d'une infrastructure, s'apprécie à partir d'un certain nombre de critères traduisant l'efficacité

économique et sociale de l'opération projetée. Ces critères permettent de définir la rentabilité économique de l'infrastructure.

La méthodologie officielle la plus récente pour calculer la rentabilité économique d'un projet d'infrastructure est "l'instruction-cadre relative aux méthodes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport", dite de Robien, du 25 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005. Elle préconise des valeurs tutélaires pour monétariser le temps, les victimes d'accident, la pollution de l'air, les nuisances sonores et l'effet de serre. Ces valeurs sont issues des réflexions menées jusqu'en 2001 par un groupe de travail du Commissariat Général au Plan présidé par M. Boiteux.

L'évaluation socio-économique consiste à évaluer et monétariser les coûts et gains générés par un projet par rapport à une situation de référence, c'est-à-dire une situation sans réalisation de ce projet.

Lors de l'évaluation, un bilan coûts / avantages est calculé pour les acteurs suivants :

- **les usagers** qui bénéficient :
 - o des gains de temps permis par le projet,
 - o des variations de coûts d'exploitation et d'entretien du véhicule du fait d'une réduction ou augmentation des kilomètres parcourus suite à la modification de leur itinéraire pour emprunter le projet,
 - o d'une amélioration de leur confort grâce à l'utilisation d'une nouvelle liaison de qualité.
- **l'Etat** qui bénéficie des variations de taxes (TVA, TIPP),
- **le gestionnaire** qui subit les coûts de construction et d'entretien de l'infrastructure,
- **la collectivité dans son ensemble** qui subit l'augmentation de la pollution liée aux effets réseaux suite à la mise en service du projet étudié.
-

1. Valeurs tutélaires

La valeur du temps retenue pour les VL est de $9,93 \text{ €}_{2012} \text{ veh} \times \text{h}$. Cette valeur évolue dans le temps en fonction de la dépense de consommation des ménages par tête avec une élasticité de 0,7.

Le malus d'inconfort est de :

- $0,07 \text{ €}_{2012} \times \text{veh} \times \text{km}$ pour les routes ordinaires de 7m,
- $0,04 \text{ €}_{2012} \times \text{veh} \times \text{km}$ pour les routes express de 7 m,
- $0,03 \text{ €}_{2012} \times \text{veh} \times \text{km}$ pour les artères interurbaines,
- $0,01 \text{ €}_{2012} \times \text{veh} \times \text{km}$ pour les routes à 2x2 voies express,
- $0,00 \text{ €}_{2012} \times \text{veh} \times \text{km}$ pour les autoroutes.

Seuls les VL sont concernés par ce calcul.

Les calculs de **coût d'entretien et d'amortissement des véhicules** sont basés sur les hypothèses suivantes :

- usure et entretien des véhicules :

- VL : 0,14 €₂₀₁₂ x veh x km
- PL : 0,21 €₂₀₁₂ x veh x km
- carburant :
 - VL : 1,46 €₂₀₁₂ / litre
 - PL : 1,39 €₂₀₁₂ / litre

La consommation des véhicules est de :

- 6 litres/100 km pour les VL.
- 33 litres/100 km pour les PL.

Cette consommation moyenne est issue des statistiques publiées sur le site du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (données 2012).

L'année de référence monétaire est l'année 2012. Les éléments monétarisés ont été calculés en €₂₀₁₂ en utilisant l'indice TP01 de l'INSEE pour les coûts.

Le bilan est réalisé sur une durée de 40 ans.

Le taux d'actualisation retenu est de 4 % jusqu'à 2038 et de 3,5 % au-delà. La méthodologie consiste à actualiser l'ensemble des coûts et avantages à l'année, précédant la mise en service complète du projet, soit 2020.

Dans tout le document, **les gains pour les acteurs en termes financiers sont positifs. Les pertes sont indiquées avec un signe négatif.**

2. Les gains pour les usagers

Ces avantages se décomposent en :

- gains ou pertes de temps,
- amélioration du confort (pour les VL exclusivement),
- variation des frais de fonctionnement des véhicules, c'est-à-dire entretien courant, pneumatiques, lubrifiants, consommation de carburant des véhicules, dépréciation des véhicules (pour les VL).

Gain ou perte de temps

Les mesures de temps de parcours actuel ont permis d'estimer les pertes de temps en heures de pointe et en heures creuses sur l'ensemble de la section et par sens de circulation. Ces temps de parcours ont été comparés avec ceux estimés une fois l'infrastructure aménagée.

Le tableau suivant présente le différentiel de gain de temps après aménagement en 2020.

Tableau 1 : gains en temps sur l'ensemble du projet

| | Section LIEN A750 - RD986 - Route à 2x1 voie | Section Déviation de St Gély - Route à 2x2 voies | Total |
|------------------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------------|-------|
| Gain de temps/jour après aménagement (en secondes) | 4 629 736 | 327 427 | |
| Gain de temps monétarisé/an (en M€ ₂₀₁₂) | 4,60 € | 0,32 € | 4,92 |

Le projet permet de réduire les temps de parcours et ainsi apporte un avantage de 4,92 M€₂₀₁₂ aux usagers en 2020.

Amélioration du confort (pour les VL exclusivement)

L'ensemble de l'itinéraire actuel est aujourd'hui à 2x1 voie, avec des caractéristiques d'une route ordinaire de 7m. Demain, l'aménagement de la section du lien A750-RD986 va permettre aux automobilistes d'emprunter une route à 2x1 voie avec des caractéristiques d'artère interurbaine.

En ce qui concerne la déviation de Saint-Gély, désormais, elle sera une route à 2x2 voies.

Le tableau suivant présente le différentiel de confort après aménagement en 2020 sur les deux sections.

Tableau 2 : gains de confort en 2020, en M€₂₀₁₂

| | Section LIEN A750 - RD986 - Route à 2x1 voie | Section Déviation de St Gély - Route à 2x2 voies | Total |
|-------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------------|-------|
| Gain de confort monétarisé/an | 2,64 | 1,94 | 4,58 |

Les usagers bénéficieront de gains de confort en 2020 évalués à 4,58 M€₂₀₁₂

Gain en coûts d'exploitation

Les usagers vont bénéficier de diminutions de longueur de trajet qui leur permettra ainsi des gains de coûts d'exploitation des véhicules : moins de carburant, d'entretien courant, d'usure des pneumatiques, dépréciation du véhicule et d'utilisation de lubrifiants.

Le tableau suivant présente par section :

- les longueurs,
- les gains kilométriques,
- la répartition du trafic.

Gain en carburant et en coûts d'entretien

Le tableau suivant présente les gains en carburant et en coût d'entretien par type de véhicule.

Tableau 4 : Gains en carburant et en coûts d'entretien en 2020, en M€₂₀₁₂, section A750-RD896

| | Carburant | Entretien | Total |
|------------------|-----------|-----------|-------|
| Véhicules Légers | 0,17 | 0,27 | 0,44 |
| Poids Lourds | 0,07 | 0,03 | 0,1 |

Quant à la section « déviation de Saint-Gély », il s'agit d'un aménagement sur place, et par conséquent la longueur de l'itinéraire n'est pas modifiée.

Le tableau suivant présente les gains monétarisés liés aux coûts d'exploitation des véhicules.

Tableau 5 : gains en coûts d'exploitation en 2020, en M€₂₀₁₂

| | Section LIEN A750 - RD986 - Route à 2x1 voie | Section Déviation de St Gély - Route à 2x2 voies | Total |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------------|-------|
| Gain en coûts d'exploitation des véhicules | 0,54 | 0 | 0,54 |

Ainsi, le nombre de kilomètres parcourus étant plus faibles avec le projet, les frais de fonctionnement des véhicules (VL+PL) seront moins élevés pour l'utilisateur : **0,54 M€₂₀₁₂** en 2020.

3. Le bilan environnemental

La pollution de l'air est prise en compte à partir de la pollution due aux oxydes de carbone, de soufre et d'azote.

Les valeurs retenues sont alors de 0,01 €₂₀₁₂ par véhicule x km pour la pollution de l'air due aux véhicules légers et de 0,06 €₂₀₁₂ par véhicule x km pour la pollution de l'air due aux poids lourds.

En ce qui concerne l'effet de serre, les coûts appliqués sont de 0,089 €₂₀₁₂ par véhicule x km pour les véhicules légers contre 0,093 €₂₀₁₂ par véhicule x km pour les poids lourds.

La section « déviation de Saint-Gély » est un aménagement sur place avec une longueur identique à la route actuelle. Le bilan environnemental de cette section est nul.

Le tableau suivant présente les résultats liés à la pollution de l'air. Le projet a un effet positif sur la pollution de l'air pour la section LIEN A750-RD986 puisque le trajet est inférieur à la situation actuelle.

Tableau 6 : Pollution de l'air, en M€₂₀₁₂

| | Véhicules Légers | Poids Lourds | Total |
|----------------------------------------|---------------------|-----------------|-------|
| Pollution de l'air : gains monétarisés | 0,02 | 0,01 | 0,03 |

Le tableau suivant présente les résultats liés à l'effet de serre sur la section LIEN A750-RD986.

Tableau 7 : Effet de serre, en M€₂₀₁₂

| | Véhicules Légers | Poids Lourds | Total |
|------------------------------------|---------------------|-----------------|-------|
| Effet de serre : gains monétarisés | 0,17 | 0,01 | 0,18 |

Le bilan environnemental s'élève à un gain de 0,18 M€₂₀₁₂.

4. Le bilan pour la puissance publique

Le bilan des recettes de la puissance publique comprend les taxes collectées :

la TVA et la TIPP pour les véhicules légers,

la TIPP seule pour les poids lourds.

Le tableau suivant présente les gains ou pertes fiscales liés à l'aménagement de l'infrastructure.

Tableau 8 : Evaluation des gains ou pertes fiscales, en M€₂₀₁₂.

| | Véhicules Légers | Poids Lourds | Total |
|--------------------------|---------------------|-----------------|-------|
| Gains ou pertes fiscales | -0,09 | -0,03 | -0,12 |

Le bilan pour la puissance publique est négative, soit une perte fiscale de **0,12 M€₂₀₁₂**.

5. Le bilan pour le gestionnaire de l'infrastructure

Le gestionnaire d'infrastructure supporte les coûts de construction du projet et ensuite les coûts d'entretien.

Dans le cas de cette étude, le gestionnaire d'infrastructure est la puissance publique, mais il convient ici de l'isoler afin de faciliter la compréhension des calculs.

Les coûts de construction ont été fournis par le Conseil Général de l'Hérault et sont exprimés TTC aux conditions économiques de l'année 2013.

6. Le bilan pour la collectivité

Le bilan des gains et des pertes pour la collectivité s'évalue à partir des gains et pertes pour chacun des agents économiques en veillant à ne pas considérer les transferts entre agents économiques.

Les tableaux suivants détaillent les valeurs intermédiaires qui conduisent à un gain global de **10,1 M€₂₀₁₂** en 2020.

Tableau 9 : Bilan pour la collectivité par poste en 2020, en M€₂₀₀₀

| | Lien A750 - RD986 | Déviaton St Gély | Total |
|-------------------------------------------|-------------------|------------------|--------------|
| Gain de temps | 4,60 | 0,32 | 4,92 |
| Gain en coût d'exploitation des véhicules | 0,54 | | 0,54 |
| Gains de confort | 2,64 | 1,94 | 4,58 |
| Sous-total usagers | 7,78 | 2,26 | 10,04 |
| Pertes fiscales | -0,1 | | -0,1 |
| Gain en pollution | 0,2 | | 0,2 |
| Gain Total collectivité | 7,88 | 2,26 | 10,14 |

7. Avantages économiques et indicateurs de rentabilité

Le projet étudié est rentable pour la collectivité :

- le Taux de Rentabilité Interne à 20 ans est de 4,66 %,
- le bénéfice actualisé à 20 ans est de 9,0 M€₂₀₁₂ (intégrant le coefficient d'actualisation)
- le taux de rentabilité immédiate est de -6,74%.

Le projet présente une rentabilité économique positive à partir de la 18^{ème} année, principalement liée aux gains :

- de temps,
- de coûts d'exploitation des véhicules,
- de confort.

Pour l'ensemble des trois variantes V2, V3 et V4 :

Circulation automobile :

Les trafics évalués sur l'infrastructure du LIEN dans les variantes V2, V3 et V4 sont nettement inférieurs à ceux estimés par la variante V1 (- 4 000 à - 5 000 véh/jour deux sens en 2040). Cette attractivité plus faible, en particulier pour la variante V4 aura pour conséquence une moindre maîtrise des flux automobiles circulant actuellement sur le réseau de voirie secondaire non adapté.

Le raccordement du tracé des variantes V2, V3 et V4 au nord-ouest de Saint Gély du Fesc impactera significativement les trafics sur la section de la RD986 comprise entre ce raccordement et le giratoire RD986 – RD68, les volumes étant quasiment doublés par rapport à une situation au fil de l'eau.

Bien que moins attractives en termes de trafic, ces variantes V2, V3 et V4 entraînent une augmentation des trafics sur la déviation Est de Saint Gély du Fesc nécessitant sa mise à 2x2 voies à moyen-long terme.

Desserte des territoires :

Avec un positionnement à l'ouest des zones urbanisées actuelles, les variantes V2, V3 et V4 participeront moins efficacement à la desserte des territoires notamment les V3 et V4 pour lesquelles aucun échangeur intermédiaire (à l'intersection de la route de Combaillaux) n'est prévu.

Le LIEN n'améliorera pas la desserte du pôle urbain de la commune de Saint Gély du Fesc, porteuse de nombreux projets de développement urbain positionnés majoritairement au sud est.

Seule sa fonction de liaison intercommunale à l'échelle de l'agglomération de Montpellier sera préservée, pour la desserte des territoires de la couronne Nord.