

PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Objet :

Procès-verbal de synthèse des observations recueillies au cours de l'enquête publique relative au projet du Contournement Ouest de Montpellier

Référence :

Arrêté du Préfet de l'Hérault n° 2020-I-152 du 30 janvier 2020

Arrêté du Préfet de l'Hérault n° 2020-I-356 du 17 mars 2020

Arrêté du Préfet de l'Hérault n° 2020-I-846 du 21 juillet 2020

Conformément aux arrêtés cités en référence la première partie de l'enquête publique s'est déroulée du 24 février 2020 au 20 mars 2020, 9H00 inclus, pendant 25 jours consécutifs et une deuxième partie du 17 juillet 2020 au 7 septembre 2020 16H30 inclus, soit pendant 22 jours, sur les communes de Juvignac, Saint-Jean-de-Védas et Montpellier. Total de la durée de l'enquête publique : 47 jours.

Les dossiers d'enquête publique et les registres d'enquête publique ont été mis à la disposition du public pendant toute cette durée de l'enquête et aux heures d'ouverture des lieux désignés par l'arrêté cité en 1^{ère} référence.

Le dossier était également consultable 24H/24 et 7jours/7 sur le site internet :

- <http://www.contournement-ouest-montpellier.fr/contournement-ouest-de-montpellier-accueil-3.html>

Le public a pu déposer ses observations et propositions :

- Sur les registres d'enquête déposés dans les lieux désignés par l'arrêté cité en 1^{ère} référence aux heures habituelles d'ouverture,
- Sur le registre dématérialisé accessible 24H/24 et 7jours/7 : <http://www.contournement-ouest-montpellier.fr/contournement-ouest-de-montpellier-accueil-3.html>
- Par courrier au siège de l'enquête, sis à la DREAL, avenue Henri II de Montmorency à Montpellier.

Ce procès-verbal présente une analyse :

A. de la participation du public

B. des observations du public recueillies pendant la période du 24 février 2020 au 19 mars 2020 inclus et du 17 août 2020 au 7 septembre 2020

C. des courriers reçus

SOMMAIRE

A. ANALYSE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC	4
1. CONSULTATION DU REGISTRE DEMATERIALISE	5
1.1. Période du 24 février au 20 mars 2020	5
1.2. Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020	6
SYNTHESE DE L'AUDIENCE	7
PAGES VISITEES.....	7
2. CONTRIBUTIONS DEPOSEES SUR LE REGISTRE DEMATERIALISE	8
2.1. Période du 24 février 2020 au 20 mars 2020	8
2.2. Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020	9
3. PERSONNES REÇUES EN PERMANENCE	11
3.1. Période du 24 février 2020 au 20 mars 2020	11
3.2. Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020	12
4. PERSONNES AYANT DEPOSEES UNE CONTRIBUTION SUR LES REGISTRES MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC EN MAIRIE	13
4.1. Période du 27 février 2020 au 20 mars 2020	13
4.2. Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020	13
5. PERSONNES AYANT DEPOSEES UNE CONTRIBUTION SUR LE REGISTRE DEMATERIALISE	13
5.1. Période du 27 février 2020 au 20 mars 2020	13
5.2. Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020	14
6. COURRIERS REÇUS	18
6.1. Élus	18
6.2. Associations	19
7. FICHIERS JOINTS AUX AVIS	19
8. NOMBRE DE CONTRIBUTIONS DEPOSEES	20
8.1. Période du 24 février 2020 au 20 mars 2020	20
8.2. Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020	20
9. PETITION GREENPEACE.....	20
B. ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	21
NOTES EN PREAMBULE :	21
TABLEAU ANALYTIQUE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	22
A. 1 Favoriser les voies vertes plutôt que le béton et le bitume	22
A. 2 Projet inadapté.....	23
A.3 Atteinte à la biodiversité	60
A.4 Atteinte à la pollution atmosphérique et au bruit	60
A.5 Destruction de terres agricoles	61
B.1 Favorable à une liaison directe entre la A750 et la A709	62
B.2 urgence de la réalisation et phasage des travaux	95
B.3 Avoir une vision à l'échelle de l'aire Montpelliéraine.....	100
C.1 Demande information concernant l'expropriation	100

C.2 Impacts pendant les travaux.....	101
C.3 Accès au COM.....	102
D.1 Pas de feux tricolore au niveau des diffuseurs.....	102
D.10 Nuisances sonores.....	102
D.11 Prolonger le COM.....	104
D.2 Aménagement des diffuseurs, des ronds-points.....	105
D.4 Protection paysagère.....	106
D.5 Limitation de vitesse.....	106
D.6 Faciliter les accès à Montpellier.....	106
D.7 Réaliser une sortie directe sans passer sous le pont de Saint Georges.....	107
D.8 Réaliser la LICOM.....	107
D.9 Passage pour animaux sauvages.....	107
E.1 Prolongation de la ligne de Tram.....	107
E.2 Augmenter les taux de passage des tramway.....	108
E.3 Créer des parkings P+Tram de taille suffisante.....	108
F.1 Dévier les automobilistes avant Juvignac.....	108
F.2 Réaliser le contournement plus à l'Ouest à partir de Bel-Air.....	108
F.3 Choix variantes.....	110
G.1 Financement.....	110
H.1 Divers.....	111
C. ANALYSE DES COURRIERS REÇUS.....	112
1. CONTRIBUTIONS DES ELUS.....	112
<i>Madame Carole DELGA, Présidente de la Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée</i>	113
<i>Monsieur Jean-Pierre GRAND, Sénateur de l'Hérault</i>	113
<i>Monsieur Michaël DELAFOSSÉ, Maire de Montpellier, Président de Montpellier Méditerranée Métropole</i>	114
<i>Monsieur Christian TEYSSÈDRE, Maire de Rodez, Président de Rodez Agglomération</i>	115
<i>Monsieur Jean-François SOTO, Président de Vallée de l'Hérault communauté de communes</i>	115
POUR CES DIFFÉRENTES RAISONS ET POUR FACILITER LES TRAJETS QUOTIDIENS DES HABITANTS DE NOTRE TERRITOIRE, LA COMMUNAUTE DE COMMUNES VALLEE DE L'HERAULT APPORTE SON SOUTIEN TOTAL A LA METROPOLE DANS LA REALISATION DU CONTOURNEMENT OUEST DE MONTPELLIER.....	116
<i>Monsieur Jean-François SOTO, Maire de Gignac, Président de Vallée de l'Hérault communauté de communes</i>	116
<i>Monsieur François RIO, Maire de Saint-Jean-de-Védas</i>	116
<i>Monsieur Jean-Luc SAVY, Maire de Juvignac</i>	117
<i>Monsieur William ARS, Maire de Cournonterral</i>	117
<i>Madame Michelle CASSAR, Maire de Pignan</i>	118
<i>Monsieur Jean-François AUDRIN, Maire de Saint-Jean-d'Orques</i>	118
<i>Monsieur Roger CAIZERGUES, Maire de Lavérune</i>	118
<i>Monsieur Aurélien MANENC, Maire de Lunas</i>	119
2. CONTRIBUTIONS DES ASSOCIATIONS.....	120
<i>Saint-Jean Environnement</i>	120
<i>Collectif Ceinture Verte</i>	121
<i>Mosson Coulée Verte</i>	122

<i>Vélocité Montpellier</i>	123
<i>Greenpeace</i>	124
<i>France Nature Environnement</i>	125
<i>France Insoumise</i>	128
<i>Collectif SOS Oulala</i>	129
<i>Paysage de France</i>	131
<i>Juvignac Urbanisme Environnement</i>	131
<i>Europe écologie les verts, Génération écologie, Parti animaliste</i>	134
3. COURRIERS DU PUBLIC.....	136
<i>Christian DECUP</i>	136
<i>Jean-Paul SANCHEZ</i>	137

A. ANALYSE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC

1. Consultation du registre dématérialisé.

1.1. Période du 24 février au 20 mars 2020

2762 personnes ont consulté en moyenne 3 pages pendant 3 minutes et 18 secondes.

Graphique des consultations.



La mise en ligne du dossier d'enquête publique dès la publication de l'Arrêté préfectoral et de l'avis d'enquête le 10 février 2020 a permis à un large public de le consulter.

Répartition des parties du dossier consultées par le public.

Page	Pages vues	% Pages vues
1. /contournement-ouest-de-montpellier-accueil-3.html	2 769	26,13 %
2. /enquete-publique/dossier-d-enquete-publique-214.html	1 625	15,34 %
3. /enquete-publique/enquete-publique-mode-d-emploi-211.html	875	8,26 %
4. /enquete-publique/consultez-tous-les-avis-registre-numerique-193.html	820	7,74 %
5. /enquete-publique/donnez-votre-avis-sur-le-contournement-ouest-de-montpellier-109.html	714	6,74 %
6. /projet/objectifs-du-contournement-ouest-de-montpellier-151.html	660	6,23 %
7. /informations-transversales/actualites-20/enquete-publique-du-24-fevrier-au-3-avril-2020-135.html?cHash=c9501d08015e92a3b123fcfb6678c264	386	3,64 %
8. /informations-transversales/publications-79/bilan-de-la-concertation-du-contournement-ouest-de-montpellier-121.html?cHash=fba9ec81f0b442d2f0f605b3e0c72548	372	3,51 %
9. /enquete-publique/donnez-votre-avis-sur-le-contournement-ouest-de-montpellier-109.html?tx_powermail_pi1[action]=confirmation&tx_powermail_pi1[controller]=Form&cHash=980aabcbf18ca97dd7ede031a7ed1d2	166	1,57 %
10. /projet/projet-soumis-a-la-concertation-en-2016-203.html	149	1,41 %

1.2. Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020

Synthèse de l'audience



6516 visites ont été réalisées par 5189 utilisateurs (avec 73 usagers réguliers venant plus d'une fois), 3 pages vues pour une durée moyenne de 3 minutes 36 secondes. Cela fait une moyenne de 171 visites / jour (contre 88 lors de la première phase).

Au niveau des pics de fréquentation, on constate un faible taux de visite avant le début de l'enquête (environ 15-20 par jour) et 112 visites le 17 août, premier jour de l'enquête et un premier plateau les 19 et 20 août (192 et 194 visites). On a ensuite un gros pic de fréquentation le vendredi 28 août, avec 562 visites. On comptabilise ensuite environ 200 visites par jour les jours suivants jusqu'à l'énorme pic du vendredi 4 septembre (812 visites) et du 5 septembre (573 visites). Il semble que ces pics correspondent à différents appels à la mobilisation des associations environnementales, d'usagers de la route, d'élus mais également à la parution d'un article sur le Midi Libre.

Pages visitées

Au total, 19764 pages du site ont été vues (3 pages en moyenne par visite).

Grosse différence par rapport aux habitudes, la page la plus visitée est la page Donnez votre avis (le formulaire), avec 4053 visites ! Normalement c'est la page d'accueil du site qui arrive largement première sur la majorité des sites alors qu'ici elle a été vue 3637 fois. Cela s'explique par les appels à la mobilisation qui renvoyaient directement sur le formulaire d'avis. **C'est ainsi que beaucoup d'avis contre le projet ont été émis sans consulter le dossier d'enquête publique mis en ligne.**

On constate ensuite que le registre des avis a été vu 1971 fois, probablement par les usagers réguliers qui le consultaient fréquemment pour voir les nouveaux avis publiés.

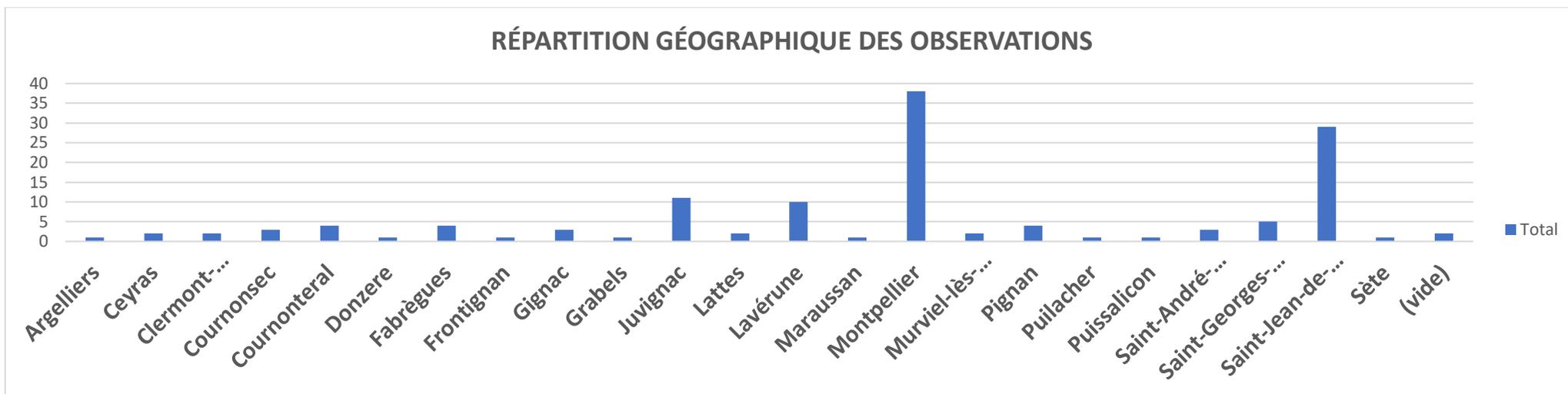
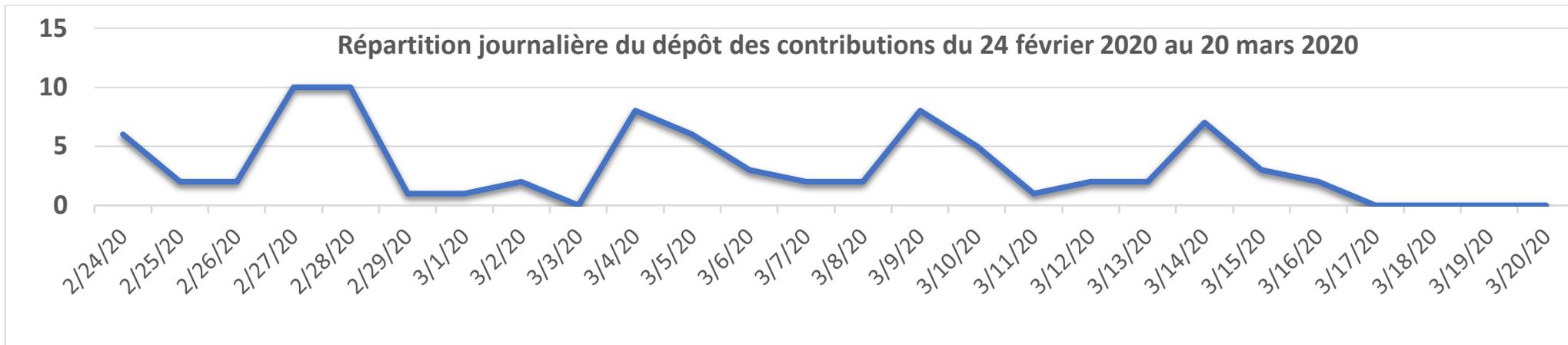
Pour finir « seulement » 1248 visites pour la page enquête publique mode d'emploi et 1211 pour la page du dossier d'enquête publique. A signaler aussi, 536 visites sur la page objectifs du projet.

Page	Pages vues	% Pages vues
1. /enquete-publique/donnez-votre-avis-sur-le-contournement-ouest-de-montpellier-109.html	4 053	20,51 %
2. /contournement-ouest-de-montpellier-accueil-3.html	3 637	18,40 %
3. /enquete-publique/consultez-tous-les-avis-registre-numerique-193.html	1 971	9,97 %
4. /lettre-d-information/abonnement-en-cours-de-validation-162.html?lists=161&codes=6	1 743	8,82 %
5. /enquete-publique/donnez-votre-avis-sur-le-contournement-ouest-de-montpellier-109.html?tx_powermail_pi1[action]=confirmation&tx_powermail_pi1[controller]=Form&cHash=980aabcbf18ca97dd7ede031a7ed1d2	1 519	7,69 %
6. /enquete-publique/enquete-publique-mode-d-emploi-211.html	1 248	6,31 %
7. /enquete-publique/dossier-d-enquete-publique-214.html	1 211	6,13 %
8. /projet/objectifs-du-contournement-ouest-de-montpellier-151.html	536	2,71 %
9. /enquete-publique/donnez-votre-avis-sur-le-contournement-ouest-de-montpellier-109.html?tx_powermail_pi1[action]=create&tx_powermail_pi1[controller]=Form&cHash=d07886c1cdfcfc36a012d2cabba479b8	464	2,35 %
10. /informations-transversales/actualites-20/17-aout-2020-reprise-de-l-enquete-publique-221.html?cHash=b0775d4dac4eb6ca45d9e96336c79c0a	445	2,25 %

2. Contributions déposées sur le registre dématérialisé

2.1. Période du 24 février 2020 au 20 mars 2020.

73 contributions dématérialisées ont été déposées durant cette période selon une répartition journalière présentée ci-dessous.

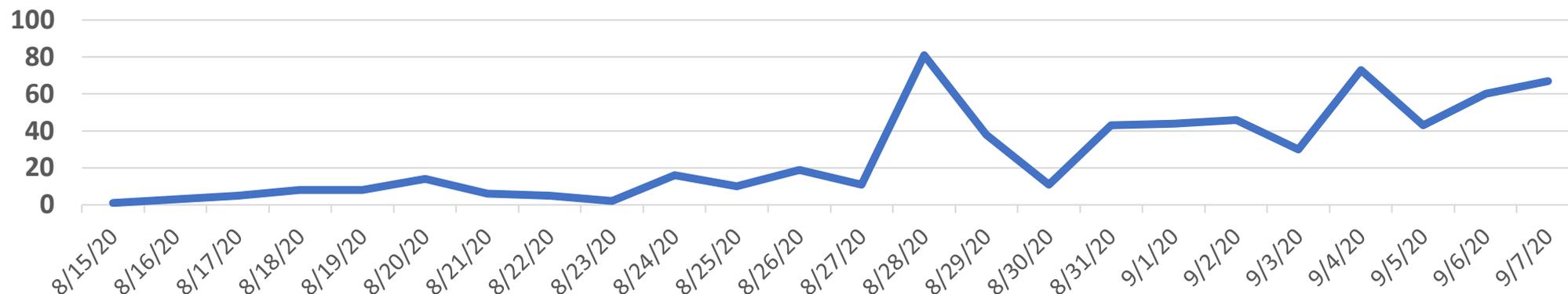


L'ensemble des observations a été déposé par des habitants de l'Ouest de l'aire métropolitaine. Les résidents des communes concernées par l'enquête publique représentent plus de 50 % des observations déposées (Montpellier 28,8 %, Saint-Jean-de-Védas 22,0 %, Juvignac 8,3 %). Le reste des observations a été déposé par des résidents des villages situés dans un rayon de 50 km à l'Ouest de Montpellier ou des automobilistes empruntant l'A750 et désirant rejoindre l'A9.

2.2. Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020.

603 contributions dématérialisées ont été déposées durant cette période selon une répartition journalière présentée ci-dessous.

Répartition journalière des contributions 17 août 2020 - 7 septembre 2020



Répartition géographique des contributions

Agde	1	Ganges	1	Marolles sous Lignières	1	Saint-Clément-de-Rivière	1
Aniane	1	Gigean	1	Marseille	1	Saint-Félix-de-Lodez	1
Argeliers	1	Gignac	11	Marsillargues	1	Saint-Gély-du-Fesc	6
Aumelas	2	Grabels	4	Mauguio	2	Saint-Georges-d'Orques	20
Baillargues	2	Gradignan	1	Mireval	5	Saint-Jean-de-Cuculles	1
Balaruc-les-Bains	1	Jacou	4	Mons-la-Trivalle	1	Saint-Jean-de-Védas	34
Beaucaire	1	Jonquières	1	Montarnaud	2	Saint-Jorioz	1
Béziers	1	Juvignac	26	Montbazin	1	Saint-Just	1
Brissac	1	La Grande Mottee	1	Montferrier-sur-Lez	3	Saint-Martin-de-Londres	1
Campagnan	1	La Rochelle	1	Montpellier	297	Saint-Mathieu-de-Trévières	1
Carnon	1	La-Tour-sur-Orb	1	Murviel-lès-Montpellier	3	Saint-Pargoire	1
Castelnau-le-Lez	17	Lancon-de-Provence	1	Nantes	3	Saint-Paul-et-Valmalle	1
Castries	2	Lansargues	1	Nice	1	Saint-Vincent-de-Barbeyrargues	3
Cessenon-sur-Orb	1	Laroque	1	Nîmes	3	Saint-Zacharie	2
Ceyras	2	Lattes	13	Paris	2	Saussan	6
Château-Thierry	1	Lavérune	12	Pérols	2	Soubès	1
Clapiers	4	Le Bosc	1	Pézenas	1	Teyran	2
Clermont-l'Hérault	5	Le Crès	2	Pignan	12	Tourbe	1

Combaillaux	2	Le Veudre	1	Pouzols	1	Tressan	1
Counonterral	3	Les Matelles	2	Prades-le-Lez	1	Vacquières	1
Cournonsec	3	Lodève	2	Puilacher	2	Vailhauquès	5
Cournonterral	6	Loupian	2	Restinclières	2	Vendargues	1
Entressen	1	Lunas	2	Rodez	1	Vic-la-Gardiole	2
Fabrègues	6	Lunel	2	Saint-Affrique	1	Villeneuve-Les Maguelone	5
Fayet	1	Lunel-Viel	1	Saint-André-de-Sangonis	10		
Fontenay-sous-Bois	1	Lyon	2	Saint-Bauzille-de-Montmel	1		
Frontignan	2	Magalas	2	Saint-Bauzille-de-Putois	1		

L'aire géographique de la déposition des contributions s'est très largement agrandie par rapport à la première période. L'ensemble des observations a été déposé par des habitants de l'Ouest de l'aire métropolitaine. Le nombre de contributions des résidents de Montpellier représente près de la moitié du total des contributions déposées pendant cette deuxième période.

Au total, durant les deux périodes, 676 contributions ont été déposées sur le registre dématérialisé

3. Personnes reçues en permanence.

3.1. Période du 24 février 2020 au 20 mars 2020

Le commissaire enquêteur a reçu au cours de ses permanences **33 personnes réparties** selon les tableaux suivants.

Montpellier	Juvignac	Saint-Jean-de-Védas	Total
0	3	30	33

24/02/2020

Saint-Jean-de-Védas

Bernard LAPORTE	Fernand ANTONINI	RETTE	Martine BLANC
Christian EPIARD	Frédéric TSITSONIS	Lucie ANTONINI	Michel BLANC
Christine GAUTRON	Jean-Paul REBOUILLAT	Marcelo ABAD	Philippe PENAS
Diogène PASCAUD	Laurie PAVIA	Marilyne PASCAUD	Roseline GAYRAUD
Dominique EPIARD - DAMOUR	Louis RANDRIAMAITSO	Marinette MERCEREAU	

05/03/2020

Juvignac

Céline VINCENT	Philippe RIVAL	Rajko KOPRIVICA
----------------	----------------	-----------------

14/03/2020

Saint-Jean-de-Védas

Aniela TRENTON
Yannick BONNET
Hélène DURAND

Christian DECUP
Béatrice MORTIER

Colin WEIBEL
Julie WEIBEL

Miguel MUSNIER
Rajko KOPRIVICA

Joseph PASCAL
Bruno PASCAL

3.2. Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020.

Le commissaire enquêteur a reçu au cours de ses permanences **9 personnes réparties** selon les tableaux suivants.

Juvignac 2	Saint-Jean-de-Védas 4	DREAL 3	Total 9
17/08/2020			
Juvignac			
Bernard LAPORTE	Guy IXART		
28/08/2020			
Saint-Jean-de-Védas			
Christian CARTAGENA	Béatrice MORTIER	Rajko KOPRIVICA	Bernard BILLET
7/09/2020			
Dreal			
Diane LOSFELT	Représentant d'Europe Écologie les Verts	Représentant d'Europe Écologie les Verts	

Le commissaire enquêteur a également reçu sur rendez-vous 5 personnes.

18/08/2020			
Dreal			
Mard-Axel BURETTE, Greenpeace	Natacha CAVACZ Greenpeace	Jean-Paul ANDRIEU Collectif Ceinture Verte	Michel SALOMON Collectif Ceinture Verte
08/09/2020			
Dreal			
Benoit LACOMBE			

Au total le commissaire enquêteur a reçu sur les deux périodes 47 personnes.

4. Personnes ayant déposées une contribution sur les registres mis à la disposition du public en mairie.

4.1. Période du 27 février 2020 au 20 mars 2020.

Saint-Jean-de-Védas

Marinette MERCEREAU
Michel BLANC

Laurie PAVIA
Fernand ANTONINI

Diogène PASCAUD
Louis RANDRIAMAITSO

Rajko KOFRIVICA
Gilles DOUCET

SCI Rieucoulon
Henri F.

Juvignac

Céline VINCENT

4.2. Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020

Saint-Jean-de-Védas

O. BARRÉ GUÉBINIAN, Christian CARTAGENA, Jacques BRUGUIÈRE, François RIO, Maire de Saint-Jean-de-Védas.

Juvignac

Bernard LAPORTE, Guy IXART, Robert PAIN.

Montpellier

BEQUETOILLE, Isidore LOPEZ, Anne-Rose LE VAN, Jean BARCIET.

DREAL,

Europe, Écologie, Les Verts, G. SOUCHON.

Au total durant les deux périodes 24 personnes ont déposées une contribution sur les registres papiers déposés dans les mairies de Montpellier, Juvignac et Saint-Jean-de-Védas ainsi qu'à la DREAL, avenue Henri II de Montmorency à Montpellier.

5. Personnes ayant déposées une contribution sur le registre dématérialisé.

5.1. Période du 27 février 2020 au 20 mars 2020.

NOM Prénom	Nombre de contributions	NOM Prénom	Nombre de contributions	NOM Prénom	Nombre de contributions
DRIOT Antoine	1	FABAS Francis	1	LERY Cédric	1
ALLEMANDI Nathalie	3	FERNANDEZ Cédric	1	LOUYOT Jeanne	1

ANDUGAR Aurore	1	FOURCADE Mathieu	1	MICHEL Laurent	1
ANONYME	8	GARCIA Cédric	1	MUSNIER Miguel	1
AUSSEIL Olivier	1	FOURCADE Mathieu	1	N'DIAYE Stephan	1
BAGHDOUD Mounir	2	GARCIA Cédric	1	NAZ Freddy	1
BATON Richard	1	GARCIER Sophie	3	NEUVILLE	1
BELHAJ Sandy	1	GAUTHIER Thiébaud	1	NOIRET Magali	1
BONNEFOUS Vincent	1	GAZULLA Rolland	1	OLIÉ Patrick	1
BOU Rémi	2	GERBIER Frédéric	1	PEREZ Ronan	1
BOUCHARD Éméric	2	GEYSSE Nicolas	1	PLAGELLAT Hervé	1
BOURDIOL David	1	GOETZ Romain	1	PLANCHE Corinne	1
BOYER Baptiste	1	GOIFFON Florent	1	RIGAL Stanislas	1
CAVADORE Alain	1	GORMOND Jean-Pierre	1	ROCH Aurélie	1
COLAS Jean-Marc	1	HARIATI	1	SANCHEZ Jean-Paul	1
COLLECTIF Lavérune	1	HARIATI Djamel	1	SIMONNET Frédéric	1
DARBAS Bernard	1	LADRIX Anny	1	SOLTAN	1
DENIS Frédéric	1	LAGARRIGUE Florian	1	STA-M'RAD Essia	1
DOUAY-GRUMELARD	1	LEIRIS Étienne	1	TRAFIC Circulation	1
DROGUET Franck	1	LEIRIS Thomas	1	WEIBEL Julie	1
ESSELIN Delphine	1				
				TOTAL	73

5.2. Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020

A / NOM Prénom B / Nombre d'observations

A	B	A	B	A	B	A	B
ABERDAM Catherine	1	D'HONDT Jany	1	HIDRIO Julien	1	PADILLA Serge	1
ADER Abel	1	DAMOUR Dominique	2	HILD Christiane	1	PAILLOT Frédéric	1
AGULHON Pierre	1	DANGERFIELD Isabelle	1	HUGON M. Christine	1	PALMADE Olivier	1
AIGOIN Christine	1	DARRICARRERE Jacques	1	HUILLET Christophe	1	PARRAMON Jean-Paul	1
ALBRECHT Pierre	1	DAUPHIN Nathalie	1	HUILLET Maria	1	PASSERAT de la CHAPELLE Mireille	1
ALMARCHA Jean	1	DAVENEL Christian	1	ISERM Norbert	1	PAUTARD Anna	1
ALPANDA Fabrice	1	DAVID Guilhem	2	ISNARD Martine	1	PAVIA Laurie	1

A	B	A	B	A	B	A	B
ANDRAUD A.Jacques	1	de CHARENTEY Odile	1	J. Catherine	1	PELLEGRIN Bernard	1
ANDRIEU Jean-Paul	1	DE LAMOTTE Frédéric	1	JACQUET Fabrice	1	PEREZ Jean-Pierre	1
Annick BOULANGER	1	DEGUILHEM Richard	1	JAUSSAUD Philippe	1	PÉRIGAUT Cédric	1
ANONYME	114	DEHUD Sébastien	1	JCH Jean-Claude	1	PERVILLÉ Laurent	1
ANTIER Jacqueline	1	DELATTRE Adèle	1	JOHSON David	1	PEYNAUD Alain	1
ARNAL Frédéric	1	DELATTRE Emma	1	JOURDAN Claire	1	PEYRE Bernard	1
AUBERT Jean-Paul	1	DELATTRE Juliette	1	JOZON Frédéric	1	PICAVET Claude	1
AUBRY Jean-Pascal	1	DELAVOYE Anthony	1	JUAN Guillaume	1	PINAL Dominique	1
AUDREY B.	1	DELOIT Benjamin	1	JULIER M.	1	PLAT Morgane	1
AUDRIN Jean-François	2	DELTOUR Pierre	1	K. Océane	1	POMA Geneviève	1
AUGIER Claire	1	DENIER Jean-Yves	1	KAZAR Ildi	1	PONCET Dominique	1
AYNIE Jean-Philippe	1	DENIZOT Damien	2	KELLER Jean-François	1	PONS Éric	1
BABOUOT Laurent	1	DENOYER François	1	KENNEL Pol	1	PONSOT Chantal	1
BADEL Claire	1	DEROCQ Jean-Marie	1	KENWARD Emeline	1	PORTENEUVE Jean-Jacques	1
BAILLY-ROUMÉGOUS Fabienne	1	DERRIEN Franck	1	KENWARD Odile	1	POUGET Catherine	1
BALLET Jérôme	1	DERT Cécile	1	KIENZLER Élisabeth	1	POUILLARD Damien	1
BANMEYER Gaby	2	DESCAMPS Christian	1	KNÜFER Aurélie	1	POUPON Nathalie	1
BARRAL Robert	1	DESCRIMES Jean-Luc	1	L. Maxime	1	POUZOL Michel	1
BARRÉ Loïc	1	DESEUVRE Stéphane	1	La France Insoumise	1	PRADEAU Nadine	2
BARRESI Christel	1	DESLANDES Nicolas	1	LABARTHE Charlotte	1	PRATS Jacques	2
BARRET Monique	1	DEUXBA Soaz	2	LABROUSSE Jacques	1	PROVERBIO Elsa	1
BARTHELEMY Renaud	1	DINIS Christophe	1	LACAUX Jean-Michel	1	PRUNIÈRES Nicolas	1
BASTIDES Adrien	1	DOLCI Bruno	1	LACOMBE Benoit	1	PUIG Stéphane	1
BATHFIELD Maël	1	DOP Marie-Claude	1	LACROIX Franck	1	PUYAU Francine	1
BAZIN Luc	1	DORON Charles	1	LAHMER Margot	1	QUAROUCHE Hassan	1
BEAUCHARD VENERONI Maxime	1	DOULAIN Alenka	1	LAMOUREUX Christiane	1	QUARTIER Francine	1
BEAUCHENE Daniel	1	DOUTRE Alexandre	1	LAMUR Frédéric	2	QUARTIER Patrice	1
BEDRY Dominique	1	DUBOIS DE PRISQUE Stéphanie	2	LANAU Laurie	1	RAFFIER Laurent	3
BELDA Nicolas	1	DUBOIS Lionel	1	LANGLOIS Juliette	1	RAMIREZ Gabrielle	1
BELLARD Yannick	1	DUFOUR Patrick	2	LANCRY Sandrine	1	RANOU Morgane	1
BÉNÉTEAU Charly	1	DUHOURCQ Benoit	1	LAPORTE Bernard	1	REBOUILLAT Jen-Paul	1

A	B	A	B	A	B	A	B
BENOIT Jacqueline	1	DUMAS Pierre Georges	1	LARTIGAU Loïc	1	REGI Ananda	1
BERGOT Rémy	1	DUPRAZ Christian	1	LAURENCY Dominique	1	REITHMEYER Otto	1
BERNARD Charles	1	DURAND Aurélie	1	LAURENT Bastien	1	REYNES Frédéric	1
BERTHELOT Claude	1	DURAND Blandine	1	LAUZE Jean-Bernard	1	RIBOULET Jean-Pascal	1
BERTHEUX Yoann	1	DURAND Claude	1	LAVOCAT Zoé	1	RIEURA Élise	1
BESSON Alexis	1	DURAND Jérémy	1	LE DU Anthony	1	RIVIER Simone	1
BETTINELLI Line	1	DUZER Patrick	1	LE GOFF Jean-Louis	1	ROBERT Gilles	2
BISMUTH Pierre	1	Elio POSSOZ	2	LE GUEN A.	1	ROCHE Pascal	1
BLANC GIORDANO Martine	1	ELOY Alexia	1	LEBLOIS Raphael	1	RODRIGUEZ Nicole	1
BLANCHET Guillaume	1	ENGELMANN Philippe	1	LEBLOND Jean-Marie	1	ROLLAND Anthony	1
BLONDEAU Hubert	1	ÉPIARD Christian	1	LEBOEUF Anaïs	1	ROLLET Valérie	1
BOETTCHER Vincent	1	ESCUDIÉ René	2	LEBON Nicolas	1	RONGEAT David	1
BON Mario	1	ESPINOZA Christophe	1	LECLAIR Audrey	1	ROUGER Sébastien	1
BONNANS Julie	1	ESSELIN Delphine	2	LECLERCQ Paul	2	ROUJAS Gérard	1
bonnefond Yves	1	ESSERTEL arnaud	2	LECLERE Christophe	1	ROUSSEAU Léo	1
BONNICI Iago	1	Europe Écologie les Verts	1	LECONTE David	1	ROUZIER Éric	1
BORREL Julien	1	F. Sylvie	1	LEGRAND Monique	1	ROZENZWEJG Henri-Jean	1
BOUDET Jean	1	FABRE Juliette	1	LEGUILLON Marie	1	S. Audrey	1
BOUDY Antoine	1	FABRE Laurent	1	LELIEVRE Jean-Philippe	1	SABLÉ	1
BOURDAIS Jennifer	1	FANTUZ Ludovic	1	LEMPIRE Alexandra	1	SABY Nicolas	2
BOUTIN Adrien	1	FAUQUE Antoine	1	LENOIR Arthur	1	SABY Pascal	1
BOUTONNET Jean-Pierre	1	FAUXBATON Jean-Luc	1	LEROY Étienne	1	SALOM Michel	1
BOYER Alix	1	FERNANDEZ Fabienne	1	LEROY Manon	1	SALOMEZ Guillaume	1
BOYER Georges	1	FERRAND Hugues	1	LESSOILE Guy	1	SANCHEZ Léa	1
BRENGUES Agnès	1	FISSEAU Thomas	1	LEVEQUES Élisabeth	1	SANCHIS anthony	1
BRETIN Zelda	1	FLAMIER Gwenaël	1	LEYRIS Etienne	1	SARRAZIN Jean	1
BRIAND Melissa	1	FLEUROT Nicolas	1	LHULLIER Pascal	1	SAUDECERRE Claude	1
BRISSE Jean-Pierre	1	FLEURT Pascal	1	LIBERT Hélène	1	SAVELLI Laurent	1
BROCHU Martin	1	FLINOIS Jacqueline	1	LOMBARD Gaylord	1	SAWAYA Joy	1
BRU Magali	3	FOUIHÉ ange	1	LONDIVEAU Claude	1	SCHAFER Claude	1
BRUZZONE Xavier	1	FOURCADE Mathieu	1	LOUIS Jean-Bernard	1	SCHAFER Lydia	1

A	B	A	B	A	B	A	B
BRUN André	1	FRASNU Zeynab	1	LOURDAUX Léa	1	SEVERAC Delphine	1
BRUTÉ Marie	1	FUNDENBERGER Bruno	1	LOURENS Marie	1	SIMON Pierre-Quentin	1
BRUYERE Colette	1	FUNDENBERGER Christian	1	LUDOVIC Vincent	1	SLIMANE Rhany	1
BULLET Clair-André	1	FUNDENBERGER Élisabeth	1	MACOR Anne-Sophie	1	SOFIANOS Fabrice	1
BURELLIER Frédéric	1	FUNDENBERGER Éric	1	MAHIEUX Pierre-Emmanuel	1	SONZOGNI Nino	1
BUTSCHER Yann	1	G. O.	1	MAIRE DE LAVÉRUNE	1	SOTO Jean-François	2
C2RIC Rico	1	GABAY Maud	1	MANENC Aurélien	2	SOTTILE Mickael	1
CAILLER Nicolas	1	GAIRIN-CALVO David	1	MARCHI Marie-Ange	1	SOULAS Tupac	1
CAMBON Hervé	1	GALLIS Hélène	1	MARTARECHE Sébastien	1	SOULLIER Bernard	1
CANAL Bruno	1	GALLY Patrick	1	MARTEL Sabrina	1	SOULLIER Jérémie	1
CANCES Yves	1	GALMICHE Thierry	1	MARTIN Georges	1	SVISTOONOFF Sergio	1
CAPELLI Thomas	1	GANAULT Pierre	1	MARTIN Matin	1	SWANN Jennifer	1
CARAN Loïc	1	GANTNER DELOURS Françoise	1	MARTINEZ Polandré	1	SZWARC Marc	1
CARREEL Françoise	1	GARCIA Francis	1	MARTINEZ Yannick	1	TA Élisabeth	1
CASSAR Michelle	2	GARCIA Nicolas	1	MARTROU Claude	1	TAHON Daniel	1
CASTEL Stéphane	1	GARDET Vincent	1	MATTHEY-JONASIS Stephan	1	TAILLE Thierry	1
CASTERAN Rémy	1	GAUTIER Pierre	1	MAUNÉ Stéphane	1	TALIERCO Paul	1
CATZEFLIS François	2	GAZULLA Rolland	1	MAZOYÉ Michel	1	TARDIVEL Laura	2
CAVATZ Natacha	1	GEBEL Daniela	1	MELIA Geoffrey	1	TARGY Lucien	1
CAYROL Bastien	2	GÉNOT Cécile	1	MENNETEAU Jean	1	TERES Paule	1
CÉLESTIN-URBAIN Hervé	1	GEORGE Baptiste	1	MENOU Évelyne	1	TERRANOVA Marc	1
CELLIER Bruno	1	GEORGE Sylvain	1	MERCIER Philippe	1	TEYSSÈDRE Christian	1
CHABANIS Jean-Claude	1	GERBER Michaël	1	MERLIER Marie	1	THÉRON Rémy	1
CHAPURLAT Lucie	1	GERMAIN Justine	1	MERLIN Pierre-André	2	THÉRON Stéphane	1
CHARPILLE Marion	1	GEYSSE Nicolas	1	MESTRE Nicole	1	THOMAS Sylvie	1
CHARVET Samuel	1	GILBERT François	1	METENIER Michaël	1	THUILLIER Frédéric	1
CHASSING Annie	1	GILLES Stéphane	1	MEZADE Axel	1	TICHANÉE Sandie	1
CHAUFFOUR Bénédicte	2	GIMENO David	1	MICALLEF Nathalie	1	TILLOY Philippe	1
CHIRAC Jacques, Jean-Marie	1	GINER BILLETTE Isabelle	1	MONCHENY Michel	1	TIQUET Gérard	1
CHOCHOIS Samantha	1	GINER Michel	1	MONSTAIN Gérard	1	TIXA Fabien	1
CHOLVY Michel	1	GLZ anthony	1	MONVILLE Jean-Pierre	2	TORQUEBAU Emmanuel	1

A	B	A	B	A	B	A	B
CHOTY Nathalie	1	GOUDIN Christian	1	MOREAU Cécile	1	TORTOSA Alain	1
COLLECTIF des mères angoissées	1	GOURAUT Lisa	1	MORET Anette	1	VALENTINI Claude	1
COLLOT Christophe	1	GRANGEON	1	MOUTON Martial	2	VALLIN François	1
CONSTANT Gérard	1	GRIVES Hervé	2	MUSTAPHA .A	1	VANVERT Thierry	1
COPPEY Guillaume	1	GROUT de BEAUFORT Julien	1	N'ZENGUI Éric	1	VAYSSIÈRE Daniel	1
CORDIER Armonie	1	GUARDIOLA Jonathan	1	NADAL Maurice	1	VELJKOVIC Nikola	1
CORNETTE DE SAINT CYR Louis	1	GUENNEGUEZ Benoit	1	NATAF Emmanuelle	1	VERNIER Arthur	2
COSTE Jakie	1	GUILLANG Thomas	1	NEGRON Michel	1	VERNIER Camille	1
COSTES Éric	1	GUILLAUME Florian	1	NEIL Laurent	1	VEROL Nathalie	1
COUDERC Clotilde	1	GUITARD France	1	NENCIONI Sébastien	1	VIDAL V.	1
COUFFIN Jacqueline	1	GULI Christine	2	NGUYEN Printemps	1	VILLIERE Bruno	1
COUFFIN Roland	1	HAMON Jean-Mard	1	NOUGIER Marc	1	VINCENS André	1
COULON Baptiste	1	HANNO Jonathan	1	NOURIGAT Luc	1	VINCENT Yves	1
COULOUMA Élisabeth	1	HAZOUT Laurent	1	OECHSNER de CONINCK Luc	1	VISIER Jean-Pierre	1
COUSIN Clément	1	HÉBRARD Martin	1	OLIVEIRA Manuel	1	VITAGLIONE Bernard	1
CPUDSI Julien	1	HELARY Jean-Michel	1	OMS Geneviève	1	VITUPIER Cédric	1
CREBASSA Jason	1	HELLEU Olivier	1	ORSONI Dominique	1	W. Sébastien	1
CROCHEMORE Sandrine	1	HERB Stéphane	1	ORZALES Alice	1	WILLINGER Emma	2
CUNIBIL Edouard	1	HERMAN Frantz	1	OUDRER Anne-Marie	1	ZOLONDKONSKI Alexis	1
CUTILLAS Julie	1	HESS Quentin	1	OZIOL Jean-Marc	1	ZORGLUB Pascal	1

6. Courriers reçus.

6.1. Élus

Jean-Pierre GRAND, Sénateur de l'Hérault 6 mars 2020

Philippe SAUREL Maire de Montpellier, Président de Montpellier Méditerranée Métropole lettre recommandée du 13 mars 2020 reçu le 20mars 2020

Carole DELGA, Présidente Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée 7 septembre 2020

William ARS, maire de Cournonterral, 7 septembre 2020

Jean-Luc SAVY, maire de Juvignac,, 3 septembre 2020

François RIO, maire de Saint-Jean-de-Védas 7 septembre 2020

Jean-François SOTO, Maire de Gignac le 1° septembre 2020

Jean-François SOTO, Président de Vallée de l'Hérault communauté de communes le 1° septembre 2020

Michaël DELAFOSSE, Maire de Montpellier, Président de Montpellier Méditerranée Métropole le 7 septembre 2020

6.2. Associations

Saint-Jean Environnement,
Collectif Ceinture Verte,
Mosson Coulée Verte,

Vélocité Montpellier,
Greenpeace,
France Nature Environnement,

France Insoumise,
Collectif SOS oulala,
Paysage de France,

Juvignac Urbanisme Environnement

7. Fichiers joints aux avis

Obs. 105

LAPORTE Bernard

Obs. 107

Annick BOULANGER

Obs. 109

HAZOUT Laurent

Obs. 135

ANDRIEU Jean-Paul

Obs. 136

SALOM Michel

Obs. 160

RAFFIER Laurent

Obs. 23

BOU Rémi

Obs. 308

SCHAFER Lydia

Obs. 321

MICALLEF Nathalie

Obs. 395

DOUTRE Alexandre

Obs. 469

ILBERT Hélène

Obs. 483

SOTO Jean-François

Obs. 52

ANONYME

Obs. 525

SOTO Jean-François

Obs. 56

GARCIA Cédric

Obs. 580

La France Insoumise

Obs. 587

JULIER M.

Obs. 613

REBOUILLAT Jen-Paul

Obs. 614

NOURIGAT Luc

Obs. 680

MONCHENY Michel

Obs. 699

MOUTON Martial

Obs. 701

MOUTON Martial

Obs. 71

RIGAL Stanislas

Obs. 727

CHAPURLAT Lucie

Obs. 83

WEIBEL Julie

Obs. 86

MUSNIER Miguel

Obs. 91

MUSNIER Miguel

Obs. 92

GAZULLA Rolland

Obs. 93

SANCHEZ Jean-Paul

8. Nombre de contributions déposées.

8.1. Période du 24 février 2020 au 20 mars 2020.

85 contributions ont été déposées sur le registre dématérialisé et sur les registres papiers ainsi que par courrier.

Registre dématérialisé	Registre Montpellier	Registre Juvignac	Registre Saint-Jean-de-Védas	Registre DREAL	Courrier	Total
73	0	1	10	0	2	86

8.2. Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020.

Registre dématérialisé	Registre Montpellier	Registre Juvignac	Registre Saint-Jean-de-Védas	Registre DREAL	Courrier	Total
603	4	3	4	2	12	634

Total des contributions reçues durant la durée complète de l'enquête publique du 27 février 2020 au 7 septembre 2020.

Registre dématérialisé	Registre Montpellier	Registre Juvignac	Registre Saint-Jean-de-Védas	Registre DREAL	Courrier	Total
676	4	4	14	2	18	718

9. Pétition Greenpeace.

Le groupe local Greenpeace de Montpellier a lancé en ligne, sur « Change.org » une pétition contre les projets routiers dans l'agglomération montpellieraine et a déposé auprès du commissaire enquêteur, le 7 septembre 2020 un fichier excel comprenant 952 pétitionnaires en demandant que ce nombre soit comptabilisé dans les avis défavorables.

Outre le fait qu'actuellement une pétition en ligne n'a aucune valeur juridique, on peut noter à la lecture du fichier :

- Qu'un certain nombre de noms sont redondants et qu'ils se sont exprimés également sur le registre dématérialisé en donnant un avis défavorable,
- Que la pétition a été mise en ligne du 11 juin 2020 au 7 septembre 2020, sans interruption, se trouvant ainsi hors du champ de mise œuvre de l'enquête publique relative au Contournement Ouest de Montpellier prescrite par trois arrêtés du préfet de l'Hérault, consécutifs à la crise sanitaire :
 - Arrêté du Préfet de l'Hérault n° 2020-I-152 du 30 janvier 2020, enquête publique du 27 février 2020 au 4 avril 2020,
 - Arrêté du Préfet de l'Hérault n° 2020-I-356 du 17 mars 2020, enquête publique suspendue à compter du 20 mars 2020 à cause du confinement,
 - Arrêté du Préfet de l'Hérault n° 2020-I-846 du 21 juillet 2020, reprise de l'enquête publique à compter du 17 août jusqu'au 7 septembre 2020

En outre le registre dématérialisé de l'enquête publique, sur lequel le public pouvait consulter le dossier et faire part de ses observations et avis, a été mis en ligne du 24 février 2020 au 20 mars 2020 et du 17 août 2020 au 7 septembre 2020, conformément aux prescriptions des arrêtés du préfet de l'Hérault susvisés. En conséquence l'écart calendaire important de mise en ligne entre la pétition et le registre dématérialisé n'a pas permis aux différents publics de pouvoir s'exprimer dans des conditions égales et conformes aux principes de la démocratie participative exigés par le code de l'environnement.

De plus, le libellé de la pétition est très orienté et contient un chiffrage erroné concernant le montant du projet ne permettant pas au public de se faire une opinion sur les travaux envisagés.

Dans ces conditions, si la pétition en ligne reflète l'opinion de certaines personnes contre les projets routiers dans l'agglomération de Montpellier, le commissaire enquêteur ne peut pas, compte tenu des faits présentés ci-dessus, prendre en compte le nombre de pétitionnaires défavorables pour les ajouter aux avis émis pendant l'enquête publique concernant le projet du Contournement Ouest de Montpellier comme le souhaite le groupe local Greenpeace de Montpellier.

La pétition est jointe en annexe.

B. ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Notes en préambule :

Une contribution est un avis exprimé par le public sur le registre d'enquête publique déposé en mairie, sur le registre dématérialisé ou adressé par courrier au siège de l'enquête publique.

Une contribution peut comprendre plusieurs observations sur des sujets différents. Afin d'avoir une vue d'ensemble sur les avis émis par le public, les observations sont regroupées par thèmes. Au total 700 contributions ont été recueillies sur les registres d'enquête publique, le registre dématérialisé, représentant 775 observations. Sur les 700 contributions du public relevées sur le registre dématérialisé et les registres papiers.

On peut noter que sur les 678 avis exprimés :

- 375 personnes ont donné un avis favorable, soit 55,30 %
- 290 personnes ont donné un avis défavorable, soit 42,77 %
- 13 personnes ne se prononcent pas, soit 0.01 %

Les 775 observations du public pris en compte par le commissaire enquêteur ont été classées en 27 thèmes regroupés en 8 catégories.

<p>A. Opposition au projet</p> <p>A. 1 Favoriser les voies vertes plutôt que le béton et le bitume</p> <p>A. 2 Projet inadapté</p> <p>A. 3 Atteinte à la biodiversité</p> <p>B. Favorable au projet</p> <p>B. 1 Favorable à une liaison directe entre la A750 et la A709</p> <p>B. 2 urgence de la réalisation</p> <p>B. 3 Avoir une vision à l'échelle de l'aire Montpelliéraine</p> <p>C Demande de renseignements</p>	<p>D Proposition d'aménagement</p> <p>D. 1 Pas de feux tricolores au niveau des diffuseurs</p> <p>D. 2 Aménagement des diffuseurs, des ronds-points</p> <p>D. 3 Aménagement pour les autres transport les vélos les piétons et les espaces verts</p> <p>D. 4 Protection paysagère</p> <p>D. 5 Limitation de vitesse</p> <p>D. 6 Faciliter les accès à Montpellier</p> <p>D. 7 Réaliser une sortie directe sans passer sous le pont de Saint Georges</p> <p>D. 8 Réaliser la LICOM</p>	<p>E Tramway</p> <p>E. 1 Prolongation de la ligne de Tram</p> <p>E. 2 Augmenter les taux de passage des tramway</p> <p>E. 3 Créer des parkings P+Tram de taille suffisante</p> <p>F Projet plus à l'Ouest</p> <p>F. 1 Dévier les automobilistes avant Juvignac</p> <p>F. 2 Réaliser le contournement plus à l'Ouest à partir de Bel-Air</p> <p>F. 3 Choix variantes</p> <p>G Financement</p>
---	--	---

C. 1 Demande information concernant l'expropriation	D. 9 Passage pour animaux sauvages	G. 1 Financement
C. 2 Impacts pendant les travaux	D. 10 nuisances sonores	H Divers
C. 3 Accès au COM		H. 1 Divers

Tableau analytique des observations du public

OBSERVATIONS DU PUBLIC

A. 1 Favoriser les voies vertes plutôt que le béton et le bitume

Obs. 123

COLLOT Christophe

Ce projet va augmenter les flux de véhicules et, par la même, l'ensemble des pollutions générées par l'automobile : particules fines, gaz à effet de serre et microplastiques (liés à l'abrasion des pneus). Le financement devrait être alloué aux transports en commun et aux circulations douces (marche et vélo).

Obs. 151

ANONYME

Je suis contre tout projet de bétonisation.

Obs. 162

RAFFIER Laurent

nous demandons que ce projet soit abandonné au profit d'un nouveau projet reposant sur le nouvel ordre de priorités défini par la loi LOM : priorité aux mobilités actives, (piétons et cycliste), puis aux transports en commun et en dernier lieu à la voiture individuelle. Plus spécifiquement concernant le vélo, nous souhaitons la création dans les meilleurs délais d'un réseau express cyclable de l'ouest montpelliérain (RECom) permettant de sécuriser les itinéraires cyclables et de réduire les temps de trajet à vélo. Nous demandons donc que ce nouveau projet soit intégré dans les discussions sur l'affectation des crédits d'investissements dans le cadre des Contrats de Plan Etat Région (CPER 2021 – 2027) où le COM occupait une trop grande place au détriment des projets vertueux.

Obs. 262

OLIVEIRA Manuel

Si mobilité douce et renforcement des transports sont renforcés, cela pourrait faire de grosse économies par rapport aux travaux du contournement.

Obs. 35

GAUTHIER Thiébaud

Habitant à Saint Jean de Védas, je trouve qu'il est déjà difficile de rejoindre Montpellier à vélo et en lisant le projet, je ne vois pas d'étude réalisée pour des voies vertes (piétons ou cyclistes). Nous ajoutons de nouvelles frontières en béton pour favoriser la pollution. Pensons à nos enfants et à leur avenir. Nous pourrions largement changer les mentalités avec une telle somme autrement qu'en construisant du bitume et du béton.

Obs. 70

BATON Richard

CONTRE le contournement ouest de Montpellier. Il faut arrêter la bétonisation des espaces naturels, des terres agricoles.

A. 2 Projet inadapté**Obs. 100**

DARBAS Bernard

Bonjour; serpent de mer de la vie locale depuis près de 30 ans, ce projet n'est aujourd'hui plus adapté aux nécessités urbaines et environnementales absolument impératives si l'on veut sauvegarder un quotidien urbain vivable pour le présent et pour les générations futures, sachant qu'une infrastructure de cet ordre est déterminante pour plusieurs centaines d'années...En effet ce contournement est, aujourd'hui, trop près des zones habitées (bruits, pollutions, sacrifice des quelques zones encore boisées dans le secteur) et ne fera que déplacer le problème d'accès à l'A9 sur la D 132E qui n'a même pas la capacité de la D 612 actuelle , objet de cet aménagement, pour absorber le flux prévu...

Obs. 105

LAPORTE Bernard

Lorsqu'on augmente la capacité de nouvelles voies ou l'élargissement de celles existantes, on constate une augmentation du trafic supérieur à ce qui était prévu et surtout une accélération désastreuse de l'étalement urbain, et la réapparition rapide des embouteillages d'avant. Dans le Plan de Déplacements Urbain de Montpellier (PDU) il est noté « tout faire pour réduire la place de la voiture ». Dans tous les documents d'aménagement et d'urbanisme, il est dit qu'il faut réduire l'impact de celle-ci et donner la priorité à d'autres modes de déplacement. Le COM est en contradiction absolue avec ces objectifs puisqu'il s'agit de construire une autoroute, en ville de surcroît. Nous ne pouvons plus nier désormais l'état d'urgence climatique la nécessité de préserver les sols, et nos engagements à appliquer les recommandations du GIEC (Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat) de réduire drastiquement les consommations d'énergie, et l'émission de Gaz à Effet de Serre... Or, les conséquences de ce projet seraient considérables sur l'environnement. Il s'insérerait dans l'un des endroits les plus sensibles de la périphérie de Montpellier : 2 vallées, celles de la Mosson et du Rieucoulon, riches de leur patrimoine naturel, culturel et faunistique exceptionnel. Les espaces végétalisés sont nécessaires à la lutte contre les pics de chaleur, Ils permettent l'absorption des eaux lors de fortes pluies, et participent au maintien de sols vivants. Alors que la population demande de plus en plus le retour à une agriculture urbaine, le COM proposé détruirait des espaces naturels existants et entraverait l'installation de jeunes agriculteurs-trices, d'agroforesterie, etc. La réalisation de ce projet engendrerait des nuisances pour le bien-être et la santé des védasiens et autres riverains : pollution de l'air par les gaz et particules émises des véhicules, nuisance sonore, pollution visuelle. Cette autoroute infligerait une balafre hideuse dans le paysage de Saint Jean de Védas. Le budget estimé pour cette réalisation est de 278 M €, sera largement dépassé comme il est de coutume. Et les justifications économiques du projet proposé, basées sur des hypothèses peu explicites, sont loin d'être convaincantes. La relance économique de notre pays est à l'ordre du jour ; elle doit se faire dans la seule perspective d'une accélération de la transition écologique et énergétique. Les sommes attribuées à des projets strictement routiers n'ont plus leur place, ni cette forme de soutien et de promotion de la voiture, du camion, de l'étalement urbain et d'une croissance illimitée de notre aire urbaine qui a déjà trop grandi et dans la précipitation. Le projet doit être repensé en profondeur avec l'humain et les transports collectifs au cœur du système. Il n'est plus question d'autoroute urbaine, il nous faut des déplacements apaisés. Le Tram, les Bus à haut niveau de service, voire d'autres systèmes, les mobilités actives, les reports de mode de déplacement, etc , doivent concourir à réduire la place de la voiture dans nos rues et sur nos routes et à offrir une urbanisation non fragmentée, respectueuse des écosystèmes, et agrémentée de vastes espaces de fraîcheur et de respiration. Nous demandons au Commissaire Enquêteur de prononcer un Avis Négatif sur le projet présenté, et au Préfet de la Région Occitanie d'assumer ses responsabilités, en refusant le lancement d'un tel ouvrage.

Obs. 106

Elio POSSOZ

En terme de transport, l'offre crée la demande : construire de nouvelles infrastructures routières incitera donc davantage d'automobilistes à utiliser leur voiture et permettront à davantage de personnes d'habiter loin de Montpellier, aggravant de fait l'étalement urbain, la bétonisation de l'arrière-pays Montpelliérain et la pollution automobile. Alors que les scientifiques accumulent les alertes de plus en plus pressantes sur la nécessité de changer drastiquement nos habitudes et que la France a signé l'accord de Paris pour la réduction des gaz à effet de serre, il est invraisemblable d'encourager l'usage de la voiture et de bétonner des terres encore préservés pour construire le COM (pour rappel, une tonne de béton = 1 tonne de CO2 relâché dans l'atmosphère).

Obs. 107

Annick BOULANGER

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Veillez trouver ci-joint l'avis de l'association Mosson Coulée Verte sur le projet du COM. Vous demandez de cocher ci-après les cases favorable ou défavorable au projet. Les choses ne sont pas si tranchées. Oui il est important de résoudre au plus vite la problématique de transport de cette zone ouest et le passage au-dessus des ronds-points du COM est une bonne chose, Non le projet tel que présenté n'est pas acceptable. Compte tenu de l'absence de modularité de la réponse obligatoire, nous ne pouvons qu'émettre un avis défavorable, Les modalités anciennes du projet doivent être absolument revues selon des principes favorisant le report modal et les circulations douces, la réalisation d'un nouvel ouvrage traversant la Mosson n'est pas justifiée et en l'état ne nous semble pas nécessaire. De plus, le dimensionnement hydraulique des ouvrages est très insuffisant du fait qu'il est basé sur une mauvaise référence. Le projet, tel que conçu, ne pourra résoudre l'engorgement de la zone. Il est indispensable de travailler dans le cadre du projet, l'accès aux parkings de dissuasion.

Obs. 108

GEYSSE Nicolas

Il faut arrêter le béton et la pollution des voitures. Cette portion de route est une fausse bonne idée. C'est bien peu au regard de tout ce qui pollue également, mais c'est un début. Je fais ma part et je m'exprime donc contre.

Obs. 109

HAZOUT Laurent

Bonjour, je tiens à donner mon avis en tant que résident sur St Jean de Védas depuis 15 ans et 45 ans sur Montpellier. Tout d'abord, ce projet porte mal son nom, car il est nommé contournement Ouest de Montpellier or aujourd'hui St Jean de Védas et Montpellier forment une même agglomération urbaine, on pourrait plutôt le nommer Traversant Ouest Montpelliérain, il faudrait donc revoir le tracé. Ensuite, aujourd'hui nos dirigeants nous éduquent sur les zones partagées et les déplacements doux, je crois de facto qu'un projet d'autoroute urbaine ne correspond pas à ce schéma, sans parler des pollutions sonores, visuelles, aériennes inhérentes à un tel projet. Pour toutes ces raisons je vous demande Monsieur le Commissaire de ne pas accepter en l'état ce projet d'un autre temps.

Obs. 113

ANONYME

Je suis extrêmement défavorable au projet du COM. Notamment car il va à l'encontre des orientations régionales, nationales et même européennes. De plus trafic routier représente un danger important pour la santé publique. Egalement, la construction d'infrastructures routières fractionne les corridors écologiques et détruit des espaces naturels et agricoles nécessaires à la sécurité alimentaire et la réalisation de services écosystémiques.

Obs. 118

CATZEFLIS François

A l'heure de l'urgence climatique, je demande que ce projet routier d'un autre temps, qui ne répond pas aux enjeux environnementaux et sociaux de notre époque soit abandonné

Obs. 119

ZOLONDKONSKI Alexis

Je suis contre ce projet du Contournement Ouest de Montpellier qui va à l'encontre de la transition écologique.

Obs. 120

TARDIVEL Laura

Le confinement a permis de mettre en avant la sur-utilisation de la voiture. Le silence des routes n'a fait que du bien aux oreilles des animaux humains comme non humains qui ont pu prospérer plusieurs mois sans voitures. La création de nouvelles routes ne ferait qu'entretenir l'usage de la voiture alors que d'autres solutions devraient être développées telles que le covoiturage ou les transports en commun. Cela désencombrerait les routes d'une part et éviterait d'avoir à construire des routes pour aller toujours plus vite. Ne serait-il pas temps d'apprendre à vivre au rythme humain et non au rythme du productivisme ?

Obs. 122

RONGEAT David

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Ajouter des infrastructures routières, bétonner des terres, dépenser des centaines de millions d'argent publique.

Obs. 124

DORON Charles

Cette nouvelle portion d'autoroute ne ferait qu'augmenter le trafic routier, donc les nuisances (bruits, émissions de Co2, , conséquences sur la faune et la flore). Il va à l'encontre de la nécessité vitale de lutter contre le changement climatique et la préservation de l'environnement. Il existe des alternatives (développement des transports en commun, du ferroviaire) que ce projet n'explore pas. Il faut changer de paradigme et diminuer le trafic routier.

Obs. 125

GRANGEON

Ce projet va augmenter le flux de véhicules et donc les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions sonores etc. Il faut se tourner vers des alternatives à la voiture !

Obs. 127

BON Mario

Ok c'est embêtant d'avoir plein de bouchons à Montpellier. Cependant, dans un monde où le transport individuel via voitures aura de moins en moins sa place du fait d'enjeu écologique, comment justifier la construction d'un ouvrage ? Pourquoi autant d'argent et de personnes employées alors qu'elle pourrait travailler sur les vrais modes de transport de demain (Bus, tram, vélo, train ...) ?

Obs. 128

CORDIER Armonie

Il est plus soutenable d'investir cet argent et cette énergie dans le développement de transports en commun performants et adaptés aux besoins des usagers.

Obs. 129

CPUDSI Julien

Véritable vestige du monde d'avant, le COM a été pensé à une époque où les enjeux n'étaient pas les mêmes et où la priorité était donnée à la voiture individuelle. Aujourd'hui, les choses ont changé. On parle souvent du monde d'après, surtout quand il faut le mettre en valeur sur des tracts électoraux, mais dans les faits, il semble se faire attendre. Peut-être serait-il temps de mettre un pied dedans ? Et de considérer tous les impacts négatifs du COM : coût financier exorbitant, atteintes à la biodiversité, îlots de chaleur, réduction des surfaces agricoles environnantes, artificialisation des sols, augmentation du risque d'inondation ou encore pollution induite par l'augmentation du trafic automobile (car, oui, le COM ne sera qu'un aspirateur à voitures) et l'impact sur la santé en général - bien connu de tous aujourd'hui. A l'heure où l'on nous demande de mettre un masque en centre ville sous prétexte d'urgence sanitaire, il semblerait que le prisme de lecture de la santé publique soit à géométrie très variable... Dans une logique d'ensemble véritablement réfléchie où les liens essentiels entre écologie, biodiversité, santé publique, qualité de vie et résilience du territoire seraient enfin mis à l'honneur, ce genre de projet n'a plus raison d'être. Il faut inciter l'utilisateur à lâcher la voiture individuelle en lui proposant une véritable offre alternative en mobilités durables (vélo, bus, tram, voire même le train ?), plutôt que de s'enliser dans ces initiatives mortifères qui ne régleront rien et ne feront qu'honorer le vieil adage : un pas en avant, deux pas en arrière.

Obs. 130

BONNICI Iago

C'est un projet de long terme. Pour un projet de long terme, il faut penser sur le long terme. La voiture, ce n'est pas un transport pour le long terme. C'est un moyen de transport obsolète, coûteux, lourd, polluant, contraignant, et sur la pente descendante. La société recherche activement des alternatives efficaces, écologiques et économiques à la voiture. Dans une optique de long terme, les ressources que l'on est prêt-es à allouer dans le COM seront mieux mises en valeur si on les dépense à la place dans le développement d'infrastructures alternatives : vélo, transports en commun, télétravail, aides à la transition voiture > sans voiture. Voir loin, c'est voir sans voiture, c'est se lancer dans un projet plus ambitieux et plus novateur que le COM.

Obs. 131

VERNIER Camille

Je pense que ce projet risque d'avoir de lourdes conséquences écologiques et qu'il serait plus urgent de développer davantage les transports en commun.

Obs. 132

ANONYME

Contre le projet du COM ! Un projet une fois de plus inutile et qui accentuerait la pollution et les émissions de gaz à effet de serre !

Obs. 135

ANDRIEU Jean-Paul

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Le Collectif CEINTURE VERTE de Montpellier, regroupant 24 associations de Montpellier et de sa couronne, s'oppose au projet routier démesuré présenté par la DREAL.. Il demande que le projet soit revu en profondeur pour réduire son impact environnemental et intégrer les orientations actuelles visant à la décroissance du trafic routier, à la réduction de la place de la voiture individuelle, et au transfert des déplacements vers les transports collectifs et les mobilités actives. Ce sont ces réseaux qui doivent être développés en priorité.

Obs. 136

SALOM Michel

Observations identiques à celles précédentes

Obs. 138

BERTHEUX Yoann

En tant que citoyen montpelliérain, je suis opposé à ce projet routier. Bien qu'étant un utilisateur régulier de la voiture, je préfère que la situation reste dans l'état actuel plutôt que de lancer un tel projet qui a un impact écologique désastreux : déforestation, destruction d'espèces protégées (l'étude d'impact avait dû être faite rapidement car depuis, plusieurs espèces protégées ont été identifiées, pollution ...Plus exactement, je trouverai nettement plus utile d'attribuer la somme extravagante prévue pour ce projet au développement d'alternatives douces : covoiturage, renforcement du trafic ferroviaire ...Comme les élections montpelliéraines l'ont souligné, ce projet ne reflète pas l'opinion publique et la notion d'intérêt public d'un tel projet est tout à fait discutable. En espérant que vous pourrez faire annuler ce projet au profit d'autres projets plus intéressants d'un point de vue environnemental.

Obs. 139

BRU Magali

Ce projet est un projet d'un autre temps, celui de la voiture, du déplacement toujours plus vite, énergivore et polluant. Lorsqu'on augmente la capacité de nouvelles voies ou l'élargissement de celles existantes, on constate une augmentation du trafic supérieure à ce qui était prévu. Dans le plan de déplacements de Montpellier (PLU) il est noté « tout faire pour réduire la voiture ». Partout il est dit qu'il faut réduire l'impact de celle-ci et favoriser d'autres modes de déplacement. Le COM est donc en contradiction absolue avec cette ambition puisqu'il s'agirait de construire une autoroute en ville. Nous pouvons faire le parallèle avec le TGV qui se développe alors que les lignes secondaires disparaissent. On construirait des autoroutes supplémentaires alors que les routes secondaires ne sont pas entretenues.

Nous ne pouvons plus nier désormais l'état d'urgence climatique, en particulier à Montpellier. La planète brûle, il est urgent de prendre des mesures dans le respect des normes environnementales et des engagements nationaux sur le climat et la biodiversité. Le COM est un très mauvais signal qui mettrait en œuvre une politique de l'offre pour la voiture. Ce projet initié depuis plusieurs décennies serait terminé en 2027, donc déjà dépassé. Il y a nécessité absolue de préserver les sols, recommandations scientifiques du GIEC (Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat). Or, les conséquences de ce projet seraient considérables sur l'environnement. Il devrait s'insérer dans l'un des endroits les plus sensibles de la périphérie de Montpellier: 2 vallées, celle de la Mosson et celle du Rieu-Coulon.

Obs. 142

ANONYME

Défavorable à ce projet, qui va encore accentuer le trafic routier, qui va à l'encontre de ce qu'il faudrait faire, réduire la pollution de l'air très importante à Montpellier! Réfléchissons à plus de transports en commun, de covoiturage et conservons les terres agricoles, les espèces protégées etc..... Puisque beaucoup d'argent est prévu pour ce COM, profitons en pour investir dans des lignes de train locales, des aires de parkings naturelles, des lignes de bus prioritaires....Tout le monde sera gagnant!

Obs. 146

ANONYME

Je comprends la nécessité de développer les moyens de transports et les liaisons, mais je pense qu'il faut chercher des solutions moins dévastatrice.

Obs. 147

ANONYME

Défavorable

Obs. 148

POUPON Nathalie

Un chantier très impactant pour gagner une voie de circulation, ce n'est plus intéressant à notre époque !! La preuve : En ville, toutes les voies double se transforment en voie simple pour laisser la place aux nouvelles mobilités !! Notre avenir commun est là, dans la mesure et le partage des espaces pour tous !! Cela doit être la fin du règne de la voiture et du camion a qui on donne trop, tout le temps et depuis trop longtemps !!

Obs. 150

CASTERAN Rémy

Ce projet de barreau autoroutier est estimé à 278 M€ (2018) et serait probablement revu à la hausse dès 2021. Pour quel avantage prévu pour 2028 ? Une réduction de temps de transport de 3% en 2028. Dérisoire. Sans que par ailleurs soit pris en compte un phénomène largement documenté en France et dans le monde : un haut risque de trafic induit par ce nouvel aménagement. L'efficacité est potentiellement négative sur ce projet et je pense que l'Etat a bien mieux à proposer avec l'argent du contribuable pour améliorer la mobilité sur l'Ouest de Montpellier. Une autre voie est possible, à moindre coût, en conformité avec les engagements officiels de la France en matière de transition écologique: recalibrage de la voirie existante ; conservation des gabarits et largeur actuelle, avec vitesse limitée à 70 km/h ; passerelles ou tunnels sur les ronds-points intégralement réaménagés de Gennevex, Rieucoulon et Mas de

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Grille ; priorité aux déplacements doux et transports en commun, avec pôles d'échanges multimodaux et parkings silos de grande capacité ; raccordement A 709 par le rond-point de desserte de la Lauze et son franchissement en dénivelé de Sète. Ce projet est d'un autre âge et doit être repensé pour le monde actuel/futur.

Obs. 155

ANONYME

Je suis contre ce projet :- perte de terres agricoles - Nuisances et pollutions supplémentaires - plus on fait de routes plus on utilise la bagnole (tant que le prix du déplacement en voiture le permet ! et pour combien de temps ?) - le pétrole va devenir plus rare donc plus cher, les véhicules hybrides ou électriques ne sont pas une solution de remplacement, l'urgence c'est d'investir dans les transports en commun et les voies cyclables.

Obs. 156

GÉNOT Cécile

Le projet de Contournement Ouest de Montpellier est une aberration écologique. Plus on crée d'infrastructures routières, plus il y a de voitures, plus il y a de bouchons. C'est un cercle vicieux incompatible avec l'urgence climatique (+ de voitures = + de CO2) et l'urgence sanitaire (+ de voitures = + de pollution de l'air). Il faut absolument abandonner ce projet axé sur la voiture individuelle et investir dans d'autres moyens de transport : les transports en commun, la marche, le vélo.

Obs. 157

CORNETTE DE SAINT CYR Louis

La création de cette nouvelle voie express attirerait de nouveaux véhicules en nombre, augmentant de fait le trafic et la pollution associée, ce qui est contraire aux engagements climatiques de la France. Le coût de réalisation est également exorbitant. Des infrastructures de transports en commun permettant de réduire la dépendance à la voiture individuelle seraient bien plus adaptées sans être plus coûteuses.

Obs. 158

AIGOIN Christine

Je suis contre ce projet qui favorisera encore un moyen de transport polluant et une augmentation du trafic au détriment de terres agricoles et du "poumon vert" de l'agglomération qui se réduit comme une peau de chagrin : après quoi courrons nous ???? : Seuls les deux ponts semblent apporter une solution correcte

Obs. 159

TICHANÉE Sandie

Je ne suis pas favorable au contournement OUEST. D'autres solutions existent de nos jours et sont nécessaires actuellement au vu de la nouvelle récession et de l'état du territoire. Mais pour cela, il faut sensibiliser les utilisateurs de la voiture aux autres solutions afin que celles-ci soient utilisées et non délaissées au profit de la voiture.

Obs. 160

RAFFIER Laurent

Vous trouverez joint à ce message l'avis de Vélocité Grand Montpellier concernant le projet de Contournement ouest de Montpellier. Nous profitons de cette publication pour exprimer notre regret de voir l'enquête publique reprendre entre la fin de la période des congés estivaux et de la rentrée scolaire, à un moment où nos concitoyens ont clairement d'autres préoccupations. Une telle décision ne favorise pas le large débat que ce projet mérite. Nous exprimons dans ce document un avis défavorable à ce projet qui, en donnant la priorité à la voiture sur tous les autres modes, contrevient aux objectifs des accords de Paris sur le climat et de la loi d'orientation des mobilités (LOM) et, en conséquence, n'apporte aucun gain tangible pour la collectivité. En France, les élections municipales ont clairement mis en évidence les préoccupations citoyennes en matière d'environnement, devenues prioritaires. A Montpellier, le nouveau Maire Michael Delafosse vient tout juste d'être élu en portant un engagement explicite : "pas de financement de la Métropole pour le COM";

Obs. 161

RAFFIER Laurent

Depuis 2017 – jurisprudence de l'Arrêt du Tribunal Administratif relatif au Grand Projet ferroviaire du Sud Ouest (GPSO) suspendant le projet – les nouveaux projets d'infrastructures de transport doivent présenter dans leur dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) un plan de financement faisant apparaître l'engagement financier des partenaires du projet. Madame la ministre des Transport rappelait à ce titre le 2/11/2017 qu'"aucun projet ne sera lancé sans un plan de financement exhaustif, crédible et garanti" (JO du Sénat). En conséquence, nous demandons impérativement que le dossier de DUP du COM soit actualisé en tenant compte de ce nouveau contexte et en intégrant une position claire de chacun des partenaires initiaux sur ce projet (Etat, Région, Département, Métropole), et leurs engagements financiers respectifs, le cas échéant, afin de s'assurer que le projet est viable financièrement, à la hauteur de son coût (280 M€). En l'absence de tels engagements formels et légaux, le dossier serait en l'état et à ce jour juridiquement très fragilisé.

Obs. 163

DUHOURCQ Benoit

Comme de nombreuses personnes ici, je suis également défavorable à ce projet. Je ne vais pas réitérer tous les arguments déjà utilisés ici, juste faire appel au bon sens quant à la situation climatique du moment.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 164

DERT Cécile

Je suis contre projet qui va à l'encontre des objectifs de la COP21.

Obs. 165

LELIEVRE Jean-Philippe

Je ne comprend pas comment en 2020, nos dirigeants et décideurs politiques peuvent encore envisager un avenir automobile. Sans doute parce qu'ils manquent d'imagination. Dommage, mais il serait ridicule et inopportun de continuer dans cette direction. Pourtant, l'agglomération de Montpellier a réussi à séduire les visiteurs avec leur tram, pourquoi ne pas continuer avec des solutions de transports interconnectés.

Obs. 167

LAVOCAT Zoé

La création de cette nouvelle voie express attirerait de nouveaux véhicules en nombre. L'étude de trafic estime qu'au moment de sa mise en service en 2028 ... le COM serait déjà saturé par les 70000 véhicules qui y transiteraient quotidiennement. Loin de régler le problème des embouteillages, cette nouvelle infrastructure ne ferait que l'amplifier. Pour régler ce problème sur le long terme, il faut développer le covoiturage, les mobilités actives, et les transports en commun, pour diminuer le nombre de voitures sur les routes. La circulation est déjà compliquée sur la zone, pendant la phase de travaux, les déviations et fermetures de voies la rendront encore plus chaotique. Ce sont plus de 5 années de travaux durant lesquels le quotidien des automobilistes risque de devenir invivable. Le projet est imaginé avec des ouvrages d'art et des passages en remblai qui rendent son coût exorbitant : plus de 400 millions d'euros d'argent public pour seulement 6 km de route ! Difficile à accepter en période de crise économique. La construction du COM augmenterait le trafic routier, et par conséquent la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, et le nombre d'accidents de la route. Le projet entretient la dépendance à la voiture individuelle, alors qu'il s'agit du mode de transport le plus coûteux (le coût de possession d'une voiture est de 3000€ par an en moyenne), le plus polluant, et qui occupe le plus de place dans l'espace public. Nous dénonçons un parti-pris des organisateurs de l'enquête en faveur du COM. Le dossier d'enquête publique est orienté pour faire accepter le projet par les citoyens, en présentant des conclusions faussées, notamment concernant l'impact du projet sur la santé des automobilistes et des riverains.

Le COM c'est aussi la destruction de 16 hectares de terres agricoles, de plusieurs centaines d'arbres, la mise en danger d'espèces sauvages protégées, et l'imperméabilisation de nouvelles surfaces qui aggrave les phénomènes d'inondation. A l'heure de l'urgence climatique, nous demandons que ce projet routier d'un autre temps, qui ne répond pas aux enjeux environnementaux et sociaux de notre époque soit abandonné. Une infrastructure de mobilités durables (vélos, tram, bus ou/et trains) doit être étudiée à la place, afin de permettre à ceux qui le souhaitent de se déplacer autrement qu'en voiture individuelle.

Obs. 168

GANTNER DELOURS Françoise

Utilisatrice d'une voiture électrique depuis un an maintenant et devant traverser Montpellier tous les jours pour me rendre au travail, j'habite au pont de villeneuve les Maguelone, je subis les bouchons quotidiennement. et c'est vraiment très éprouvant. Pourtant je suis contre ce projet de bétonisation. Cela participe en une une course en avant sans fin et qui ne résoudra pas les problèmes bien au contraire. Ces sommes importantes prévues pour ces projets d'un autre temps devraient être mises à profit pour des solutions alternatives. En ce qui me concerne je souhaiterais prendre le TER mais il y en a vraiment trop peu qui desservent la gare de Villeneuve les Maguelone, pas de borne, un petit parking saturé. Il n'y a pas de bus qui desservent la gare de Villeneuve en partant du pont de villeneuve. Il y a des efforts urgents à faire dans l'amélioration des moyens de déplacement des habitants de la Métropole.

Obs. 170

LE DU Anthony

A l'heure du dérèglement climatique et de la perte de la biodiversité, un projet facilitant le transport automobile tout en artificialisant un peu plus de terre est un non-sens. Tout en restant dans le thème des transports, il me semble que les sommes qu'il est prévu d'engager seraient mieux employées à des projets comme : - Le développement de l'offre de transports en commun entre Montpellier et les communes rurales alentours - L'aménagement de voies réservées aux bus pour que ce mode de transport prenne le pas sur la voiture individuelle (car il deviendrait plus rapide, puisque non-impacté par les embouteillages)

Obs. 174

ANONYME

Je suis défavorable au projet de contournement Ouest de Montpellier car il s'appuie sur un budget considérable qui devrait être utilisé plus judicieusement en vue de la transition énergétique dans les transports de passagers et de fret. De plus, les travaux vont générer des nuisances à long terme qui n'ont pas lieu d'être dans une perspective d'évolution vers un mode de vie plus écologique : transports en commun, facilitation des circuits courts,

Obs. 176

NGUYEN Printemps

Ce projet de barreau autoroutier est estimé à 278 M€ (2018) et serait probablement revu à la hausse dès 2021. Pour quel avantage prévu pour 2028 ? Une réduction de temps de transport de 3% en 2028. Dérisoire. Sans que par ailleurs soit pris en compte un phénomène largement documenté en France et dans le monde : un haut risque de trafic induit par ce nouvel aménagement. L'efficacité est potentiellement négative sur ce projet et je pense que l'Etat a bien mieux à proposer avec l'argent du contribuable pour améliorer la mobilité sur l'Ouest de Montpellier. Une autre voie est possible, à moindre coût, en conformité avec les engagements officiels de la France en matière de transition écologique: recalibrage de la voirie existante ;

OBSERVATIONS DU PUBLIC

conservation des gabarits et largeur actuelle, avec vitesse limitée à 70 km/h ; passerelles ou tunnels sur les ronds-points intégralement réaménagés de Gennevaux, Rieucoulon et Mas de Grille ; priorité aux déplacements doux et transports en commun, avec pôles d'échanges multimodaux et parkings silos de grande capacité ; raccordement A 709 par le rond-point de desserte de la Lauze et son franchissement en dénivelé de Sète.

Obs. 177

ANONYME

Je suis désespérée de voir que l'on va mettre encore de l'argent public pour les véhicules individuels. Privilégions les transports en commun, les mobilités douces. Stop à la voiture polluante, la construction de ce contournement entrainera forcément des nuisances environnementales, sonores, pollution de l'air...

Obs. 179

GANAULT Pierre

Rendez réellement service à Montpellier, ses habitants, et la Nature : utilisez cet argent pour améliorer les pistes cyclables, les transports en commun ou même le train. Non à ce projet destructeur de biodiversité !

Obs. 180

BATHFIELD Maël

Favoriser les déplacements en voitures individuelles n'est plus la priorité actuelle. De plus, le ratio bénéfice/dommage à l'environnement semble ridicule !

Obs. 181

GEBEL Daniela

L'automobile est toujours au centre de la réflexion, pourtant nous avons compris depuis longtemps que d'autres modes de transport doivent être privilégiés pour réduire les émissions de CO2.

Obs. 182

FISSEAU Thomas

Arrêter le bétonnage et le sacrifice de la nature et la biodiversité. Favoriser les alternatives (vélo, tram, bus). Désengorger les routes ne doit pas passer par l'élargissement du réseau routier mais par la proposition d'autres moyens de transport. C'est un non sens de vouloir faire ce contournement avec l'urgence et le besoin d'un changement de politique climatique.

Obs. 183

ANONYME

Je ne souhaite pas que la voiture soit favorisée alors encore des routes c'est tout le contraire de ce qu'il faut faire pour éviter d'augmenter les problèmes climatiques et de santé publique (cancers ...). Ne pas créer des routes, les désengorger par une politique massive, innovante, de développement des transports collectifs et doux. Merci de tenir compte de mon avis.

Obs. 184

PRADEAU Nadine

Je suis opposée au contournement ouest de Montpellier. Aujourd'hui, il ne faut plus parler de transition mais d'urgence climatique. Il faut donc encourager à ne plus prendre la voiture. La puissance publique doit investir massivement l'argent de nos impôts dans davantage de train, de vélo... Par ailleurs, le contournement détruit des terres au détriment de la faune et de la flore. Enfin, je suis installée à Montpellier depuis 20 ans. La qualité de l'air s'est considérablement dégradée. Je rappelle que la pollution de l'air due aux particules émanant des pots d'échappement tue aujourd'hui davantage que le COVID19 : 49 000 morts par an. Notre santé doit être un objectif numéro un. Elle doit passer avant tous les objectifs de profit. Il est grand temps que nos élus imposent d'autres choix afin de protéger l'avenir de nos descendants. J'attends ce jour et je compte sur le courage de nos hommes et de nos femmes politiques.

Obs. 185

PRADEAU Nadine

DOUBLON

Obs. 186

ANONYME

Je suis totalement défavorable à la réalisation de cette autoroute urbaine à Montpellier et sa Métropole. En voici les raisons: C'est inefficace contre les embouteillages: comme le dit le dossier d'étude « la réduction globale du temps passé en véhicule dans l'aire d'étude [est] de l'ordre de 3 % »... Ce qui est parfaitement ridicule. - C'est anti-écologique, à l'heure des Accords de Paris, et alors que tous les scénarii des experts montrent que la situation s'aggrave. Le passage de 25 000 véhicules à 70 000 véhicules par jour à l'horizon 2032, va entraîner une explosion de la pollution de l'air, de l'eau, et des nuisances sonores. - C'est un Grand Projet Inutile: toujours plus de béton et de bitume, pour rien (cf le doublement de l'A9 qui n'a absolument pas réglé les problèmes d'embouteillages à l'entrée de Montpellier, et les a même aggravés) - C'est beaucoup trop cher: les 280 M€ (Etat, Région, Métropole) devraient être investis dans de vraies alternatives. Et les alternatives existent ! Transports en commun efficaces et cohérents, parkings relais aux entrées de ville, réseau express vélo : un autre projet, adapté aux enjeux de notre époque et aux besoins de déplacement des habitants de l'Ouest de la Métropole est possible et faisable !

Ailleurs, ces grands projets routiers sont arrêtés (Lyon par exemple). A Montpellier il est encore temps de dire STOP et de penser autrement la mobilité !

Obs. 189

BOUTIN Adrien

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Je pense qu'il faut forcer le fait d'abandonner la voiture et de trouver des alternatives. Autant d'argents qui ne règlera pas les problèmes de pollutions dans le temps, je ne pense pas que ce soit la bonne solution.

Obs. 192

ANONYME

Complètement défavorable à ce projet d'un autre temps, extrêmement couteux et qui ne va résoudre strictement rien, à part détruire des terres agricoles dont nous avons besoin et augmenter toujours le nombre de voitures sur ces routes. Dans le dossier d'étude il est clair que des alternatives modales n'ont pas été envisagées. Il est important que le groupe EELV tiennent ses promesses et que le COM ne se fasse pas. Simplement dire que la ville et la métropole n'y mettront pas de financements, c'est la parole des lâches, nous attendons de l'action et que le maire président de Montpellier inscrive noir sur blanc l'abandon du projet.

Obs. 193

ESSERTEL arnaud

je ne suis pas favorable à ce projet, au moment où l'état actuel du climat n'est pas compatible avec la croissance du réseau routier.

Obs. 194

GALMICHE Thierry

Ce projet de barreau autoroutier estimé à 278 M€ voire plus ne me semble pas en adéquation avec les "avantages" prévus pour 2028. Une réduction de temps de transport de 3% en 2028 semble dérisoire. Surtout que par ailleurs n'est pas pris en compte le phénomène largement documenté en France et dans le monde, du risque de trafic induit par ce nouvel aménagement. L'efficacité est potentiellement négative sur ce projet et je pense que l'Etat a bien mieux à proposer avec l'argent du contribuable pour améliorer la mobilité sur l'Ouest de Montpellier. Une autre voie est possible, à moindre coût, en conformité avec les engagements officiels de la France en matière de transition écologique: recalibrage de la voirie existante ; conservation des gabarits et largeur actuelle, avec vitesse limitée à 70 km/h ; passerelles ou tunnels sur les ronds-points intégralement réaménagés de Gennevieux, Rieucoulon et Mas de Grille ; priorité aux déplacements doux et transports en commun, avec pôles d'échanges multimodaux et parkings silos de grande capacité ; raccordement A 709 par le rond-point de desserte de la Lauze et son franchissement en dénivelé de Sète.

Obs. 196

CHOTY Nathalie

Le pont en lui-même est une bonne chose (rond-point Lavérune) pour désengorger, mais doubler les voies cela ne fera qu'accentuer le nombre de véhicules et camions et déplacer le problème ailleurs : notamment au bout de l'A750 direction A750 -> mosson et nord de montpellier (en 4 voies et déjà bien bouchées) sans oublier ceux qui entre direction A750 -> centre ville très encombrée (voie rapide 2 voies - 4 voies - 2 voies). De plus cela implique des travaux gigantesques et très onéreux, Rieucoulon -> Laverune : dégradation de la nature si importante et si fragile. Souhaiterais que cet argent soit employé à des travaux de préservations de l'environnement naturel au détriment du bien-être des conducteurs de voiture et de camions (et j'en suis une) VILLE VERTE !!!!!!! L'autoroute existante est faite pour cela et en passant directement par Clermont l'Hérault pour rejoindre l'A750, l'infrastructure est déjà présente.

Obs. 197

CHOCHOIS Samantha

A quoi sert de se presser avec une voie qui permet une plus grande vitesse alors que la NATURE de la vie nous envoie des signaux COLOSSAUX de l'URGENCE de ralentir! Les intempéries sauront vous freiner quand vous vous entêtez à maintenir un projet n'ayant AUCUN SENS cf respect de la VIE. La vie, vous connaissez? Ce sont vos propres cellules, celles qui s'agitent pour vous faire réfléchir. Alors, SVP, respirez, ouvrez les yeux et ARRETEZ!!!!!! Ce n'est pas moi qui l'ordonne, c'est la vie elle-même; si vous n'écoutez pas le bon sens de la vie, les conséquences- de TOUTES façons- vous les aurez (avec ou sans mon message en fait). Vous souhaitant le meilleur des choix, du courage pour accepter la "perte" financière qui est en réalité un gain de vie pour la planète. A votre écoute pour tout échange constructif, Cordialement, Samantha Chochois Naud alias MmeSamantha

Obs. 198

NATAF Emmanuelle

Nos dirigeants ont tous compris que la lutte contre le réchauffement climatique est l'urgence première de nos sociétés. Pourquoi continuer à investir des millions d'euros sur des projets routiers, alors que nous ne parlons que d'alternatives écologiques ? Développement du réseau ferré à l'échelle nationale et régionale, des transports en commun, réduction du parc automobile au profit des véhicules moins polluants, des réseaux cyclables....N'est-il pas également primordial, afin de réduire les transports de marchandises ou de personnes, d'une région ou d'un pays à l'autre, de développer une agriculture locale, un commerce local, un tourisme local ? A ces fins, mieux vaudrait éviter de sacrifier les terres agricoles et les forêts, garantes de notre écosystème, de notre pérennité ? En d'autres termes, n'est-il pas temps d'adopter un comportement réellement écologique et responsable ? Ce projet ne rentre pas dans la logique écologique des promesses électorales de notre présent Maire et de ses collaborateurs. Nous vous faisons confiance pour faire qu'il soit abandonné. Emmanuelle.

Obs. 199

ANONYME

Le caractère aberrant du point de vue écologique de ce projet est une évidence pour tous. La nature envoie tellement de signaux et les résultats des études d'impact de ce contournement doivent être entendus. Il est plus que temps de mettre fin à ce genre de projet. Le fait même de se poser la question est incompréhensible. Donc clairement AVIS DÉFAVORABLE.

Obs. 204

KIENZLER Elisabeth

OBSERVATIONS DU PUBLIC

NON à ce COM ! Pour un coût exorbitant, le résultat sera pour le moins douteux - aussi bien pour la qualité du trafic que pour l'environnement. Montpellier est toujours difficile à traverser et à contourner mais ce chantier rendra la situation chaotique pour au moins 5 ans. Et à la fin, la seule certitude est l'augmentation des nuisances, notamment la pollution de l'air (alors que Montpellier est une commune parmi les plus polluées de France. Il faut aussi craindre une dégradation de l'environnement pour les habitants, la faune et la flore S'il vous plaît, chercher plutôt une solution par les transports en commun !

Obs. 230

FOUIHÉ ange

défavorable, ce projet ne profitera que aux routiers et non aux habitants de la métropole; On l'a vu avec le doublement de l'A9 qui n'a réduit en rien le temps de trajet

Obs. 261

MAZOYÉ Michel

Je pense uniquement aux gens qui vont être expropriés de leur terrain où de leur propriété pour le prix d'une bouchée de pain au mètre carré. C'est scandaleux! Les lobbyistes et les soit disant écologues de tous genres, les donneurs de leçons m'énervent beaucoup! Je suis un fervent défenseur de la nature, mais aussi des automobilistes. Les lobbyistes, les écologues et les donneurs de leçons en tout genre il y en a marre! Laissons notre campagne, notre peu de garrigue qu'il nous reste et les automobilistes tranquilles merde! Si les touristes et les gens de passage ne sont pas contents, qu'ils restent chez eux! Sans compter que fini la tranquillité dans ce coin là si ce projet se fait. Je précise que je ne suis pas du tout un extrémiste ni de droite, ni de gauche, je suis plutôt quelqu'un de gauche modéré mais qui en a marre de voir ce qu'il se passe et qui l'exprime. Les automobilistes ont vraiment bon dos! Et encore plus ceux qui roulent au "diesel"! Voilà qui est dit. A bon entendeur..... Salut.

Obs. 266

ANONYME

contre ce projet polluant

Obs. 274

PROVERBIO Elsa

Je trouve ce projet scandaleux, chers et inefficace, il serait beaucoup plus judicieux d'améliorer les raccordements de la voie existante pour améliorer le trafic qu'on ferait mieux de tenter par tous les moyens de faire baisser, au lieu de créer des infrastructures pour lui permettre d'augmenter.

Obs. 275

BULLETT Clair-André

Ce projet de barreau autoroutier est estimé à 278 M€ (2018) et serait probablement revu à la hausse dès 2021. Pour quel avantage prévu pour 2028 ? Une réduction de temps de transport de 3% en 2028. Dérisoire. Sans que par ailleurs soit pris en compte un phénomène largement documenté en France et dans le monde : un haut risque de trafic induit par ce nouvel aménagement. L'efficacité est potentiellement négative sur ce projet et je pense que l'Etat a bien mieux à proposer avec l'argent du contribuable pour améliorer la mobilité sur l'Ouest de Montpellier.

Une autre voie est possible, à moindre coût, en conformité avec les engagements officiels de la France en matière de transition écologique: recalibrage de la voirie existante ; conservation des gabarits et largeur actuelle, avec vitesse limitée à 70 km/h ; passerelles ou tunnels sur les ronds-points intégralement réaménagés de Gennevieux, Rieucoulon et Mas de Grille ; priorité aux déplacements doux et transports en commun, avec pôles d'échanges multimodaux et parkings silos de grande capacité ; raccordement A 709 par le rond-point de desserte de la Lauze et son franchissement en dénivelé de Sète. Pour quel avantage prévu pour 2028 ? Une réduction de temps de transport de 3% en 2028. Dérisoire. Sans que par ailleurs soit pris en compte un p

Obs. 276

ANONYME

Je suis défavorable à ce projet qui va à l'encontre de la transition écologique que nous devons mener dès maintenant afin de vivre en adéquation avec notre environnement. Contrairement aux idées reçues, cette nouvelle infrastructure routière n'apportera aucune réponse aux embouteillages qui gâchent la vie des habitants.e.s de l'Ouest de la métropole et au delà. Comme cela est écrit dans le dossier d'enquête « la réduction globale du temps passé en véhicule dans l'aire d'étude est de l'ordre de 3 % », c'est à dire moins de 2mn pour un trajet d'une heure. En revanche, des dépenses publiques colossales (entre 280 et 400 M€ pour 6 petits kilomètres) seront nécessaires à la réalisation de ce projet anti-écologique. Il convient de rappeler que le projet prévoit notamment le triplement du nombre de véhicules, entraînant une explosion de la pollution de l'air, de l'eau, et des nuisances sonores, et l'artificialisation de 56ha de terres agricoles. J'espère en revanche que le réseau des transports en commun (bus/ bus qui accepte les vélos / TER/ réseau express vélos / parking relais) soit renforcé et mis en l'étude. Aujourd'hui il est très difficile de se rendre dans une ville autour de Montpellier sans la voiture, hors beaucoup d'habitants de ces villes viennent travailler à Montpellier.

Obs. 278

JOZON Frédéric

Ce projet "tout voiture" est un projet du passé. Avec la crise sanitaire que nous vivons, il est temps de préserver les terres agricoles et la biodiversité pour maintenir un territoire résilient.

Un simple aménagement des ronds points serait suffisant, coûterait moins cher et éviterait d'augmenter le nombre de voitures sur la route.

Obs. 283

OMS Geneviève

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Ce très gros projet, d'une autre époque, très couteux 'va entrainer des nuisances très importantes pour l'environnement et risque d'augmenter encore le trafic et la pollution, Je pense qu'il suffirait

d'aménager les différents rond points et donner la priorité aux déplacements doux et transports en commun, en aménageant de grands parkings silos pour les voitures.

Dans le contexte actuel, il faut favoriser la transition écologique, préserver autour des villes, les terres agricoles pour les circuits courts et les espaces de pleine nature ,de biodiversité, pour la sante et les loisirs des habitants,,

Obs. 288

GALLIS Hélène

Je suis défavorable à ce projet qui va à l'encontre de la transition écologique que nous devons mener dès maintenant afin de vivre en adéquation avec notre environnement. Dans le contexte actuel, il faut favoriser la transition écologique, préserver autour des villes, les terres agricoles pour les circuits courts et les espaces de pleine nature ,de biodiversité, pour la sante et les loisirs des habitants,,

Il suffirait d'aménager les différents rond points et donner la priorité aux déplacements doux et transports en commun, en aménageant de grands parkings silos pour les voitures.

Des dépenses publiques colossales (entre 280 et 400 M€ pour 6 petits kilomètres) seront nécessaires à la réalisation de ce projet anti-écologique. Il convient de rappeler que le projet prévoit notamment le triplement du nombre de véhicules, entraînant une explosion de la pollution de l'air, de l'eau, et des nuisances sonores, et l'artificialisation de 56ha de terres agricoles.

Réduire plutôt la circulation automobile ;... là est le vrai enjeu face à l'urgence écologique !

Obs. 292

MARTROU Claude

STOP au tout voiture et les cyclistes considérés comme des gêneurs de la circulation automobile

Obs. 295

BESSON Alexis

Je suis un amateur de voiture mais contre toutes extensions du réseau existant, ce n'est pas un priorité. Construire le quartier millénaire sans transport en commun (pas de tram, que des voitures) est l'une des stupidité du "tout voiture" d'avant.

Le tout voiture : c'est le passé.

Obs. 298

KAZAR Ildi

Je suis contre! Plus de route...plus de voiture...plus de vitesse...ça va à l'encontre de l'urgence écologique. Et ça coûte des milliards. Pourquoi ne pas utiliser cette sommes d'argent pour la transition écologique?

Obs. 299

JUAN Guillaume

Ce projet va consommer des terrains agricoles et engendrer de lourds impacts environnementaux. D'autres alternatives doivent être trouvées en cohérence avec les enjeux de notre époque et les engagements de la France liés au changement climatique. Une nouvelle route amènera toujours plus de voitures ! Arrêtons d'appliquer de vieilles méthodes qui ne fonctionnent plus et qui appartiennent au passé. Il est dans en premier temps nécessaire de développer encore plus les transports en commun et les pistes cyclables (qui manquent cruellement à Montpellier) afin de fluidifier les trafics sur les voiries urbaines et désengorger les grands axes.

Obs. 304

ROBERT Gilles

Je suis complètement opposé à ce projet de "l'ancien monde" qui fait perdurer le système "tout-voiture" dont nous connaissons les nuisances. Le montant du projet est énorme, cet argent serait bien mieux utilisé pour des aménagements autres que le routier.

La pollution de l'air étant un problème de santé publique majeur en France, il faut réussir à diminuer la part des voitures dans les transports pour offrir un monde meilleur à nos enfants. Ce projet ne va pas dans ce sens, bien au contraire.

Obs. 305

ROBERT Gilles

Je suis complètement opposé à ce projet de "l'ancien monde" qui fait perdurer le système "tout-voiture" dont nous connaissons les nuisances. Le montant du projet est énorme, cet argent serait bien mieux utilisé pour des aménagements autres que le routier.

La pollution de l'air étant un problème de santé publique majeur en France, il faut réussir à diminuer la part des voitures dans les transports pour offrir un monde meilleur à nos enfants. Ce projet ne va pas dans ce sens, bien au contraire.

Obs. 306

GOURAUT Lisa

Je suis opposée à ce contournement routier qui va artificialiser de nouvelles zones naturelles. La voiture prend déjà suffisamment de place, pas la peine de lui en donner davantage.

Obs. 310

OBSERVATIONS DU PUBLIC

L. Maxime

Je suis défavorable au projet du Contournement tel qu'il est présenté aujourd'hui ! S'il ne faut pas nier les problèmes du secteur Ouest de Montpellier, ce projet d'un autre temps doit être totalement refondu pour prendre en compte les mobilités de 2020. Il me semble que pour une ville ayant déclaré l'état d'urgence climatique, construire une nouvelle autoroute sur 56 hectares de terres agricoles constitue un déni total du mot "urgence" (ou un mépris pour ses habitants, c'est selon...). Plusieurs organisations locales (Vélocité, Greenpeace...) proposent des alternatives crédibles à ce projet, écoutons-les ! J'espère que suite à cette enquête la métropole de Montpellier fasse le choix de l'abandon en suivant l'exemple audacieux de Lyon ou de Marseille.

Obs. 311

ANONYME

Ce projet ne prend pas en compte les aspects écologiques

Obs. 314

KENNEL Pol

Je préférerais que cet argent soit investi dans les infrastructures pour les vélos par exemple.

Obs. 321

MICALLEF Nathalie

Défavorable mais favorable à d'autres actions pour aménagement ce projet et le rendre plus cohérent pour "DEMAIN"

Obs. 324

LAMOUREUX Christiane

L'objectif essentiel de tout aménagement me semble être de concourir à améliorer les conditions de vie de tous les habitants de la zone, en préservant au maximum les paysages, un périmètre vert autour de la ville, une agriculture locale et la biodiversité. Conformément aux engagements nationaux, renforcés localement par les objectifs du Pacte de Milan signé par Montpellier. Ce projet a été conçu il y a plusieurs décennies, inspiré par une politique dépassée du "tout pour la voiture". Il doit être revisité pour devenir plus conforme aux exigences de la transition écologiste et moins coûteux.

- Il est plus urgent, plutôt qu'une autoroute supplémentaire, de réaliser des parkings-silos de grande capacité, accessibles à des tarifs compétitifs, notamment au terminus de la ligne 5 du Tram prolongée. Avec des aires de covoiturage, ils doivent dissuader l'entrée des véhicules dans l'agglomération si l'offre de transports en commun est suffisante.

- Une autre priorité, beaucoup moins coûteuse que des Km d'autoroute est de développer les possibilités de circulation de 2 roues en toute sécurité avec passerelles et tunnels adéquats, parkings adaptés, facilités faites aux cyclistes pour utiliser TER et cars avec leur vélo.

- La voirie existante, à condition d'y limiter la vitesse, peut assurer la fluidité du trafic si les ronds-points sont réaménagés, avec raccordement prévu à l'A709.

- Chaque fois qu'un nouveau tronçon autoroutier est construit, dans une surenchère illimitée, l'expérience a maintes fois vérifié que l'amélioration prévue du trafic n'est pas au rendez-vous: chaque nouvel aménagement se révèle être une incitation à une utilisation accrue par tous types de véhicules. Inutile d'en faire, une fois de plus, la coûteuse démonstration...

Obs. 325

AYNIE Jean-Philippe

Ce projet de COM s'en tient à un raisonnement qui peut sembler de bon sens mais qui s'avère simpliste : à savoir qu'il ne suffit pas d'élargir des voies pour résorber des bouchons. Les promoteurs du COM ne tiennent pas compte des études qui ont été réalisées en Europe mais aussi aux Etats-Unis qui montrent que des réalisations de ce type sont au contraire un appel à l'augmentation de la circulation. Si dans un premier temps les bouchons disparaissent cela n'est que du court terme. Ce en quoi c'est tout le contraire de ce que doit être la politique : anticiper et penser les choses sur le long terme dans l'intérêt général. Le COM est une solution dépassée qui ne tient pas compte du contexte du dérèglement climatique et de la nécessité de penser à réduire urgemment notre dépendance à la voiture et à la place qu'elle tient au détriment d'autres modes de déplacement. C'est bien une solution alternative et ambitieuse qui doit être envisagée et réalisée en travaillant sur des parkings-relais et des transports en commun efficaces, sur une autoroute à vélo qui doit s'inscrire dans un véritable réseau cyclable métropolitain. Ce qui cause les bouchons à Montpellier ce sont les déplacements intra-métropolitains, c'est ceux-là qu'il faut prendre en compte. De plus, une alternative au COM tel qu'il est pensé aujourd'hui aura le très grand mérite de préserver les territoires traversés de l'artificialisation des terres et de la destruction de zones naturelles comme cela apparaît dans l'étude d'impact. On peut lire également dans le dossier d'enquête publique que « la réduction globale du temps passé en véhicule dans l'aire d'étude est de l'ordre de 3 % ». Tout cet aménagement dispendieux pour réduire de seulement 3 % le temps passé dans son véhicule ! Il ne faut pas réaliser le COM et réfléchir à une solution plus intelligente et responsable.

Obs. 327

DELOIT Benjamin

Je suis entièrement défavorable à ce projet qui ne présente que des inconvénients : - nous savons que les embouteillages ne disparaîtront pas avec de nouvelles routes, au contraire ils perdureront avec un plus grand nombre de voitures sur les routes

- on continue à obliger les habitants à utiliser leur voiture, alors que ça coûte cher et que ça accentue les injustices sociales

- niveau écologique on détruit l'habitat naturel de plusieurs espèces animales et végétales

- on crée toujours plus de pollution et d'émission de gaz à effet de serre

OBSERVATIONS DU PUBLIC

- le coût du projet est incroyablement élevé, surtout qu'il s'agit d'argent public, je n'ai pas envie que mes impôts soient gaspillés dans ce projet inutile
- le nombre de morts et blessés sur les routes en France est toujours élevé, il est temps de développer les autres modes de déplacement

Obs. 328

ROUGER Sébastien

Contre ce projet polluant d'une autre époque. Avoir une voiture pour exister socialement est un concept dépassé.

Nous voulons nous déplacer en respectant la nature, l'environnement et les riverains. La voiture est à limiter aux cas nécessaires, pas à généraliser systématiquement.

Obs. 334

OUDRER Anne-Marie

Gain de temps théorique annoncé en 2008 de 3% !! 20 ans de chantiers en prévision 25 HA artificialisés, 12 exploitations agricoles touchées compensations agricoles et environnementales très insuffisantes Dégradation de St Jean de Védas et des paysages traversés projet en contradiction avec la COP21 risques d'inondations sous-estimés et amplifiés par cette autoroute urbaine Aggravation de la coupure des continuités urbaines et péri-urbaines naturelles Habitat de la loutre d'Europe menacée dans la vallée de la Mosson

Obs. 341

BAZIN Luc

Le modèle du tout routier n'est pas une bonne piste, l'investissement doit se porter sur des services de transport en commun, on avait parlé de bus à nouveau de service sur ces voies péri-urbaines, où en sont ces projets vieux de 25 ans, au moins...?

Obs. 342

MELIA Geoffrey

La bétonisation d'espaces verts ou agricoles au profit d'infrastructures routières ne peut absolument pas être envisagée en 2020, quand la pollution de l'air tue 50k personnes chaque année et que les inondations causent de plus en plus de dégâts à chaque épisode orageux dans notre agglomération. Le coût exorbitant du projet pour un si petit tronçon dont on cherche encore l'utilité est de plus un argument qui devrait faire réfléchir. Des aménagements pour améliorer la mobilité douce ou les transports en commun seraient bien plus utiles.

Obs. 343

CHASSING Annie

Je ne comprends pas comment à notre époque on puisse poursuivre des projets qui aggravent encore les crises climatiques et sociales : la voiture pollue énormément et c'est un poids important dans le budget des français qui en dépendent. Il est temps de développer les autres façons de nous déplacer, en étant plus respectueux de l'environnement, et en limitant nos dépenses, tels que le vélo, la marche, le train, le bus, etc ...

Je tiens d'ailleurs à signaler que les transports en commun créent des emplois (conducteurs, contrôleurs, entretien, etc ...), qui n'existent pas pour la route, élément important quand on connaît le taux de chômage dans notre région.

Obs. 345

ANONYME

Pourquoi encore détruire des terres agricoles ? Si l'on poussait vraiment les entreprises de l'agglomération (surtout celle nombreuse du tertiaire) à télé-travailler, on réduirait d'autant le nombre de voitures en circulation, et le nombre de bouchons. Même ceux qui ne peuvent bénéficier du télétravail y seraient gagnants car moins de bouchons. On se veut de plus en plus écolo à Montpellier avec des voies cyclables à la place de routes pour automobiles, mais par contre on veut détruire la nature à l'extérieur de la ville ???? Si on fait cela c'est de l'écologie de façade. Il y a assez de routes, changeons notre façon de travailler, beaucoup peuvent travailler ailleurs que dans leur bureau, si il y a une vraie volonté d'œuvrer pour l'écologie

Obs. 346

JOHSON David

mettre le 230M dans le plan vélo !!! arrêter la culture automobile :(

Obs. 348

AUBRY Jean-Pascal

Contre ce projet destructeur de nature et générateur de pollution et gros trafic routier en périphérie de la ville !

Obs. 349

SOULAS Tupac

Je suis totalement opposé à ce projet. C'est un projet qui va favoriser l'utilisation de la voiture et ses nuisances.

- Il va détruire encore plus notre environnement naturel.

- Il va coûter cher au contribuable.

Cela va à l'opposé d'une vision responsable du futur de notre métropole.

Obs. 350

BARTHELEMY Renaud

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Des études Nord Américaines ont déjà démontré à de nombreuses reprises qu'augmenter la capacité d'une voie de circulation n'augmentait pas la fluidité du trafic, poussant au contraire un plus grand nombre de personnes à l'emprunter ou à prendre leur véhicule personnel pour se déplacer. Au lieu d'avoir 1 voie bloquée, vous en aurez 2 ou 3, mais le trafic sera le même. <https://www.wired.com/2014/06/wuwt-traffic-induced-demand/> Des projets comme celui-ci sont d'un autre âge, quand la priorité de notre temps devrait être la préservation de notre environnement, la recherche de solutions alternatives à l'utilisation de nos véhicules personnels, et l'investissement de l'argent public dans des projets qui ont un sens écologique et humain.

Obs. 351

LECLERE Christophe

à l'heure ou les problématiques de lutte de préservation de la biodiversité et le ralentissement de la production de Gaz à effet de serre font consensus au sein des citoyens et des élus, il est temps de faire acte des discours. Ce contournement met en péril des espèces animales et végétales, contribue à l'artificialisation des terres, et continue de donner à la voiture une place prépondérante dans les objectifs, au lieu de concentrer les efforts publics sur des solutions alternatives qui existent.

Montrons l'exemple au lieu de continuer tête baissée à appliquer des schémas toujours plus écicides.

Obs. 353

TERES Paule

Je suis contre ce contournement pour de nombreuses raisons dont voici les 3 principales : - En 2020, la voiture est un mode de transport qui ne convient plus, il ne faut plus mettre d'argent public dans ce type de transport. Utilisez ces millions d'euros pour des lignes de tram, des pistes cyclables..

- L'élargissement des voies entraîne forcément la destruction de terres agricoles ou naturelles, là encore, avec le défi planétaire de la protection de l'environnement et de la sécurité alimentaire, ce projet ne va pas dans ce sens. Utilisez l'argent public pour réaliser des jardins partagés, pour planter des essences locales ou des arbres utiles (comprendre qui fournisse de quoi se nourrir).

- Si l'état investit dans des projets comme celui-ci, cela va augmenter le trafic routier, augmenter la pollution et va donc augmenter les problèmes de santé de nous autres citoyens, pour cette raison, je suis contre ce projet. Investissez l'argent public dans nos hôpitaux et nos écoles plutôt que pour agrandir des routes.

Ce projet est un projet qui aurait dû être réalisé dans les années 90, maintenant nous sommes au 21ème siècle avec de nouveaux défis à relever, ce projet est has-been.

Obs. 356

GARDET Vincent

Contre ce projet qui va encore artificialiser de nouvelles terres et encourager l'étalement urbain. Repensons l'urbanisme de façon durable au lieu de chercher des solutions de court terme.

Obs. 357

CASTEL Stéphane

je pense qu'il serait intéressant de développer les transports en commun, de favoriser le vélo et le covoiturage construire une route ne résoudra pas le nombre de voitures, questionnons-nous d'abord sur la cause de la prise de la voiture avant de penser à mettre un pansement sur une jambe de bois!.

Obs. 358

BOURDAIS Jennifer

Je pense que il y a bien trop de conséquences négatives à ce projet: * Bétonnisation sans fins...arrêtons de détruire le peu de nature qui nous reste elle nous protège lors des fortes chaleurs sans parler de l'éco système...

* Santé: habiter à moins de 6km d'une autoroute est prouvé déclencheur de cancers...on est déjà entouré pourquoi en rajouter?

* Cela est bénéfique pour qui? Les poids lourds? Encore une fois au vu du CO2 qui augmente et qui rappelle le ne s'évapore pas mais reste dans notre atmosphère ne faudrait il pas concentrer nos ressources sur le ferroviaire?

De même si ça peut en arranger certains citoyens c'est encourager les citoyens à prendre leurs voitures alors que la ville de Montpellier (et d'autres) sont très bien parties pour encourager les gens à prendre d'autres alternatives (tram gratuit, vraies pistes cyclables...)

* Alors que l'état reconnaît l'importance de relocaliser et après la crise sanitaire que nous vivons les terres agricoles VITALES vont être détruites???

* En tant qu'usager ... j'ai peur en plus de mes impôts de devoir payer un droit de passage sur cet axe (si ce n'est pas aujourd'hui le risque sera présent plus tard).

L'intérêt collectif ne semble pas représentatif dans ce projet, j'aimerais bien que mes impôts servent des projets utiles.

Il ne tient pas non plus compte des données climatiques et sanitaires actuelles....il faut savoir faire marche arrière quand on se rend compte qu'une idée qui semblait être bonne au début ne l'est finalement pas.

Obs. 359

ANONYME

Je suis contre la construction de nouveaux axes routiers. L'aménagement des voies de circulation devraient se concentrer sur des pistes cyclables, des voies de tramway et de trains.

Obs. 36

TRAFIC Circulation

Une liaison à 2x2 voies pour relier A750 - A9 c'est bien mais au bon endroit c'est mieux ! Le projet de COM date / urbanisation des années 90, on en 2020 aujourd'hui et le COM n'a plus lieu d'être positionné aussi prêt de la ville centre. Cela sature au nord de Juvignac tous les matins et on fait la bifurcation au sud....cherchez l'erreur, cela ne va rien changer aux bouchons du

OBSERVATIONS DU PUBLIC

matin....et cela risque même d'empirer les choses avec des feux au lieu des giratoires en place plus fluides sur Paulette et Rieucoulon sans compter le plat de spaghettis à côté de macadam.....Un autre projet était prévu à l'Ouest la LICOM....entre St Georges Est et Fabrègues sud-Est, là aussi mal placé surtout au nord : la solution : une seule infrastructure au lieu des 2 COM-LICOM de type 2x2 voies partant de A750-Bel Air et se raccordant sur A9 au sud de Fabrègues. Cela permet :- de sortir le trafic de transit A750-A9-A709 du trafic local de la ville centre - d'éloigner la pollution liée à ce trafic de la ville centre déjà trop concernée - de proposer des solutions de contournements Nord-Ouest du CV sans se rapprocher si près de la ville centre - de faire une continuité d'axe au LIEN par Bel Air et de fait proposer enfin un vrai périphérique à Montpellier - de prendre en considération le trafic local et pas uniquement le trafic de transit (comme pour l'A709.../A9) - de soulager plusieurs communes de l'Ouest et du Nord Ouest de trafic de transit en leur cv (Grabels, Juvignac, St Georges d'Orques, Lavérune, Pignan, Fabrègues, St Jean de Védas notamment), ce qui ne sera pas le cas avec le COM qui arrive trop tard / ces communes qui sont en amont du COM...!!! - d'éviter aux usagers actuels de se taper plusieurs années de travaux avec une circulation dantesque sur l'axe du COM aujourd'hui déjà très saturé qui va asphyxier le secteur sans aucune autre solution : ce qui risque en situation de bouchons d'augmenter fortement la pollution de l'air et le mécontentement des usagers qui de fait ne seront pas non plus motivés à prendre le vélo dans ces conditions là de pollution accentuée. Soyons plus intelligent nous citoyens de cette ville et de ses environnement pour ne pas subir le dictat de l'état qui ne cherche qu'à relier 2 autoroutes sans prendre en considération les mobilités locales, le principal c'est le local, pas le transit...qu'à apporté l'A709 à part pour améliorer le transit, les sorties sur le cv ne sont elles toujours pas bloquées comme avant...tous les matins et les soirs ? Améliorer le local sans nous rajouter du transit....c'est encore et toujours possible...

Obs. 360

KENWARD Odile

Je suis d'accord avec les analyses de Green Peace et m'oppose à ce projet de COM.

Obs. 361

LANGLOIS Juliette

Ces travaux vont à l'encontre du virage écologique que devrait prendre la métropole de Montpellier. Pourquoi construire une infrastructure supplémentaire pour les voitures? Il vaudrait mieux se concentrer sur la pérennisation des pistes cyclables qui ont été mises en place pendant le confinement, renforcer le réseau de transport en commun et inciter au covoiturage.

Obs. 363

DEGUILHEM Richard

Je suis plutôt défavorable au projet, en effet, dans le contexte actuel, nous savons que la bétonisation grandissante n'est plus la solution pour nos société, Le Com, amènerait simplement plus de voitures sur Montpellier, ne réglant que très partiellement, et pour un court terme, le problèmes des embouteillages, au lieu de mettre en place des alternative au tout voiture.

Obs. 364

BOYER Georges

CONTRE un projet de création d'une autoroute supplémentaire, de plus en milieu urbain !!! Détruire toujours plus d'espaces encore verts pour que les voitures occupées par une seule personne et les camions en transit gagnent quelques minutes ? NON !!! Développons plutôt les moyens de transports en commun et changeons de mode de transport des marchandises , il y a bien trop de camions sur la A9 qui ne font que traverser notre région !!!

Obs. 366

CREBASSA Jason

Encore une aberration dans un contexte de dérèglement climatique et d'érosion de la biodiversité. Nous favorisons encore un moyen de transport carboné. Les citoyens ne gagnerons pas de temps, puisqu'il vont toujours habité plus loin (c'est le consentement à faire de la rote en voiture) En gros, il vont gagner 20 minutes, donc vont habiter 20 minutes plus loin pour être en campagne. Et donc rouler plus, polluer plus... Avec les nombreuses preuves scientifiques, je ne comprend pas pourquoi on développe encore des projets comme ça... Aberrant!

Obs. 367

COUDERC Clotilde

Je suis contre le COM car celui-ci ne répond pas aux enjeux climatiques que nous devons affronter actuellement. Celui-ci va à l'encontre de la transition écologique que nous devons opérer, est coûteux et va entraîner la destruction de terres agricoles. D'autres alternatives sont possibles (développement du covoiturage, des mobilités actives, etc.), il faut juste s'en donner vraiment les moyens !

Obs. 368

BOYER Alix

Nous habitons une zone de plus en plus urbanisée ,quel sera le paysage avec une autoroute ou une voie rapide à 4 voies Comment peut -on penser faire passer un projet aussi insensé? A l'heure où nous devons revoir notre mode de vie j'approuve votre suspension de projet et je crois sincèrement qu'il faudrait relier les axes dans des zones plus éloignées avec moins de nuisances (pollution et bruit)

Pensons Ecologie et covoiturage ou transport en commun

Arrêtons le massacre des paysages urbains et peri-urbains

Avec les changements climatiques le bitume va augmenter la température environnante ,la faune et la flore sont déjà en danger .Il reste des zones vierges encore à Saint Jean de Védas

?Allez une autoroute ,des ponts suspendus

Obs. 370

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CARAN Loïc

Je ne souhaite pas que mes impôts soient utilisés pour ce contournement qui ne résoudra pas les problèmes d'embouteillage. Si l'on veut traiter ce problème sur le long terme, il faut diminuer la part de la voiture dans les transports (actuellement plus des 3/4 des trajets domicile-travail se font en voiture dans l'hérault), en développant les autres mobilités. On parle de transition écologique, avant de construire une infrastructure qui restera pendant des dizaines d'années, il faut réfléchir sur le long terme de façon durable.

Obs. 371

ANONYME

Je suis défavorable à ce contournement ouest de la ville de Montpellier et estime que les investissements prévus pour ce projet devraient être ré-investis autrement pour des mobilités partagées et des mobilités douces: plus de transports en commun, y compris pour relier réellement et efficacement la métropole aux communes voisines permettant ainsi de réduire le flot de voitures A l'heure où il est plus qu'urgent d'agir les mobilités partagées, les mobilités douces, et la préservation de notre environnement DOIVENT être des priorités, y compris hors-Montpellier. Il est temps d'imaginer un nouvel avenir pour nos mobilités, et de s'attaquer au pourquoi les usagers prennent leur voiture et comment le réduire plutôt que comment désengorger tout en restant dans un objectif voiture. Au regard des urgences de notre époque, il faut régler la cause et non le symptôme. Une citoyenne qui utilise sa voiture au quotidien, faute d'alternative.

Obs. 372

CAVATZ Natacha

Je suis contre le projet de Contournement Ouest de Montpellier car il ne correspond pas aux enjeux environnementaux actuels. Le contournement ne permet pas de diminuer la pollution de l'air ni de permettre aux personnes de privilégier les mobilités durables.

Obs. 373

HÉBRARD Martin

L'urgence est plutôt de développer et d'investir dans les solutions alternatives plutôt que dans les infrastructures facilitant l'usage des véhicules émetteurs de CO2. Sans parler de la bétonisation et des risques pour le sol, les inondations, la biodiversité, la nuisance pour les riverains, les tonnes de béton coulés... Comment une mandature PS-EELV peut elle y être favorable... ?

Obs. 375

S. Audrey

Totalement défavorable au projet du COM. Gain de temps théorique de 3% d'ici à 2028... à quoi bon réalisé ce projet ? Le CoM n'est pas une solution viable. Aussi bien pour les riverains (pollution de l'air, pollution sonore) que pour la biodiversité.

Il faut réguler la circulation en favorisant les transports doux et alternatifs.

Obs. 376

ANONYME

A l'heure de l'urgence climatique, ce projet routier d'un autre temps, qui ne répond pas aux enjeux environnementaux et sociaux de notre époque devrait être abandonné. Une infrastructure de mobilités durables (vélos, tram, bus ou/et trains) doit être étudiée à la place, afin de permettre à ceux qui le souhaitent de se déplacer autrement qu'en voiture individuelle.

Obs. 377

PONS Éric

je suis contre ce chantier qui sera un désastre écologique

Obs. 379

MARTIN Marin

Construire de nouveaux kilomètres de routes ne résoudra pas les problèmes de congestion, stop à la bétonisation.

Obs. 381

LECLERCQ Paul

À l'heure où 68 000 personnes meurent chaque année de la pollution de l'air en France (source le Parisien août 2020), sans parler des morts liés à la sédentarité du "voiture boulot dodo", nos décideurs ont la responsabilité de changer la société en laissant le choix de se déplacer autrement qu'en voiture. Il faut investir chaque euro de la collectivité pour son bien être. Edgar Morin citoyen d'honneur de Montpellier fit :

"Villes-bureaux et cité-dortoirs s'étendent, les quartiers dépérissent (...) A cela s'ajoute l'asphyxie par la circulation automobile, qui elle-même contribue à l'étouffement de la sociabilité, à l'irritation des esprits et des poumons"

Obs. 382

LECLERCQ Paul

DOUBLON

Obs. 383

COPPEY Guillaume

OBSERVATIONS DU PUBLIC

De manière générale, l'amélioration des infrastructures routières entraîne l'étalement urbain et l'augmentation de l'utilisation de la voiture, ce qui n'est pas souhaitable de nos jours. S'il est tout fois décidé de réaliser le COM, il faudrait utiliser le moins d'argent public possible. Les infrastructures vélo coûtent moins cher est il y a un gros retard en la matière.

Avec ou sans réalisation du COM, il faut impérativement :

- Ajouter des priorités aux transports en commun, comme par exemple pour les bus de l'Hérault arrivant depuis l'A750 ;
- Réaliser des axes de covoiturage ;
- Rompre les discontinuités piétonnes et cyclable actuellement présentes à l'Ouest. Des infrastructures suspendues peuvent être ajoutés comme cela ce fait aux Pays-Bas par exemple.

Obs. 384

ANONYME

Il y a déjà plus d'un million de km de route en France, qui amplifient le dérèglement climatique, c'est suffisant il faudrait peut-être penser à d'autres moyens de se déplacer.

Obs. 385

AUDREY B.

Ce projet autoroutier ne répond pas aux urgences climatiques et écologiques actuelles. Plusieurs associations/organisations/professionnels ont déjà donné un avis défavorable justifié.

Pour une économie de seulement 3% :

- des terres agricoles et zones naturelles vont être détruites
- la question de la pollution de l'air ne sera pas résolue mais aggravée par une augmentation du nombre de voitures d'ici 10 ans
- une dépense de 280 millions d'euros

Obs. 389

BOUDET Jean

Je ne pense pas que la création d'un nouvel aménagement routier soit une bonne chose à l'heure actuelle. Il est urgent de privilégier les transports en commun et les mobilités actives ! Le COM ne va pas fluidifier le trafic bien au contraire ! (cf. https://fr.wikipedia.org/wiki/Paradoxe_de_Braess)

Obs. 390

GLZ anthony

Je ne suis pas favorable à ce projet. La responsabilité de notre temps est d'envisager de nouvelles solutions aux problématiques d'accès et de mobilités, sans recourir par facilité et automatisme aux infrastructures destructrices de l'espace naturel et des écosystèmes vivants qui s'y trouvent.

Faire du territoire de Montpellier le centre de carrefours routiers d'envergure ne me semble pas être une solution du présent ni d'avenir, à même de préserver le bien-vivre et la santé de ses habitants.

D'autres solutions doivent être cherchées.

Obs. 391

FABRE Juliette

Je suis contre ce contournement, projet d'un autre temps. Il est temps d'être ambitieux et de tourner la ville vers le futur. Or, la mobilité du futur est tournée vers le collectif et les transports non polluants. Créer un nouveau contournement, c'est favoriser le trafic automobile : plus de fluidité => plus d'usagers tentés de prendre la voiture => plus de pollution. Par ailleurs, cela va encore bétonner notre métropole, artificialiser et imperméabiliser des sols, supprimer des espaces naturels / verts et donc de la biodiversité... Je suis pour un projet écologiste : favoriser les transports en commun, le vélo, le covoiturage, et pourquoi pas revenir à du ferroviaire !!!

Obs. 392

HESS Quentin

Les études scientifiques le prouvent (Paradoxe de Braess), les faits également (autoroute à 26 voies à Los Angeles toujours embouteillée malgré l'ajout de voies), le fait d'ajouter des voies de circulation ne fera qu'attirer de nouveaux usagers, entraînant de nouveau une saturation. Ce projet en plus de coûter énormément au contribuable avec une somme qui pourrait être utilisée pour développer des alternatives à la voiture en faveur des usagers de la voiture impactés par les saturations en cause, sont également un non sens écologique engendrant artificialisation des sols, pollution et trafic routier supplémentaire et la suppression de poumons verts/reserves de biodiversité.

La solution choisie consistant à créer ce contournement routier est par ailleurs douteuse à la vue du manque d'informations sur la nature des flux actuels en cause dans les saturations (nature des déplacements, source, destination, alternatives manquantes ?). Il faut également s'attendre à un afflux de projets immobiliers et une densification autour de cet axe qui engendrera également du trafic supplémentaire. La ville de Montpellier envoie un mauvais signal en persistant à s'orienter sur des solutions des années 60/70 alors que l'on sait à présent que la pollution est responsable de 67.000 morts en France chaque année.

Obs. 398

ANONYME

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Devoir utiliser quotidiennement sa voiture coûte cher et ne peut pas rapporter gros. En construisant de nouvelles routes on entretient la dépendance du plus grand nombre à la voiture. Je ne souhaite pas que notre société persiste dans cette impasse, au contraire nous devons prendre exemple sur d'autres villes plus avancées dans la transition écologique, qui développent d'autres façons de se déplacer.

Obs. 399

J. Catherine

Défavorable à un projet qui n'est pas en phase avec les urgences environnementales actuelles, plus de routes = plus de voitures, cycle infernal, destruction de notre environnement zones naturelles et agricoles et urbanisation sont Pensons plutôt au développement des alternatives : covoiturage - transport collectif propre- vélo etc...

Obs. 402

RAMIREZ Gabrielle

Il n'est pas raisonnable, dans le contexte actuel, de continuer à développer des infrastructures qui promeuvent les déplacements en voiture. Il est plus que temps de mettre l'énergie et l'argent dans des projets pour la transition vers le bas carbone : vélo, transports en commun, etc. Un contournement routier n'a pas sa place dans les projets d'une métropole en 2020.

Nos enfants nous tiendront responsables de n'avoir pas pris les mesures qui s'imposaient et d'avoir continué "business as usual" sur de tels projets.

Obs. 404

PUYAU Francine

Ceux qui pâtissent des bouchons actuellement croient dur comme fer que ce projet va alléger leur peine mais il n'en est rien. Il suffit de constater les embouteillages qui persistent aux heures de pointe sur la RD65 et aux différents points d'entrée et sortie de Montpellier, par exemple, pour comprendre que rajouter des voies ou les détourner ne fait que déplacer le problème. Ce projet est obsolète et son impact sur les terres agricoles et les espaces naturels, donc la biodiversité, est un véritable crime contre les générations futures en ces temps d'urgence climatique. Le confinement imposé pendant la crise sanitaire est arrivé à temps pour démontrer combien : - il est possible pour beaucoup de travailler autrement (télétravail), sans prendre sa voiture tous les jours, à condition que les entreprises et les administrations offrent cette possibilité et une flexibilité d'horaires d'ouverture au public, - la qualité de l'air s'améliore dès que la circulation automobile diminue, - la vie sauvage s'épanouit lorsque l'activité humaine (dont les flux de véhicules) ralentit, - la préservation des terres agricoles est vitale pour garantir l'alimentation en circuit court de la population, - le développement d'autres modes de transports (train, tram, vélo, etc.) est possible si l'on s'en donne les moyens. La France s'est dotée d'un objectif de « zéro artificialisation nette » des sols et le Président de la République s'est engagé à valider la plupart des propositions de la Convention citoyenne pour le climat donc le projet de loi à venir devra être considéré avant de lancer un projet comme celui du COM. Parmi les propositions validées figurent celles-ci : " Inclure des citoyens dans la gouvernance des mobilités au niveau local comme au niveau national"; " Impliquer les entreprises et les administrations pour penser et mieux organiser les déplacements de leurs salariés ou agents"; " Créer les conditions d'un retour fort à l'usage du train au-delà des voies à grande vitesse"; " Aménager les voies publiques pour permettre de nouvelles habitudes de déplacement". Reprenons ce dossier à zéro et posons nous les bonnes questions. Je suis défavorable au projet de COM en l'état.

Obs. 407

ROZENZWEJG Henri-Jean

Un tramway périphérique reliant les gares et les parkings périphériques laissera les voitures hors de Montpellier. Si travaux il y a alors ils doivent être ferroviaires. Montpellier est la grande ville proche de mon domicile. C'est ainsi que mon avis est utile aussi.

Obs. 409

WILLINGER Emma

A l'heure où l'environnement et la transition écologique est au centre de la place publique et devrait être au coeur du débat politique, il est impensable et incohérent d'envisager des projets routiers de cette ampleur, qui dévasteraient non seulement des terres agricoles, mettraient en danger une faune et une flore précieuses et de plus en plus mal menées et augmenteraient la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre. En outre, si le développement de la métropole est à construire, il doit se penser au travers d'investissements de l'argent public en cohérence avec les enjeux environnementaux et en adéquation avec une demande croissante de la part des citoyens, d'infrastructures plus responsables, telles que le développement des transports en communs ou des mobilités douces.

Obs. 410

CUTILLAS Julie

La création de cette nouvelle voie express attirerait de nouveaux véhicules en nombre. L'étude de trafic estime qu'au moment de sa mise en service en 2028 ... le COM serait déjà saturé par les 70000 véhicules qui y transiteraient quotidiennement. Loin de régler le problème des embouteillages, cette nouvelle infrastructure ne ferait que l'amplifier. Pour régler ce problème sur le long terme, il faut développer le covoiturage, les mobilités actives, et les transports en commun, pour diminuer le nombre de voitures sur les routes. La circulation est déjà compliquée sur la zone, pendant la phase de travaux, les déviations et fermetures de voies la rendront encore plus chaotique. Ce sont plus de 5 années de travaux durant lesquels le quotidien des automobilistes risque de devenir invivable. Le projet est imaginé avec des ouvrages d'art et des passages en remblai qui rendent son coût exorbitant : plus de 400 millions d'euros d'argent public pour seulement 6 km de route ! Difficile à accepter en période de crise économique ... La construction du COM augmenterait le trafic routier, et par conséquent la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, et le nombre d'accidents de la route. Le projet entretient la dépendance à la voiture individuelle, alors qu'il s'agit du mode de transport le plus coûteux (le coût de possession d'une voiture est de 3000€ par an en moyenne), le plus polluant, et qui occupe le plus de place dans l'espace public. Nous dénonçons un parti-pris des organisateurs de l'enquête en faveur du COM. Le dossier d'enquête publique est orienté pour faire accepter le projet par les citoyens, en présentant des conclusions faussées, notamment concernant l'impact

OBSERVATIONS DU PUBLIC

du projet sur la santé des automobilistes et des riverains. Le COM c'est aussi la destruction de 16 hectares de terres agricoles, de plusieurs centaines d'arbres, la mise en danger d'espèces sauvages protégées, et l'imperméabilisation de nouvelles surfaces qui aggrave les phénomènes d'inondation.

Obs. 411

ANONYME

400 millions d'euros pour construire 6 km de route ? Il faut arrêter le gaspillage d'argent public et investir dans des projets porteurs d'avenir et d'emploi.

Obs. 413

WILLINGER Emma

DOUBLON

Obs. 416

DAMOURE Dominique

Ce projet de Contournement Ouest de Montpellier qui nous est présenté est un projet d'un autre temps, celui où la voiture était synonyme de progrès, on sait aujourd'hui qu'il n'en ait rien. Voiture et pollution sont complètement associées, alors pourquoi vouloir favoriser ce mode de déplacement ? . Lorsqu'on augmente la capacité de nouvelles voies ou l'élargissement de celles existantes, on constate une augmentation du trafic supérieure à ce qui était prévu. Dans le plan de déplacements de Montpellier (PLU) il est noté « tout faire pour réduire la voiture ». Partout il est dit qu'il faut réduire l'impact de celle-ci et favoriser d'autres modes de déplacement. Le COM est donc en contradiction absolue avec cette ambition puisqu'il s'agirait de construire une autoroute en ville. Nous pouvons faire le parallèle avec le TGV qui se développe alors que les lignes du quotidien, dites secondaires disparaissent. Ici on construirait une autoroute plutôt qu'améliorer l'existant, au minimum l'entretenir. Nous ne pouvons plus nier désormais l'état d'urgence climatique, en particulier à Montpellier. La planète brûle, il est urgent de prendre des mesures dans le respect des normes environnementales et des engagements nationaux sur le climat et la biodiversité. Le COM est un très mauvais signal qui mettrait en œuvre une politique de l'offre pour la voiture, au mépris de la réalité vécue par tous après ces étés brûlants qui se succèdent. Ce projet initié depuis plusieurs décennies serait terminé en 2027, donc dépassé. Alors pourquoi poursuivre un projet obsolète avec des effets négatifs sur l'environnement et les populations. La réalisation de ce projet engendrerait des nuisances pour le bien-être et la santé des habitants puisque très près des zones habitées: accroissement de la circulation entraînant une augmentation de la pollution de l'air par les particules émises des véhicules, pollution sonore, pollution visuelle, et un chantier de plusieurs années !!! . Cette autoroute infligerait une balafre dans le paysage de la commune de Saint Jean de Védas.

Obs. 419

D'HONDT Jany

Le lien A9 - A750 est embouteillé en partie parce que la voiture a toujours été favorisée dans les politiques publiques. La moindre des choses serait d'estimer l'évolution du trafic avec le Com en comparaison de sans Com mais avec une nouvelle offre de transports alternatifs. Et il faut prendre en compte l'impact environnemental des infrastructures envisagées. Les chercheurs observent que des infrastructures plus importantes attirent un trafic plus important.. Partout le trafic routier continue à augmenter. Réaliser à grands frais le COM permettrait enfin à Montpellier de commencer à réaliser son rêve de rocade et de circulation fluide. Mais partout les rocades sont saturées. Le rêve de rocade fluide est daté, c'est surtout une chimère.. Ces grands travaux lanceront Montpellier dans une course en avant mortifère, et inutile.

La priorité n'est pas d'élargir les routes, c'est de limiter les déplacements en voiture. Pour cela, il faut soutenir les autres modes de transport, tous plus soutenables. Malheureusement, les experts en mobilité affirment qu'il ne suffit pas de proposer une offre de déplacement alternative crédible : il faut aussi que le mode de déplacement privilégié devienne moins aisé.

Il faut avoir le courage d'agir enfin de façon responsable, en mettant un terme à la course en avant incontrôlée imposée par l'économie. Il faut casser les logiques court-termistes qui s'opposent souvent à un objectif à long terme de meilleures conditions de vie pour l'humanité. Il faut construire un monde qui place le bien être humain au centre de ses préoccupations, suivant l'idéal de la Déclaration des Droits de l'Homme.

Obs. 420

LEROY Étienne

Ce n'est pas avec ce genre de projet d'un autre âge que nous allons réussir à répondre aux besoins des habitants, tout en réussissant à atteindre l'objectif de la France de neutralité carbone en 2050 ...

Obs. 421

GUIARD France

J'habite Juvignac et je suis opposée au Com dans sa présentation actuelle : 280 millions d'euros minimum pour fluidifier le trafic routier ? Non, il faut limiter le trafic routier et le pousser hors de la ville et de ses proches villages. Montpellier est attractive et s'étend de plus en plus. Montpellier régule le nombre de voiture dans la ville et le Com n'y changera rien. Ce point n'est pas abordé dans l'enquête. Les bouchons continueront avec toutes les nuisances qui en découlent. Je constate que rien ne changera pour Juvignac bien au contraire. L'arrêt de Tram de Juvignac se situe dans le quartier des Constellations où il est très difficile de circuler le matin et où il manque des stationnements. Avant d'en promouvoir l'accès, il serait judicieux de réaliser un état des lieux du quartier sur ce point et le besoin futur : plus de tram, plus de régularité, plus de stationnement... L'impact positif du com sur notre ville n'est pas suffisamment abordé. De manière générale et pour Juvignac, ce projet n'a rien d'ambitieux en terme de qualité de vie. Trop cher et peu efficace

Obs. 428

GARCIA Nicolas

Contre ce projet de bétonisation. Avec le dérèglement climatique, les épisodes de pluies cévenols vont être amplifiés, l'artificialisation des sols ne fera qu'empirer les inondations.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 434

FLAMIER Gwenael

Ce projet d'un autre temps permettra (je cite le dossier d'enquête publique) " une réduction globale du temps passé dans le véhicule dans l'aire d'étude de l'ordre de 3%" c'est à dire environ 2 minutes pour un trajet estimé d'1 heure!!! pour un coût évalué entre 280 millions et 400 millions €. Ce n'est donc pas rentable. Dans le chapitre 6.2.4.2 de l'évaluation environnementale, il est indiqué "La mise en place d'un réseau séparatif et la collecte des eaux vers un point unique de rejet pourrait être à l'origine d'un déficit ponctuel d'apport d'eaux vers certains points naturels à l'aval immédiat du projet". Aucune réponse n'est apportée à ce point dans les évitements ou compensation. quel est l'impact sur la recharge des nappes due à un manque d'espace d'infiltration.

Il n'y a pas d'éléments concernant la compensation des zones artificialités.

Concernant l'évaluation des impacts sur la faune et la flore, les tableaux (exemple au paragraphe 6.3.2.8) mentionnent des évaluations d'impacts en se basant sur quoi? certaines évaluations sont estampillées "modérés" alors que les intensités d'impacts sont notées +++ .Egalement, je suis l'avis de Greenpeace concernant leur analyse sur les données de pollution de l'air présentées dans l'étude. celles ci sont totalement sous évaluées.Enfin, ce type de projet est généralement un aspirateur à construction immobilière. De ce fait, la hausse du trafic automobile sur cet axe et les embouteillages en découlant viendront effacer tous les soit disant "gains".

Obs. 440

CHAUFFOUR Bénédicte

Il est insensé de mettre le citoyen devant un choix absurde: 'COM Autoroutier', ou 'Rien'. Le débat sur les alternatives intégrant toute la palette des modes de déplacement et leurs perspectives d'adaptation, n'a jamais eu lieu ! Le Maître d'Ouvrage (l'Etat / DREAL) s'obstine autour d'un projet qui n'a pas évolué depuis des décennies, comme si rien n'avait changé depuis, et en totale contradiction avec tous nos objectifs et engagements pour le climat, l'environnement et la santé..

Obs. 442

QUAROUCHE Hassan

Bonjour, je ne suis pas en accord avec le COM tel qu'il est proposé. Je ne souhaite pas qu'il y ait une autoroute avec un trafic qui inévitablement va se densifier et se concentrer sur cette axe. La proposition d'un périphérique Urbain tel que proposé par certains élus de la municipalité de Montpellier serait plus juste et plus facilement adaptable dans le temps et de fait plus durable et plus respectueux de l'environnement mais surtout des personnes qui comme moi demande un droit au silence, un droit à l'air, un droit au ciel...

Obs. 445

ISERM Norbert

Si le COM peut permettre une meilleure circulation du flux routier entre les 2 autoroutes (mais aussi l'augmenter), selon moi il ne réduira en rien celui des véhicules qui au quotidien empruntent la M5 (anciennement D5 entre Cournonsec et en amont du carrefour de Genevaux (dit carrefour de paulette). Les communes à l'ouest de la métropole ne disposent pas de transports publics qui soient une vraie alternative à la voiture et les constructions, dont de nombreux logements sociaux sont en forte augmentation.J'aurai préféré que ce problème soit traité en priorité en amont avec par exemple la mise en place du lien (liaison intercantonale d'évitement nord) prévu depuis longtemps et jamais réalisé entre St Gély et Fabrègues, lequel raccorderait également les deux autoroutes.

Obs. 451

LAHMER Margot

Augmenter le trafic automobile n'est pas la solution. Augmentons les transports en communs et les mobilités douces !

Obs. 455

DANGERFIELD Isabelle

Ce projet d'un autre temps permettra (d'après le dossier d'enquête publique) " une réduction globale du temps passé dans le véhicule dans l'aire d'étude de l'ordre de 3%" c'est à dire environ 2 minutes pour un trajet estimé d'1 heure!!! Un coût évalué entre 280 millions et 400 millions €. pour un gain de 2mn /h, ça fait cher la minute !Problèmes d'évacuation des eaux de pluies...Il n'y a pas d'éléments concernant la compensation des zones artificialisés.IMPACTS négatifs sur la faune et la flore..Les données de pollution de l'air présentées dans l'étude.sont totalement sous évaluées. (Greenpeace) Enfin, ce type de projet est généralement un aspirateur à construction immobilière. De ce fait, la hausse du trafic automobile sur cet axe et les embouteillages en découlant viendront effacer tous les soit disant "gains".

Obs. 462

ESSELIN Delphine

Contre le COM, projet d'une autre époque. L'ère de la bagnole (électrique ou non) doit toucher à sa fin : c'est moche, ça pollue, ça coûte cher et à la fin cela fait gagner de l'argent aux mêmes (notamment les grands bétonneurs français).Je suis Pour construire un projet alternatif avec les citoyens, Pour travailler à du vivre ensemble avec le développements des transports collectifs. Car une fois le COM construit, il y a aura le LIEN (parce que tu comprends, on a déjà construit le COM) et puis le DEM, et puis les voies d'accès à Oxlane... et à la fin, on finira sans terres agricoles, avec une eau plus que polluée et des épisodes d'inondations encore plus nombreux (ne pas oublier que l'artificialisation des sols et l'une des grandes causes de l'augmentation des inondations). Je propose donc qu'on ne construise pas le COM mais qu'on travaille à d'autres projets de mobilités avec les habitants de la métropole et du département.

Obs. 463

ESSELIN Delphine

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Plutôt défavorable à cause des risques de pollutions des nappes phréatiques mentionnées dans l'étude et de la suppression de terres agricoles (il n'y en a déjà plus beaucoup...).

Obs. 464

KNÜFER Aurélie

je suis opposée à ce projet qui attirera plus de véhicules dans la zone, va conduire à la destruction de terres agricoles et repose sur l'idée du tout voiture individuelle.

Obs. 469

ILBERT Hélène

Le schéma répétitif de constructions de périphériques et des couronnes successives autour des villes se répète depuis plus d'un siècle. Les sols s'artificialisent et les bétons gagnent les terres agricoles ou paysagères. Aujourd'hui, les périphéries des villes se transforment en gigantesques circuits autoroutiers et parcs de consommation. Les jonctions sont facilitées et transforment la ville de Montpellier et ses alentours en « comptoir » autoroutier. Pourquoi répéter la construction d'infrastructures routières qui ne cessent de faire appel d'air pour la réalisation de nouvelles infrastructures ? Lorsque l'on imagine que les contournements suppriment les engorgements, n'oublie-t-on pas de mentionner que cette suppression est temporaire ? Tant que le tout voiture et le tout camion sont les rois, le doublement des voies ou la construction de nouveaux anneaux autoroutiers censés fluidifier à nouveau le trafic ne sont-ils pas notre seul horizon de vie ? La ville et ses banlieues croissent, mais à quels prix ? Le modèle tout croissance n'est-il pas épuisé ? Pourquoi ne pas cesser de privilégier le tout voiture ? Pourquoi ne pas construire des voies réservées aux bus ? Pourquoi ne pas créer des parkings relais, des cheminements doux, etc. ? Lorsque l'on dit que les périphériques diminuent les émissions de CO2, n'oublie-t-on pas de sommer les trafics des flux de camions et de voitures sur l'ensemble des voies (autoroute Sud de Montpellier + contournement Ouest + Est + Nord) ? N'oublie-t-on pas de sommer dans la durée l'intensification des flux de véhicules (camions, bus et voitures) ? Les effets du trafic cumulé sur les émissions de CO2 sont-ils pris en compte pour évaluer les risques sur la santé humaine et sur l'environnement ? Pour que la transition écologique puisse amorcer un tournant, ne peut-on pas imaginer des périphéries qui respirent ? Des périphéries, poumons verts, dotées d'activités propices à l'innovation low tech, ou aux développements alternatifs ? Pour changer de cap et peut-on prendre sérieusement en compte la Convention Climat et les recommandations émanant de l'UE afin de diminuer les trafics routiers (voir fichier joint sur le constat systématique de dépassement de NO2 dans plusieurs villes de France, dont Montpellier) ?

Obs. 470

ANONYME

Je suis fortement défavorable à ce projet sachant qu'aucune autre solution n'a été réellement envisagée. Le cout est exorbitant, le résultat n'est pas probant et les terres agricoles devraient demeurer notre priorité. Une perte de 16 hectares me semble une hérésie à une époque où la COVID nous a mis face à nos responsabilités en terme d'autosuffisance alimentaire. J'opte personnellement pour une extension des transports en commun. Au vu du budget, il me semble possible de créer des voies de bus au gaz disposant d'une fréquence adéquate permettant son utilisation journalière

Obs. 473

ANONYME

Opposé à ce projet qui va entraîner un « trafic induit », c'est à dire des véhicules supplémentaires sur les routes dus à un allongement des parcours et un report modal vers la voiture. A l'heure de la crise écologique, nous devons encourager les citoyens à utiliser des modes de transport plus vertueux.

Obs. 478

BENOIT Jacqueline

Décharger Montpellier de sa grosse circulation c'est bien mais avec ce projet St JEAN de VEDAS se retrouvera encerclé par un anneau de plus en plus infernal de véhicules et subira encore davantage de pollution. Nous avons déjà la sortie de la 709 qui crée des bouchons au rond point de l'Europe auxquels va s'ajouter la circulation vers la clinique Saint Jean compliquée par un feu tricolore qui va faire déborder les voitures sur ce rond point et les deux autres ronds point que sont le Rieucoulon et Genevaux sont dans le plan des changements, ce qui nous promet bien des soucis pendant les travaux pour sortir ou entrer dans le village. Il faut encore réfléchir à des solutions qui n'impacteraient pas toujours les mêmes populations en créant un appel supplémentaire de véhicules en particulier de poids lourds sur l'A75 et par voie de conséquence pollution aggravée de toutes les régions centrales traversées.

Obs. 48

ANONYME

Ce projet à au moins 20 ans de retard. Il a été pensé il y a 30 ans et n'est plus du tout adapté à développement urbain de ce côté de Montpellier ainsi qu'à la transhumance quotidienne en provenance de l'arrière pays (St André et au delà) qui est une zone qui a explosé en 20 ans. Il faut que le LIEN, qui arrive à bel air soit prolongé vers le sud et l'A9, pour que le flux soit réparti en amont des bouchons sur 4 branches (vers l'A9, vers le rond point de Paulette, vers la voie rapide et pierres vives.) De plus, il me semble que toute la zone du Puech long à St Jean de Védas (<https://goo.gl/maps/Z48YUpofr3h55oNv9>) va être urbanisée. Faire passer une 2x2 voies en plus de la D613 et ses accès aux zones commerciales et ses futurs accès aux zones habitées sur une si petite bande de terrain me paraît être une très mauvaise idée.

Obs. 480

GERBER Michaël

Construire une 2x2 voies ne semble pas un bon message pour apaiser la Ville et sa périphérie vis à vis des déplacements. Il faut des projets avec un objectif beaucoup plus large que la simple problématique des véhicules motorisés. Comment mieux vivre, se déplacer, se rencontrer... dans la métropole de Montpellier. Supprimer des points de blocages est une bonne chose mais il ne faut pas inciter plus de personnes à pratiquer l'autosolisme. Par exemple fluidifier le trafic mais rester en 1x1 voie et ajouter une voie réservée aux transports en communs ou

OBSERVATIONS DU PUBLIC

véhicules prioritaires, en profiter pour développer le réseau de pistes cyclables pour inciter de plus en plus de personnes à se déplacer en mode doux ou en vélo électriques...

Mon avis est donc que ce projet est un projet d'un autre temps qui ne répond pas aux besoins collectifs actuels et futurs de la métropole de Montpellier.

Obs. 481

RIEURA Élise

Cette route ne va pas faire disparaître les embouteillages, au contraire, elle va continuer à inciter les gens à utiliser leur voiture, et dans 30 ans nous serons toujours avec le même problème.

Obs. 482

DUPRAZ Christian

Je souhaite vous faire part de mon opposition au projet de COM tel que présenté dans cette enquête publique. Nous n'avons nul besoin d'une infrastructure autoroutière sur ce parcours de liaison, mais simplement d'une amélioration et fluidification de l'axe existant, sans élargissement, en améliorant les principaux points de blocage (les deux rond-points et le croisement avec la ligne de tramway). L'échangeur nord est une hérésie (travaux disproportionnés et saccage d'une zone écologique riche) pour gagner quelques secondes avec des bretelles d'accès moins serrées. La requalification sur l'emprise actuelle évitera de bétonner des terres agricoles ou naturelles indispensables à l'équilibre naturel. Les cheminements doux indispensables pour relier Fabrègues ou Saint-Jean de Vedas à Montpellier sont eux prioritaires et seront beaucoup plus simples à réaliser si le projet redevient ce qu'il devrait être : un boulevard urbain. Mais mon propos sera plus incisif sur un autre point peu évoqué jusqu'à maintenant. La jurisprudence des enquêtes publiques est constante sur un point majeur : un projet ne peut pas être validé par une DUP s'il ne présente pas de plan de financement crédible à un horizon raisonnable. Valider un projet non finançable est une faute. Or la nouvelle équipe aux commandes de la métropole de Montpellier s'est engagée à ne pas financer le COM, pour réserver ses crédits d'investissement à des projets vertueux en termes de mobilité. Pour ma part, je défends au sein de la commission transports de la région Occitanie, dont je suis le vice-président, de ne pas financer cette infrastructure dans la version autoroutière présentée dans cette enquête. Mon avis ne vaut pas décision de la région, mais je me permets de vous faire remarquer que notre groupe politique est indispensable pour obtenir une majorité de décision. De plus, les échéances électorales qui arrivent rendent improbable toute décision sur un sujet aussi controversé dans l'immédiat. En conclusion, seul l'Etat semble prêt à participer au tour de table du financement de cette infrastructure. Or l'Etat n'en a pas les moyens. Ce projet n'est donc pas financé, et ce point vous suffit pour rendre un avis négatif. En vous remerciant pour votre écoute, je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire-enquêteur, l'expression de mes sentiments respectueux.

Obs. 484

LEROY Manon

Pour ma part, je suis contre le Contournement Ouest de Montpellier et ceci pour différentes raisons. Un projet au coût exorbitant de 400 millions d'euros pour seulement 6km d'autoroute. Cet argent nous pouvons l'investir plus intelligemment, par exemple dans la construction d'infrastructures pour favoriser les mobilités douces (bus, vélo...), l'éducation, la santé....

*Ce contournement favorisera l'augmentation du trafic qui indéniablement augmentera la pollution de l'air, la pollution sonore...

*Ce projet entretient la dépendance de la voiture individuelle, hors la voiture prend à mon sens déjà assez de place dans nos vies, coûte chère aux utilisateurs, pollue...

*Ce même projet va détruire 16 ha de terres agricoles (vous savez les terres qui nous nourrissent), des centaines d'arbres (vous savez les trucs qui captent le CO2 atmosphérique, et qui fait que l'air soit respirable, qui abritent de la biodiversité, qui participent à régulation de la température,....), des espèces sauvages.... L'artificialisation des sols augmente les risques d'inondations, que nous connaissons déjà trop bien dans la région.

Obs. 486

VISIÈRE Jean-Pierre

Montpellier se veut moderne. C'est le lieu pour le prouver... Projet "autoroutier urbain" du passé qui doit être revu dans le contexte d'évolution des modalités de déplacement et de gestion de l'espace.

Obs. 488

SABLÉ

Le projet est extrêmement coûteux et encouragera encore plus l'usage de la voiture alors que la métropole en est déjà saturée. Il convient d'investir cette somme dans des transports en commun et une vraie infrastructure vélo.

Obs. 490

SAUDECERRE Claude

Contre ce projet autoroutier. L'avenir de nos enfants passe avant tout donc relocalisons, développons les transports en commun et surtout le rail et les circulations douces. Il faudra bien stopper un jour ou l'autre le toujours plus vite et la perte de temps et d'énergie à fabriquer des choses inutiles.

Obs. 493

ANONYME

Le projet coûte plusieurs centaines de millions d'euros. Ce montant astronomique est environ 10 fois plus important que les projets de même envergure. Sa réalisation entraînerait des frais d'entretien (éclairage, ouvrages hydrauliques, débroussaillage, etc ...) qui seraient dus chaque année par la collectivité.

Nous savons maintenant que la construction de nouvelles routes fait un appel d'air qui attire de nouveaux véhicules. Imaginons un futur responsable pour nos enfants, avec des villes construites de façon résiliente et durable, en promouvant les transports moins polluants.

A long terme ce genre d'infrastructure entraîne également un étalement urbain que tout le monde souhaite combattre.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Il faut aussi penser à la faune et la flore sauvage qui serait impactée. Un barreau routier fragmente l'habitat naturel, en plus de tous les animaux qui sont percutés par les véhicules. Les terres agricoles environnantes seront soit détruites soit polluées.

Pour toutes ces raisons je m'oppose à la réalisation du COM, et je souhaite que l'argent prévu pour ce projet soit investi dans la transition écologique dont nous avons besoin pour éviter la crise climatique dont nous commençons à subir les premiers effets.

Obs. 494

ANONYME

Contre ce projet qui va encore empirer la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.

Obs. 499

ANONYME

Non à ce projet,. La métropole est saturée certes, mais ce projet fait qu'au bout de quelques mois, le trafic augmentera encore jusqu'à nouvelle saturation. Ce projet est coûteux, inutile car la saturation reviendra et participe à l'étalement urbain et à l'artificialisation des sols.

Non merci, le trafic routier est trop important il faut mettre de l'argent uniquement pour les solutions alternatives, pas de nouvelles infrastructures pour la voiture individuelle.

Obs. 500

LEBON Nicolas

Ce projet ne résoudra pas la problématique de bouchons, comme peuvent l'annoncer certains élus. L'exemple de Toulouse, qui dispose d'un périphérique sous forme d'autoroute, montre bien qu'aux heures de pointes, même avec des contournements possibles, les entrées de ville restent saturées. Le résultat est que même si c'est désengorgé d'un côté, ça reportera les problèmes de bouchons ailleurs. Sans compter le coût de l'entretien des nombreux ponts et autres infrastructures de voiries que l'on paie tous dans nos impôts et qui coûtent cher à la collectivité, que ce soit pour notre génération comme pour les futures. Par contre, améliorer les dessertes des zones en périphérie est vraiment selon moi prioritaire. Les parking P+TRAM, s'ils étaient gratuits pour les personnes qui déposent leur voiture et font le choix de se rendre au travail en transport en commun, avec des facilités d'accès, pourraient ainsi absorber une partie du trafic. Enfin, l'argent économisé pourrait permettre de rénover certaines infrastructures routières existantes qui sont pour certaines en mauvais état.

Obs. 501

HERB Stéphane

Non au projet autoroutier du COM oui à l'aménagement des points noirs mais surtout pas un ouvrage autoroutier démesuré traversant les zones d'habitation... il faut revoir la proposition, ce n'est pas OUI où NON, ce n'est pas ça une concertation. Les citoyens, associations font des propositions "qui tiennent la route" alors entendez les et faites une vraie concertation pas juste une enquête publique obligatoire de par la loi mais qui est biaisée dès le départ ! Je suis défavorable au projet actuel mais pas à un réaménagement co construit avec les usagés et les pouvoirs publics !

Obs. 503

NEIL Laurent

Stop aux projets routiers, il faut penser à nos enfants.Trop de pollution !

Obs. 504

SAWAYA Joy

A une époque où on nous dit de moins polluer, de moins prendre sa voiture et privilégier les transports en commun, le vélo, voilà qu'on nous ressort un projet d'il y a plusieurs années concernant un contournement.Est ce que ce projet a été actualisé en fonction des besoins actuels ?

Quand arrêterons-nous de détruire nos terres et toujours polluer plus pour désengorger A pour mettre des bouchons chez B ? Car oui, si les bouchons seront moindres à St Georges, ils ne vont pas disparaître en entrant dans Montpellier, bien au contraire.

Pourquoi ne pas privilégier les transports en communs, les aides pour venir en vélo au travail ? 12 km, à vélo c'est entre 30 et 50 min, pas plus qu'en voiture, on apprécie le trajet et on pollue moins, tout en faisant un geste pour sa santé.

NON au projet actuel, comme il est présenté. Un projet qui devait se faire il y a des années ne peut être validé en l'état sans avoir été actualisé face aux besoins de notre époque.

Obs. 506

ORZALESI Alice

Je suis totalement contre le Contournement Ouest de Montpellier car: * 16 ha de terres agricoles!!!!* des centaines d'arbres qui captent le CO2 atmosphérique, abritent de la biodiversité et participent à régulation de la température,* des espèces sauvagesDe plus l'artificialisation des sols augmente les risques d'inondations!- ce projet coûte 400 millions d'euros pour seulement 6km d'autoroute!!!! Cette somme peut être investie plus intelligemment dans d'autres domaines comme la construction de structures favorisant les mobilités douces, l'éducation, la santé....- il favorisera l'augmentation du trafic qui augmentera la pollution de l'air, la pollution sonore...- l'entretien la dépendance à la voitureCe projet est contre productif et non écologique, il ne répond pas aux enjeux sociétaux et environnementaux actuels.

Obs. 511

SVISTOONOFF Sergio

Défavorable au projet tel quel. Favorable à un contournement non autoroutier moins polluant, moins bruyant et moins coûteux.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 513

CAYROL Bastien

La voiture n a plus sa place et appartient à un autre monde. Cette argent doit être dépense ailleurs. Pour fluidifier la circulation en ville, le contournement n est pas solution. Regardons nos voisins, est ce que la circulation est fluide a Toulouse, a bordeaux etc...Il existe suffisamment d étude scientifique qui démontre que ces projets créent des appels d air aux automobiles et autres infrastructure. Ces nouvelles voies seront bouches dans quelques années et il faudra les entretenir. Réfléchissons a la ville de demain, comment réduire le nombre de voiture ? Des solutions existent. Il manque seulement le courage politique et la volonté de chaque citoyen de changer notre mode de vie. Sincèrement, dans mon fond intérieur je souhaiterai pouvoir rejoindre le nord de montpellier rapidement sans bouchon. Mais on le sait ce sont des projets d'un autre age (années 80) qui sont voués à l'échec.

Obs. 514

CAYROL Bastien

DOUBLON

Obs. 531

ANONYME

Bétonner des terres agricoles et naturelles pour favoriser les déplacements en voiture individuelle, c'est un manque total de compréhension des enjeux de développement qui sont les nôtres aujourd'hui. Un manque crucial de vision politique et de lucidité sur l'urgence écologique. Le problème des mobilités doit être transformé en opportunité pour transformer nos façons de vivre et nous déplacer, C'est également l'opportunité d'être à l'écoute de l'expertise des organisations de la société civile sur ce sujet, de faire une place réelle à la démocratie, dont ce type d'enquêtes publiques, très institutionnelles, peu accessibles et peu promues, n'est qu'un pâle simulacre.

Un gaspillage d'argent publique, une honte pour une collectivité de porter ou accepter ce type de projet sur son territoire en 2020.

Obs. 533

ANONYME

Oui pour désengorger le trafic routier dans cette partie de la métropole, mais pas simplement en augmentant la taille de la route. Il faut une vraie politique pour aider les gens à ne plus avoir besoin de leur voiture pour se déplacer (transports en commun, covoiturage...)

Obs. 534

FERRAND Hugues

Depuis ces 30 dernières années, l'explosion démographique, de Montpellier et de la Métropole a conduit à la saturation de toutes les entrées de la ville par des véhicules transportant le plus souvent une seule personne. Par ailleurs, la liaison entre les différents secteurs ou zones géographiques de la ville ne peu plus se faire convenablement. En 30 ans, , le foncier s'est considérablement modifié au profit de l'immobilier et au détriment des espaces agro-naturels . Tenant compte de ces évolutions, mais surtout de l'urgence écologique et de la nécessité de mettre en place des mesures de lutte contre les effets du changement climatique, il convient de faire évoluer ce projet pour développer une plus grande résilience de la ville. Pour ce faire, la recherche de solutions plus économes tant sur le plan financier que sur le plan de l'artificialisation des sols est indispensable. Sauvegarder la biodiversité, respecter la géographie des espaces, intégrer les trames vertes et bleues , s'autoriser la mise en oeuvre de toutes actions visant à redonner des conditions de vie correctes à la population (température ambiante diminuée par des îlots de fraîcheur et arrêt d'artificialisation des sols par bétonnage intensif, espaces de mobilité douce sécurisés, utilisation de transports collectifs sur voies dédiées à fréquence élevée, implantation judicieuse des nouvelles infrastructures scolaires et de loisirs, ...), doivent guider les arbitrages des décideurs publics sur un tel projet structurant. Les enjeux ne sont pas que politiques, ils sont sociaux, humains, et bien sûr écologiques. Le maintien d'un tel projet risque d'encourager une augmentation de la fréquentation de structures nouvelles et plus faciles d'accès par un flot de véhicules toujours plus important.

Obs. 54

BOURDIOL David

La majorité des avis donnés est inquiétante et révèle une vision court-termiste de la question générale de l'organisation des zones urbaines et de leur évolution compte tenu de contraintes environnementales toujours plus pressantes et de la transition écologique à mener de manière urgente. Pensons au futur de nos enfants et orientons les budgets publiques de manière cohérente. Stop au "Tout béton" et à la spéculation immobilière, stop au "Tout voiture" ! Ces 2 phénomènes sont les cancers de nos agglomérations urbaines, , et particulièrement de l'agglomération Montpellieraine.

Obs. 541

LABARTHE Charlotte

Je suis contre l'urbanisation excessive de la périphérie de Montpellier, contre la destruction des espaces verts et terres agricoles pour construire une nouvelle route.L'avenir, dans un sens raisonnable et utile, n'est pas dans ce type de projet selon moi.

Obs. 542

BOETTCHER Vincent

Cette nouvelle infrastructure routière n'apportera aucune réponse aux embouteillages et favorisera une fois de plus la voiture en ville face aux mobilités alternatives. J'y suis donc fortement défavorable et je recommande qu'on s'intéresse davantage à la cause des embouteillages: l'urbanisation excessive dans la métropole et la concentration des entreprises.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 544

DOP Marie-Claude

Le Contournement Ouest est une infrastructure qui structurera les déplacements pendant 30 ou 40 ans. Etant donné l'urgence climatique actuelle, il est indispensable de diminuer le trafic routier et d'inciter les habitants à utiliser les transports en commun. Pour cela la mise en place de transports publics (train, tram, bus) et de voies pour déplacement doux devrait être la priorité. Un projet isolé de lien routier, tel que le projet actuel, est en contradiction avec une politique de lutte contre le réchauffement climatique et contre la pollution de l'air qui nuit gravement à la santé des habitants. La fenêtre d'opportunité pour une telle politique est très réduite, c'est la décennie 2020-2030. Le projet de COM tel qu'il est présenté ne fera qu'augmenter le flux de voitures vers la ville. C'est l'inverse qui est nécessaire. Je comprends la souffrance des habitants de périphérie qui n'ont d'autre solution que leur voiture pour rejoindre leur lieu de travail. Aller au travail en transport public est plus confortable et moins stressant qu'en voiture. Cela libère du temps pour lire, s'informer, communiquer. Je ne serais favorable à un contournement routier que s'il était un volet mineur d'un vrai projet de déplacements, privilégiant les transports publics, en accord avec la lutte contre le changement climatique et qui prenne en compte la santé des habitants.

Obs. 549

LOURDAUX Léa

Le gain de temps (3% du temps de trajet d'après le dossier de l'enquête publique) me semble dérisoire par rapport aux impacts écologiques énormes que ce projet entraînerait. Ce projet routier ne répond pas aux urgences actuelles, c'est un projet du monde d'avant, qui me paraît inadapté aujourd'hui. Il me paraît indispensable de préserver ces 56 hectares de surface agricole plutôt que de les sacrifier pour la voiture. Plusieurs associations et collectifs ont déjà voté contre avec des arguments légitimes, la question de la pollution de l'air ne sera pas résolue mais aggravée par une augmentation du nombre de voitures d'ici 10 ans, les terres agricoles seront détruites.

Obs. 551

HIDRIO Julien

En tant que citoyen et habitant de la planète, je suis contre ce projet, quelque soit son mode de financement. Il va créer un "appel d'air" pour les habitants de l'aire urbaine de Montpellier, et augmenter la dépendance à la voiture (cf gilets jaunes...).

Le GIEC nous rappelle que les températures vont augmenter de 5° si on continue à agir comme on le fait. Autrement dit, nous allons au suicide collectif en construisant le COM.

Obs. 552

ANONYME

Je suis contre ce projet à l'heure où nous souhaitons mettre l'écologie et l'environnement au cœur de nos vies et de notre avenir, je ne vois pas la nécessité d'ajouter une autre autoroute ajoutant nuisances sonores et pollution à notre environnement.

Obs. 553

ANONYME

Je ne pense pas qu'une autoroute soit l'investissement dont nous avons besoin aujourd'hui. Investir dans des moyens de transports plus adaptés et écologiques me paraît plus nécessaire que construire une autoroute qui continuera d'encourager l'utilisation de la voiture pour des personnes souvent seules dans leurs véhicules.

Obs. 555

ÉPIARD Christian

En préambule, je ferai la remarque qu'afin de garantir la transparence démocratique, ce projet par son impact environnemental, écologique et son budget d'un coût de 278,3 M€ (juste en dessous d'une saisie obligatoire de la CNDP) aurait dû être saisi par la Commission Nationale des Débats Publics en 2016. Les citoyens ne se trouvent ainsi à ne pouvoir s'exprimer que devant un dossier n'ayant envisagé qu'une seule solution élaborée à partir d'un concept unique, existant depuis 20 ans. Ce dossier conséquent, 700 pages pose cependant question sur beaucoup d'aspects. Je retiendrai que sont ainsi insuffisamment pris en compte, comme le souligne l'avis de l'Autorité Environnementale du 04/12/2019: les continuités écologiques la pollution de l'air et son impact sur la santé humaine ainsi que les émissions à effet de serre la protection des riverains vis à vis des nuisances sonores la préservation de la qualité des eaux superficielles et souterraines les risques d'inondation la préservation des milieux naturels notamment ceux associés aux cours d'eau (ripisylves, habitats de certaines espèces d'oiseaux, de chiroptères et d'insectes) la maîtrise de l'artificialisation des sols, en prenant en compte les effets cumulés et induit avec les projets en présence. Ce rapport signale également des zones concernées par des plans d'actions nationaux en faveur des odonates (libellules) et du lézard ocellé. Des espèces d'oiseaux sont également présentes : le Rollier d'Europe (espèce quasi menacée dans l'ancienne région Languedoc Roussillon) la Huppe Fasciée, le Martin Pêcheur d'Europe, le Petit Duc scops et le Guêpier d'Europe. Des mammifères présentent un enjeu important avec 2 espèces de chauves-souris d'enjeu local de conservation très forte : le Minioptère de Schreibers et le Murin de Cappacini. De plus, le projet présenté est en contradiction avec tous les objectifs nationaux et internationaux : de réduction d'émission de Gaz à Effet de Serre, de réduction de l'usage des énergies fossiles, de reconquête de biodiversité, de lutte contre les pollutions qui touchent la santé, de non destruction d'habitats d'espèces protégées, d'interdiction des déboisements, de non-étalement urbain et de zéro artificialisation des sols. Il ne va pas dans le sens de rendre les villes plus humaines en recréant des liens sociaux et en réduisant la place des véhicules routiers et en initiant des aménagements donnant la priorité aux piétons et aux cyclistes. Il ne renforce pas l'usage des transports collectifs ou mutualisés. En bétonnant des terres, il empêche toute nouvelle installation agricole et le soutien aux approvisionnements en circuits courts. J'émet un avis défavorable à ce projet.

Obs. 556

ÉPIARD Christian

OBSERVATIONS DU PUBLIC

DOUBLON

Obs. 557

ELOY Alexia

Stop aux voitures. Place aux transports en commun et aux vélos

Obs. 565

ROUSSEAU Léo

Pour le même budget une nouvelle ligne de tram serait bien plus utile aux habitants de la métropole de Montpellier !

Obs. 57

GOIFFON Florent

Je m'oppose fermement à ce projet routier d'un autre temps. En 2020, avec les conséquences du réchauffement climatique qui sont déjà largement visibles ici à Montpellier, on ne peut plus envisager de construire des infrastructures pour permettre à toujours et toujours plus de véhicules polluants de polluer. Accorder plus de place à la voiture, c'est plus de voitures. Ce projet ne diminuera pas le trafic. Du moins la diminution ne durera pas. Très vite, les véhicules disparus seront remplacés. En effet, contrairement à ce que l'on pourrait croire, **la création d'un contournement routier** ne diminuera pas la circulation de transit. De nombreux travaux le prouvent, ceux de Frédéric Héran entre autres : créer de nouvelles voies, c'est attirer de nouveaux véhicules. Au bout de 5 à 10 ans, ces nouvelles infrastructures font de nouveau face à un problème de congestionnement. Un projet tel que le COM c'est par ailleurs la destruction de nombreux espaces naturels. Au lieu d'une ceinture verte entre Montpellier et les communes de l'Ouest de la Métropole, nous aurions une ceinture de béton et d'acier : une coupure dans le territoire. S'il doit y avoir des aménagements pour améliorer la circulation dans cette zone, ils doivent se faire au profit des transports en commun et des mobilités actives.

Obs. 574

ANONYME

Je pense qu'il est temps de penser à autres choses qu'à la voiture individuelle et à l'artificialisation des terres. Trop de maladie respiratoire, trop de maladie due à la sédentarité, trop d'émission de gaz à effet de serre. Je pense qu'il faut penser à autres choses qu'à couler du béton pour des véhicules automobiles, penser collectivement à d'autres voies,

Obs. 575

ANONYME

J'habite dans le quartier de la Martelle et je suis défavorable au projet de la COM. Il serait tellement plus judicieux d'investir les mêmes dizaines de millions d'euros pour les pistes cyclables et les transports en commun. Plus on rajoute des routes plus les habitants investissent dans les voitures et plus rapidement ces nouvelles routes seront saturées en moins de 2 ans.

Obs. 577

BRIAND Melissa

Il serait temps de développer de manière plus intensive les mobilités durables et plus en accord avec les objectifs écologiques.

Obs. 578

ANONYME

Les études de trafic démontrent que ce projet routier, imaginé il y a plus de 30 ans, ne réglerait pas le problème des embouteillages à Montpellier. En plus d'entretenir la dépendance à la voiture individuelle, il aurait un impact écologique et sanitaire désastreux (artificialisation des sols, pollution de l'air et sonore, émission de gaz à effet de serre = 115000 t_{eq} CO₂ juste pour la construction, destruction de la biodiversité, etc ...). Nous militons pour que les montants énormes (près de 400 millions d'euros pour 6 km de route), soient utilisés dans le développement des mobilités durables (bus, vélo, tram, etc ...), afin de faire disparaître les embouteillages sur le long terme, et donner la possibilité à ceux qui le souhaitent d'utiliser un moyen de déplacement moins cher et plus vertueux que la voiture.

Obs. 58

COLLECTIF Lavérune

Le COM ne doit pas être une liaison autoroutière entre la A750 et la A709. Il faut concevoir cet aménagement comme un BOULEVARD URBAIN en limitant la vitesse à 70 km à l'heure. Il faut avoir une vision écologique en limitant la pollution liée aux émanations de gaz liées au réchauffement climatique et à la pollution. L'expérience dans les autres métropoles démontrent bien que la réalisation de voies multiples autoroutières ne règle pas la fluidité de la circulation automobile. Nous vous demandons une réflexion à l'aire des enjeux sociétaux et environnementaux soulignés par les enjeux climatiques inscrits à la COP 21 de Paris; NE FONÇONS PAS TÊTE BAISSÉE et REGARDONS L'AVENIR AVEC AMBITION; PRIORITÉ SERAIT LA RÉALISATION DE LA LICOM pour éviter la traversée des communes et ce qui permettrait une grande fluidité des déplacements.

Obs. 580

La France Insoumise

Le projet du Contournement Ouest Montpellierain (COM) est une nouvelle occasion manquée de répondre à l'urgence climatique à laquelle sont confrontés de plus en plus durement notre ville et notre territoire (sécheresses, inondations, canicules, incendies...) Le COM, censé répondre à une réelle problématique, celle de l'engorgement automobile dans l'ouest de l'agglomération, s'inscrit dans une logique de l'ancien monde : après la création du LIEN et le dédoublement de l'A9, il s'agit encore une fois de faire la part belle à la voiture individuelle en créant de lourdes et coûteuses infrastructures routières.

Oui à la ceinture verte, non à la ceinture noire !

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Ce projet induira davantage de trafic routier, donc plus de pollution (air, sol, eau, niveau sonore, pollution visuelle). Il entraînera la destruction de terres agricoles ainsi que l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols aggravant les phénomènes d'inondation.

Si la cohérence du réseau routier est mise à mal par l'absence de liaison entre l'A750 et l'A709, des solutions plus raisonnables doivent être exigées pour fluidifier les mobilités : relance du fret ferroviaire (actuellement pas un gramme de marchandise n'arrive ou ne quitte la métropole par le rail !); extension et généralisation de la gratuité des transports collectifs ; rattrapage du retard montpelliérain dans les infrastructures cyclables ; planification du co-voiturage...

L'objectif ne doit être ni de prévoir l'augmentation du trafic routier, ni de le maintenir, mais de tout mettre en œuvre pour en planifier sa réduction, tel que le préconisent d'ailleurs déjà les accords de Paris (COP21) et la loi LOM.

En conséquence, la France Insoumise encourage les citoyens à s'exprimer avant le 7 septembre sur l'enquête publique en ligne pour exiger le retrait du projet et affecter son financement à des mobilités plus cohérentes avec les enjeux écologiques et sociaux actuels.

L'urgence climatique est là, affrontons-la avec sérieux.

Obs. 582

ANONYME

Etant donné l'urgence climatique actuelle, il est indispensable de diminuer le trafic routier et d'inciter les habitants à utiliser les transports en commun. Le budget dédié au COM aurait permis la création d'une nouvelle ligne de tram! Je suis résolument contre ce projet. Ce n'est qu'un appel d'air pour plus de voitures et , dans quelques années le réseau sera de nouveau saturé et les terres agricoles détruites ne reviendront pas.

Obs. 585

ANONYME

Eviter la construction du C.O.M qui est inutile, et proposer une offre de transport variée et efficace : réseau expresse vélo, transport en commun rapides, parking relais, et covoiturage.

Obs. 587

JULIER M.

Je suis opposé à ce projet, en raison de son coût, de son impact environnemental, et de ses conséquences néfastes sur l'étalement urbain et sur les déplacements. À titre subsidiaire, je formule des propositions d'amélioration du projet, avec un requalification à 2x1 voies à 70 km/h, et en supprimant les intersections dénivelées, notamment:- échangeur Nord (Juvignac): impact environnemental et humain (agriculture) considérable pour une utilité nulle, il doit absolument être supprimé- échangeur Sud (A9/A709): si par malheur il devait être construit, sa gigantesque bretelle sud devrait être réduite, sa surface peut être réduite de moitié à performances égales. Son utilisation pour y stocker des déchets, sur des terres cultivées et en zone rapprochée de protection d'un captage d'eau potable, est inqualifiable.- carrefour Gennevaux (D5): il doit à tout le moins voir son autorisation repoussée jusqu'à la décision définitive de la Métropole sur le transport en commun prévu sur la D5.Par ailleurs, je signale les graves déficiences de l'étude d'impact, signalées par l'Autorité Environnementale mais non corrigée par le maître d'ouvrage, et l'absence de prise en compte de l'étude d'impact dans le projet.Enfin, je signale l'absence inexcusable de prise en compte du vélo, ainsi que l'absence de prise en compte de l'ouvrage sur l'étalement urbain et l'usage de la voiture.Face à autant de déficiences, vous devez donner un avis défavorable à ce projet.Le document joint précise ces différents points ainsi que les propositions.

Obs. 593

LOURENS Marie

Contre ce projet qui est un goufre financier et qui ne fera pas plus disparaître les embouteillages que le doublement de l'autoroute A9.

Obs. 594

RIVIER Simone

Projet en contradiction avec tous les objectifs nationaux et internationaux pour une des villes les plus polluées de France signataire du Pacte de Milan en 2015.

- Risques d'inondations sous-estimés et amplifiés avec cette autoroute barrière.
- Aggravation de la coupure des continuités urbaines et agro-naturelles.
- Dégradation de St Jean de Védas et des paysages traversés.
- Douze exploitations agricoles touchées, 25 hectares artificialisés.
- Effet repoussoir sur le patrimoine naturel et culturel.
- Habitat de la loutre d'Europe menacé dans la vallée de la Mosson.
- Compensations agricoles et environnementales très insuffisantes.
- Des chantiers interminables et destructeurs, 20 ans de désordres !
- Gain de temps théorique annoncé 3% en 2028

Obs. 596

ANONYME

en regardant se qu'on perd et se qu'on gagne avec ce projet on est quand même largement perdant. entre les terres agricoles destinées a être ensevelies sous du béton et toute la pollution généré par la construction puis l'utilisation et l'entretien on dirait que se déplacer en voiture est vitale. c'est à mon sens un projet biaisé qui n'est pas en accord avec une transition écologique.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

tout cet argent pourrai plutôt servir par exemple à la construction de pistes cyclable afin de valoriser ce transport moins coûteux et moins énergivore. le COM est un projet qui engorgera d'autant plus nos trafics et qui continuera de faire de la voiture le moyen de transport privilégié causant pollution de l'air, sonore, lumineuse. prenons un tournant pour des projets moins individualiste et plus respectueux de tous.

Obs. 597

PEYNAUD Alain

Au lieu de vouloir contourner la transition écologique, il serait plus intéressant de s'y engager. L'usage démesuré de la voiture individuelle engendre pollution, coût pour l'automobiliste, accidents de la route, réchauffement climatique, destruction de la flore et de la faune sauvage, artificialisation des terres, etc ...

Construire une nouvelle voie rapide fait perdurer le système automobile duquel nous devons essayer de nous éloigner.

Dans ce sens je ne pense pas que ce projet aille dans le sens de l'histoire, et qu'il est plus le symbole d'une société individualiste et dépassée.

Obs. 599

RANOUE Morgane

Ce projet va détruire des terres agricoles pourtant précieuses, et il ne fera qu'encourager l'usage de la voiture individuelle, mode de transport criminel d'un point de vue écologique. Un budget faramineux va être englouti dans ce projet, au bénéfice de la voiture et du transport routier, alors qu'il serait plus bénéfique pour l'avenir de la métropole Montpellieraine d'investir dans les transports en commun, les mobilités actives, et le ferroviaire.

Obs. 60

LOUYOT Jeanne

Je ne suis pas favorable à ce qu'on construise ce contournement et ces routes toujours plus grandes. Il a été prouvé que plus on construit d'infrastructures routières, qu'on ajoute des voies de circulation, plus il y a de voitures ! Or ce que l'on souhaite pour la planète, c'est moins de voiture. De plus, cela détruirait le peu de nature et biodiversité encore environnantes.... Non ! Il faut utiliser tout cet argent pour construire des pistes cyclables et améliorer les transports en commun, c'est ça notre avenir !

Obs. 600

PONSOT Chantal

Ce contournement Ouest (COM) est pour moi une grosse erreur. La question des mobilités à Montpellier et à son abord sont à réfléchir dans son ensemble, des solutions existent, comme les très bonnes propositions du Collectif ceinture verte de Montpellier, ou aussi celles de Greenpeace, je ne vais pas les reprendre ici.

Ce projet a un coût faramineux, 272millions d'euros, par ailleurs son financement n'est pas assuré au jour d'aujourd'hui!!

Et il ne règlera rien: quelques années après selon le phénomène bien connu de trafic induit, les bouchons reprendront de plus belle!

La circulation sur cet axe doit effectivement être revue en aménageant les 3 ronds points, mais il est possible de garder la voirie existante à 2x1 voie.

L'abandon de ce projet permettrait de se pencher sur ces propositions, et sur un développement des cheminements doux et des transports en commun, respectueux de l'environnement: ceci est la vraie urgence

Obs. 603

Europe Écologie les Verts

Le groupe local Europe Ecologie Les Verts de Montpellier souhaite vous faire part de son positionnement sur le contournement ouest de Montpellier qui propose le passage d'une autoroute en ville que nous ne voulons pas . Le COM (contournement Ouest de Montpellier) est un projet imaginé au début des années 1990 qui a été fait pour la voiture et seulement pour la voiture.

Aujourd'hui le COM est un projet obsolète avant même son premier coup de pelle. Les efforts doivent s'engager vers des projets avec une logique décarbonée et une écologie intégrée. Or le COM tel qu'il est proposé est une incitation à la voiture, énergivore et polluante. Faire plus de place à la voiture c'est de fait augmenter, de manière exponentielle, le flux des véhicules, de la production de polluants, de nuisances sonores et d'impacts irréversibles sur l'environnement sans pour autant répondre de manière durable à la préoccupation première du désengorgement de la circulation, car le trafic sera très vite saturé. Dans le plan de déplacements de Montpellier, (PDM) il est noté « tout faire pour réduire la voiture ». Partout il est dit qu'il faut réduire l'impact de celle-ci et favoriser d'autres modes de déplacement. Le COM tel que dessiné aujourd'hui ne relève pas les défis et les ambitions du PDM. Le projet de COM est une autoroute à 260 millions d'euros pour un tracé de 6 km (voir selon certaines sources 400 millions d'euros) qui se trouve à moins de 5 km du centre-ville de Montpellier et qui va traverser les endroits les plus sensibles de notre péri urbain (périphérie de Montpellier), les vallées de la Mosson et du Rieu-Coulon. Mais aussi, là où nous voulons des coulées vertes et de biodiversités, des zones de protection des sols, d'infiltration naturelle des eaux de pluie, de lutte contre l'érosion, et des innodations... Les espaces végétalisés sont nécessaires à la tenue des sols, à la lutte contre l'augmentation de la température en limitant une trop grande chaleur en cas de canicule. Enfin, ils permettent l'absorption des eaux lors de fortes pluies. Alors que la population demande de plus en plus le retour à une agriculture urbaine, le COM détruirait des espaces végétalisés et agricoles existants et empêcherait des projets d'installations de jeunes agriculteurs-trices, d'agroforesterie, etc. La réalisation de ce projet engendrerait des nuisances pour le bien-être et la santé des populations : pollution de l'air par les particules émises des véhicules, pollution sonore, pollution visuelle. Cette autoroute serait destructrice du paysage de notre territoire, mais aussi de la qualité de vie de ses habitant-e-s. Ce contournement serait très près des zones habitées. En conséquence, sommes opposés au doublement des voies entre le carrefour du Gennevoux et l'A709 et nous refusons de créer un nouvel échangeur au Nord, qui n'est pas indispensable, est très onéreux, et pose des problèmes environnementaux et hydrauliques. Le projet ainsi dimensionné permettra une économie significative de l'ordre de 100 Millions d'€, en évitant des infrastructures extrêmement coûteuses (échangeur nord, viaducs à 2x2 voies, élargissement très difficile sur certains tronçons à 2x2 voies).

Obs. 604

OBSERVATIONS DU PUBLIC

ORSONI Dominique

Rien ne change. On en a marre de tous ces décideurs incompétents qui raisonnent comme il y a 50 ans et qui devraient se poser la question de la façon dont vivront nos tout jeunes dans un 1/2 siècle lorsque eux mêmes ne seront plus là pour voir les dégâts causés par ce type de projet d'un autre âge qui va accroître le trafic routier. On ne peut constater que les bétonneurs ont encore de beaux jours devant eux (voir entre autre le projet de raccordement de la rocade Est à l'autoroute sur le territoire de Le Crès).

Obs. 605

HELARY Jean-Michel

L'association SOS Lez Environnement souhaite apporter sa contribution à cette enquête publique. Agréée par le Préfet de l'Hérault au titre de la protection de l'environnement au niveau du département de l'Hérault, nous essayons de prendre en compte tous les aspects environnementaux. Nous émettons un avis défavorable au projet autoroutier qui est présenté dans cette enquête publique, mais ne souhaitons pas non plus en rester au « statu quo ». Au delà de l'exaspération devant les difficultés de circulation actuelles exprimée dans la plupart des contributions favorables à ce projet, certaines mettent en avant la pollution engendrée par les véhicules bloqués dans les bouchons qui se forment au moins deux fois par jour sur l'itinéraire actuel de contournement. Cet argument est parfaitement recevable, cette pollution est réelle. Ces difficultés doivent bien sûr être résolues, et très rapidement. Le projet de COM proposé à l'enquête publique est censé répondre à cette problématique. Mais, à quel prix (autant financier qu'environnemental) ! Il semblerait que les citoyennes et citoyens soient placés devant le choix « soit le projet présenté dans cette enquête, soit RIEN » ! Sur le plan environnemental, ni l'un ni l'autre des deux termes n'est satisfaisant :- ne RIEN faire, ce serait laisser perdurer ces difficultés de circulation, dommageables pour beaucoup d'entre celles et ceux qui n'ont pas d'autres alternatives que d'utiliser leur véhicule personnel, et surtout dommageable pour l'environnement au vu de la pollution générée par les bouchons.- Faire ce projet serait aussi catastrophique : il s'agit d'un projet autoroutier, nécessitant l'élargissement à 2x2 voies, ce qui va provoquer d'énormes dégâts sur le plan environnemental : destruction de terres agricoles (surtout dans le tronçon central entre les rds points Gennevax et du Rieucoulon), disparition d'exploitations agricoles (la contribution de M. Lacombe – Domaine de Rieucoulon, mise en ligne ce jour, est édifiante!), allongement de la période de chantier qui retarde la mise en place urgente de solutions, coût des aménagements extrêmement élevé, qui va obérer d'autres possibilités de développement de transports alternatifs à la voiture particulière, etc. Or, quelle est la cause des bouchons qui sont dénoncés par toutes et tous, usagers automobilistes comme partisans de solutions respectueuses de l'environnement ? Nul besoin d'être expert pour constater que ce sont essentiellement les deux giratoires déjà cités (Gennevax et Rieucoulon). L'évitement de ces deux giratoires par des passages dénivelés, avec peut-être une restructuration légère des échangeurs aux deux extrémités (A 750 et A 709) résoudrait certainement ces problèmes de congestion. Comme le montrent d'autres exemples, notamment celui de la RD65 au nord de Montpellier (contournement nord), en partie à 2x2 voies et en partie à 2 voies, les sections à 2 voies ne connaissent pas plus de bouchons que celles à 2x2 voies. Les bouchons encore observés se forment à l'approche des giratoires à niveau – comme celui de Girac sur la commune de Clapiers (2x2 voies de part et d'autre) ou aux extrémités (Vendargues à l'est avec un feu tricolore, Avenue des Moulins, rd point du Château d'O à l'ouest). Le passage des 2x2 voies aux 2 voies au niveau de l'échangeur du Fesquet à Clapiers ne pose aucun problème de congestion (noter que l'échangeur est en dénivelé). Parallèlement, il convient bien sûr de favoriser le plus possible les solutions de mobilité alternative (TC performants, modes actifs, etc) afin de contenir l'accroissement du trafic automobile – voire de le faire diminuer, ce qui est indispensable sur le plan environnemental. Les économies réalisées en abandonnant l'élargissement à 2x2 voies peuvent être utilisées à cet effet. Enfin, la question des nombreux camions qui pourraient « transiter » par ce nouvel axe peut être réglée - localement et à court terme, en les incitant à abandonner l'A750 pour l'A75 au niveau de Clermont-l'Hérault afin de rejoindre l'A9 au niveau de Béziers – quitte à les exonérer du coût de péage supplémentaire entre Béziers et l'échangeur de Saint-Jean-de-Vedas.- au niveau de l'État et à plus long terme en poursuivant les efforts de transfert route-rail, afin de diminuer le nombre de camions sur les routes. Nous demandons donc solennellement à la Commission d'Enquête de prendre en considération cette solution alternative « médiane », apte à satisfaire tout le monde, défenseurs de l'environnement ET usagers automobilistes :- NON au projet autoroutier de mise à 2x2 voies sur toute la longueur,- OUI à l'aménagement en dénivelé des deux giratoires Gennevax et Rieucoulon et des autres croisements, voire à un aménagement léger aux deux extrémités,- OUI à la limitation à 70km/h, afin de diminuer la pollution,- OUI à la mise en place de pôles d'échanges pratiques avec des TC performants (Tram, BHNS),- OUI aux investissements dans les moyens de déplacements alternatifs à la voiture particulière. En conséquence, nous demandons à la Commission d'Enquête d'émettre un avis DEFAVORABLE au projet autoroutier ici présenté.

Obs. 609

LARTIGAU Loic

Inutile et coûteux.

Obs. 61

GEYSSE Nicolas

Je ne suis pas favorable à ces nouvelles infrastructures routières. Continuer dans cette voie est suicidaire en terme d'émission de CO2. Le mot n'est pas trop fort, l'urgence climatique n'a été que trop niée et ne peut plus être mise de côté.

Obs. 613

REBOUILLAT Jen-Paul

Notre association est fermement opposée à la modification du tracé et l'élargissement de la voirie actuelle. La continuité des voiries de contournement de la ville de Montpellier ne nécessitent nullement le passage à 2x2 voies. Le projet proposé est un barreau autoroutier qui relierait l'A709 et donc l'A9 à l'A75. Or cette liaison existe déjà à Béziers. Loin de faciliter la circulation sur ce parcours, ce barreau attirerait tous les véhicules et en particulier les camions en transit, entraînant à court terme la saturation de cette voie aux heures de pointe. La voie actuelle doit rester une voie locale à 2x1 voie limitée à 70 km/h. Pour être désengorgée, les ronds points peuvent être réaménagés avec des passages en pont ou tunnel sans nouvelle emprise sur les terres agricoles. Les vignes du Domaine du Rieucoulon doivent absolument être préservées. Comme avec tout réaménagement, les modes de déplacement doux et collectifs doivent être prioritaires.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Les pistes cyclables de tout l'ouest de Montpellier doivent à cette occasion être aménagées pour faciliter les déplacements entre villages et avec la ville centre. Le projet proposé est d'un autre âge. Il est temps de regarder l'avenir. Compte tenu du prix exorbitant des travaux envisagés, il pourrait être tentant pour nos élus et pour l'état de se tourner vers Vinci pour obtenir l'exécution des travaux au profit d'une prolongation de la concession accordée pour l'A9. Ce serait finalement le contribuable qui paierait le prix fort au détriment d'une destruction considérable de notre environnement. Monsieur l'enquêteur, les générations futures vous remercieront de tenir compte de ces arguments et de ceux de tous les opposants pour refuser ce projet.

Obs. 614

NOURIGAT Luc

Je souscris tout à fait à l'analyse détaillée et pertinente transmise par Vélocité Grand Montpellier. Mais j'estime que le COM dans sa forme actuelle est inachevé et inopérant et qu'il ne peut pas rester en l'état. Des améliorations sont nécessaires pour permettre un bon transit et l'évacuation des véhicules quittant Montpellier (ou y arrivant pour les résidents).

Il est aussi nécessaire de prévoir d'occuper les voies comme l'avenue de la Liberté ou la Recambales/Pavelet (pistes cyclables, voie de bus en site propre) pour éviter d'aggraver l'utilisation de l'automobile sur des axes partiellement libérés par le nouveau COM.

Je suis totalement opposé à la vision présentée de barreau autoroutier, qui va aspirer le trafic automobile, saturer d'avantage les pénétrantes de Montpellier, et n'apportera aucunes solutions aux habitants de l'ouest de la métropole, qui vont tourner d'avantage pour retrouver les mêmes points de congestion autour du centre ville (voir le doublement de l'A9), et qui va engendrer une urbanisation lointaine (comme l'A750 vers Gignac-St André...).

Obs. 615

GULI Christine

contraire à l'environnement écologique que nous devons mettre en place de toute urgence

Obs. 616

GRIVES Hervé

Nous savons maintenant que créer de nouvelles routes ne permet pas de supprimer les embouteillages sur le long terme. Le trafic induit et le fait d'entretenir l'utilisation de la voiture par les citoyens fait réapparaître les embouteillages.

Choisir ce projet c'est abandonner les habitants des villages desservis uniquement par la route.

Nous avons droit à mieux.

Obs. 617

ROLLET Valérie

Je suis résolument CONTRE! stop à la bétonnisation des espaces verts et des terres agricoles.

Obs. 62

GORMOND Jean-Pierre

STOP voitures et camion

Obs. 622

MESTRE Nicole

Ce projet de contournement Ouest de la ville de Montpellier accentuerait le nombre de véhicule sur la commune de Saint-Jean-de-Védas, d'où l'accroissement des naissances sonores et pollution. Depuis quelques temps, de plus en plus de véhicules et camions passent sur la commune de Saint-Jean-de-Védas. Pourquoi ne pas effectuer le raccordement entre l'A75 et l'A9 loin des zones d'habitation ? Qu'en est-il de la ceinture verte promise sur la commune de Saint-Jean-de-Védas ?

Obs. 623

JOURDAN Claire

Les budgets des Contournements Ouest de Montpellier doivent être alloués à d'autres projets, permettant aux habitants de l'Ouest Montpellierain de changer de mode de transport, ce qui est impossible aujourd'hui. Je suis donc défavorable au projet, pour de nombreuses raisons :

- un nouveau projet routier à l'heure de l'urgence climatique est un non-sens

- la conception du projet ne prend pas en compte le TRAFIC INDUIT. Ceci suppose que le COM sera lui-même rapidement saturé, ainsi que tous les axes qui y mènent. Aucun service rendu à long terme aux automobilistes demandeurs du projet.

- il n'aborde pas non plus l'autre conséquence à long terme de ce type de projet, à savoir l'étalement de l'urbanisation

- les autres impacts environnementaux de ce type de projet, artificialisation des sols, nuisances liées au trafic routier ne sont pas acceptables

- les alternatives pour faciliter les déplacements sans voiture n'ont pas été envisagées sérieusement : réseau de transport en commun, intermodalité, vélo. Or elles seraient bien plus efficaces à long terme pour décongestionner ce bassin de population.

Obs. 624

DELTOUR Pierre

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Oui au projet de Contournement Ouest de Montpellier, mais NON à celui qui est proposé dans le cadre de la présente enquête publique. NON à un ouvrage autoroutier démesuré en milieu urbain.

Il faut abandonner le projet actuel et reprendre la réflexion en prenant en compte les propositions du Collectif Ceinture Verte.

Obs. 625

BETTINELLI Line

Il est crucial d'arrêter de penser au tout voitures. Il faut développer de nouvelles solutions (sans pour autant s'affranchir complètement de la voiture!). Ce contournement va nuire à la qualité de vie et à l'environnement et sera un échec et un gâchis financier. L'avenir de nos enfants est en jeu.

Obs. 626

GERMAIN Justine

Priorité aux déplacements doux et transports en commun N'y a-t-il pas mieux à faire que de développer des routes ?

Le collectif Ceinture verte Montpellier a des propositions pour "protéger les terres agricoles et naturelles ainsi que la biodiversité dans et autour de Montpellier". En sera-t-il tenu compte ?

Obs. 629

GAZULLA Rolland

on fait une enquête mais on annonce déjà les travaux sur le rond-point genevaux. Ce projet de COM est ruineux, mal fait (il passe dans Montpellier) et ne résoud rien avant 10 ans (5 viaducs non financés à faire). Il faut au contraire prolonger le lien et atteindre l'A709 au niveau Fabregues (un seul pont sur la D5). Cette bretelle est d'ailleurs prévue dans le SCOT. (la voie le long de l'A9 qui dessert l'usine de potabilisation d'un côté, et le péage Saint-Jean de l'autre est déjà en place. Donc arrêtons les expropriations et passons par la garrigue.

Obs. 630

ANONYME

Nous sommes en 2020 ... l'urgence climatique rend nécessaire de réfléchir tout projet en fonction de son impact sur les causes du dérèglement climatique, ce n'est pas vraiment le cas du présent projet ...

... nous sommes en pleine crise du Covid qui, en particulier, nous rappelle la vulnérabilité de notre approvisionnement alimentaire et la nécessité de sanctuariser les terres agricoles de qualité pour développer la résilience alimentaire des zones urbanisées, ce n'est pas vraiment le cas du présent projet ...

donc, pour ces raisons, et d'autres mais qui ne relèvent pas de notre compétence associative, le groupe Nature & Progrès Hérault est défavorable au projet actuel de Contournement Ouest de Montpellier. Ce projet dans le cadre des nouvelles préoccupations à promouvoir (cf. convention citoyenne pour le climat) n'est pas d'utilité publique.

Oui, il faut améliorer la liaison entre l'A 750 et l'A9-A709, mais le projet actuel n'est pas du tout satisfaisant et doit être fondamentalement revu. Une nouvelle réflexion doit s'engager, en particulier sur les bases des propositions formulées par différentes associations, propositions qui paraissent très pertinentes.

Obs. 631

PLAT Morgane

Défavorable. Incontestablement il y a des embouteillages dans le secteur. Le COM n'est pas une solution long terme. Il entraîne l'arrivée massive de nouveaux véhicules dans la métropole. Ce projet appartient au monde d'avant, il ne correspond pas aux urgences écologiques d'aujourd'hui. Pourquoi ne pas regarder les propositions de Greenpeace ou Vélocité avant d'entamer cet énorme chantier dévastateur pour la biodiversité et qui ne fait gagner que 3% de temps de trajet aux Montpellierains ? Ceci n'est pas du tout un projet d'utilité publique.

Obs. 632

CHARPILLE Marion

contre car encore plus de pollution et faible diminution des bouchons en proportion

Obs. 633

BISMUTH Pierre

Je suis opposé au projet actuel du COM. Principalement sur les trajets proposés qui passent de la sortie de St de Vedas vers le rond point dit "de Paulette" et rejoint entre Juvignac et Celleneuve la bretelle qui mène à l'A75 .

Ce projet de contournement qui permet de joindre l'A9 à l'A75, en plus des travaux très importants de génie civil avec tunnels et viaducs (donc pagaille pendant des mois et des mois) ne réalise pas du tout l'idée de départ d'éviter aux véhicules de rentrer dans Montpellier!!

Je pense qu'il est possible de trouver un trajet plus à l'ouest

, entre Fabregues et Gigean par exemple.

Obs. 634

FABRE Laurent

Il sera difficile de construire le monde de demain avec des projets pensés et élaborés au siècle dernier et pour le siècle dernier. Le COM tel qu'il est proposé aujourd'hui est en décalage complet avec ce qu'il faut faire. Il ne répond pas au problème de notre temps, il les amplifie. Il nous faut absolument repenser les modalités de déplacement autour de Montpellier et ne surtout pas augmenter l'usage de la voiture en créant, sans réflexion environnementale globale, de nouvelles infrastructures dédiées à celle-ci.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 635

BONNANS Julie

Je ne pense pas que ce projet de contournement de la ville de Montpellier soit pertinent avec le projet d'un Montpellier plus sain. En effet, l'affluence de voitures vers le centre est gênant mais la solution serait peut-être d'inciter les gens aux transports plus propres ou prolonger les lignes plus en périphérie.

Obs. 638

SABY Nicolas

Projet inutile. Ce n'est pas en construisant de nouveaux aménagements routiers que l'on va réduire l'empreinte de la voiture. Il est plus urgent de construire des logements sociaux dans la métropole.

Obs. 639

SABY Nicolas

DOUBLON

Obs. 64

LADRIX Anny

le projet n'est pas un contournement Ouest, mais un appel à plus de voiture et surtout de camions .

Obs. 641

NADAL Maurice

Aucune destruction d'espaces naturels et surtout de terres arables n'est plus admissible, en particulier au bénéfice de la voiture individuelle.

Obs. 643

GUIARD France

Avis formulé par l'Association des Usagers Des Constellations - ADUC- De Juvignac., De manière générale, le projet ne parait pas prendre en compte les réels problèmes (terrains inondables, circulation pendulaires des habitants de l'ouest montpellierain...

Il est coûteux et démesuré

L'impact environnemental est important

Pour Juvignac, les embouteillages ne seraient pas résorbés car Montpellier régule les entrées de véhicules dans la ville. Ce point n'est pas évoqué dans le projet. Le Com n'est pas une réponse aux problèmes.

Le projet essaie de promouvoir les transports en commun mais le parking du terminus du quartier des Constellations à Juvignac est trop limité et saturé à ce jour. Aucun autre aménagement n'est prévu dans le projet.

Obs. 644

BANMEYER Gaby

avis défavorable car les embouteillages à Juvignac ne seraient pas résorbés par le COM. Ils seraient aggravés. Il faut plus de transports en commun pour permettre aux habitants de l'ouest montpellierain d'en profiter.

Obs. 645

BANMEYER Gaby

DOUBLON

Obs. 647

CUNIBIL Edouard

Ce projet de contournement est un désastre écologique en puissance ainsi qu'un gouffre financier. Non merci !

Obs. 648

DESCRIMES Jean-Luc

Le coût du projet est important 250M€ seul 25€ sont financés par les collectivités et l'État. Ainsi les finances publiques sont sollicitées alors que d'autres urgences manquent de financements. Investir dans le trafic automobile est contradictoire avec les engagements liés au climat, la raréfaction des fossiles, la qualité de l'air. Le COM facilitera l'utilisation de la voiture alors que des solutions la limitant sont nécessaires. Ce projet est à l'inverse de ce qu'il faudrait faire.

De plus, cette liaison routière empiètera sur du foncier qui ne sera plus disponible pour l'alimentation ou le logement.

Obs. 650

COULOUMA Élisabeth

Je suis totalement opposée à ce projet dépassé et mortifère. Dépassé, car l'heure est au développement des transports en commun et à une diminution de l'usage de la voiture individuelle. Mortifère, car c'est encore et toujours la destruction de terres agricoles ou naturelles qui sont indispensables aux habitants.

Contribuable, je dis non enfin à ces dépenses scandaleuses qui seront mieux employées dans les mobilités douces, dans la rénovation des habitations et des écoles, le logement des sans-

OBSERVATIONS DU PUBLIC

abris de plus en plus nombreux.

Stop au gâchis.

Obs. 652

THUILLIER Frédéric

Veillez m'excuser si je commets des erreurs d'interprétation car la lecture des documents est particulièrement complexe pour un simple usager. Résidant dans le quartier Croix d'Argent (Sabines) je m'inquiète des ruptures de continuités cyclables induites par ce projet. Pour relier mon quartier à la commune de Saint-Georges-d'Orques j'utilise actuellement la route D 132 entre le rond-point du Rieucoulon et le rond-point Maurice Gennevaux. Dans ce sens cet axe est particulièrement avantageux car il est à la fois efficace et roulant. Si j'ai bien compris il est de fait exclu que le nouvel aménagement reste cyclable et je n'ai pas vu de compensation pour cet itinéraire. De même j'ai régulièrement à me rendre sur la zone commerciale de la Condamine ou celle de la Lauze. J'emprunte alors la 612 entre le rond-point du Rieucoulon et le rond-point de la Condamine voire au-delà. Sur cette zone j'ai bien noté que l'accès à la rue Alexandre Flemming serait maintenu mais qu'en est-il au-delà ? S'il nous faut franchir deux fois voire trois la nouvelle voie, cet itinéraire, déjà dangereux actuellement sera encore pire par la multiplication des carrefours. Enfin, cet aménagement diminue encore un peu plus les chances de relier Villeneuve-lès-Maguelone à Saint-Jean-de-Védas dans des conditions de sécurité acceptables et je relève un point aveugle des études de contexte avec l'absence de mentions des usagers vulnérables autour de la D612 et notamment le franchissement des autoroutes et de la Mosson à vélo. En effet ce projet aura un impact important sur la portion de la D612 comprise entre le nouvel échangeur autoroutier et le pont de Villeneuve. Comme beaucoup, je suis convaincu que cette voirie à fort débit favorisera la sur-mobilité motorisée et marginalisera la place des modes de transports actifs dans toute la zone. Alors que la Mairie de Montpellier a enfin fait le choix de l'apaisement dans son centre, sa périphérie devient une zone autoroutière infranchissable où règne la loi du plus puissant. Dans le cas du COM l'aménagement préalable des carrefours Gennevaux, Rieucoulon et Condamine aurait dû être un préalable qui aurait permis d'évaluer la nécessité du triplement de la voirie. En l'état ce projet va constituer une barrière routière de plus là où on aurait dû établir un corridor écologique.

Obs. 655

FRASNU Zeynab

très mauvaise idée !

Obs. 656

DELATTRE Emma

Je suis contre ce projet et pour une ville écolo

Obs. 657

ANONYME

e suis défavorable à ce projet qui aura pour conséquence d'augmenter la pollution et les nuisances liées à l'augmentation significative du trafic routier. L'impact environnemental du projet semble largement sous estimé, notamment s'agissant des nuisances pour les riverains, de la qualité de l'air ou de la préservation de l'environnement et de la biodiversité du site. Le contournement serait une coupure supplémentaire pour les habitants de la zone ouest de Montpellier. Des solutions alternatives permettant d'améliorer l'offre de transport public et de développer les infrastructures favorisant les déplacements doux sont à envisager avant d'avoir recours à des solutions coûteuses au niveau économique et soci

Obs. 658

DELATTRE Adèle

Je suis totalement contre ce projet qui est un réel désastre écologique ! Favorisons plutôt les pistes cyclables et les transports en commun plutôt que de privilégier les voitures individuelles.

Obs. 660

DELATTRE Juliette

Je suis totalement contre ce projet désastreux !!

Obs. 661

DURAND Aurélie

Une absurdité écologique et un gouffre économique.

Obs. 662

ANONYME

Autant les pistes cyclables étaient une très bonne initiative en ce qui concerne la transition écologique de la ville de Montpellier, autant ce contournement n'est pas utile mais il est en plus contradictoire avec cette transition verte qui est indispensable pour notre futur. Mon avis est évidemment défavorable.

Obs. 663

BASTIDES Adrien

Un nouveau grand projet inutile et d'un autre temps. Alors que nous traversons une crise qui doit nous permettre collectivement de changer de paradigme sur les transports, ce projet apparaît comme la poursuite de ce qui a fait tant de mal à notre pays, notre économie et notre climat! Comment le soutenir ou même le tolérer ? L'effort financier doit être développé autour de l'ensemble des mobilités alternatives à la voiture individuelle (marche, vélo, transport en commun, train) présentant un atout social et environnemental. Ce "COM" va venir plomber les efforts actuellement en cours et va conforter les usagers dans l'idée que la voiture peut être une solution alors que, bien évidemment, c'est tout l'inverse que nous devons rechercher

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Décourager les usagers de prendre la voiture en leur proposant un panel d'autres solutions. La réduction du trafic doit être recherchée, par l'amélioration d'une fluidité qui ne sera que précaire et nous enfermeras dans une logique du "toujours plus". Farouchement opposé à ce projet donc!

Obs. 665

MARTARECHE Sébastien

Projet inutile et climaticide d'un autre temps.

Obs. 672

GABAY Maud

Il faut cesser de détruire des terres au profit de minable confort.

Obs. 674

LECLAIR Audrey

Arretez de gaspiller l'argent public pour détruire la planète!

Obs. 675

VANVERT Thierry

Davantage de route, donc de pollution, donc d'énergie consommée, espace naturels et agricoles bloqués ou détruits, en contradiction avec tous les engagements locaux et nationaux : basta!

Obs. 678

MOREAU Cécile

Je suis contre ce projet qui aura pour effet de densifier (encore) la circulation et d'augmenter la pollution. A quand des solutions innovantes, et moins coûteuses, pour améliorer la qualité de vie et les déplacements des habitants et des salariés de Montpellier et des communes limitrophes ?

Obs. 680

MONCHENY Michel

L'Association JUVIGNAC URBANISME ENVIRONNEMENT est hostile ce projet trop coûteux et inadapté. Elle s'appuie sur l'argumentation résumée dans la note d'observations annexée.

Obs. 682

de CHARENTEY Odile

La construction d'un périphérique autoroutier, au regard des conséquences irréversibles sur l'environnement alors qu'une amélioration de l'axe existant est possible, n'a aucun sens.

Recherchons des solutions à la réduction du trafic et non pas des moyens de pouvoir l'augmenter.

Favorisons les mobilités douces et les transports en commun et non pas l'usage de la voiture individuelle.

Obs. 683

ANONYME

Je suis CONTRE le COM: les infrastructures dédiées aux voitures sont les projets d'un autre temps.... les périphériques c'est les années 90/2000.... Aujourd'hui, nous avons besoin de voies réservées aux vélos, aux bus, une augmentation des fréquences des bus urbains et péri-urbains, ainsi que de parking P+Tram surveillés et dans lesquels les usagers se sentent en sécurité pour laisser leur véhicule

Obs. 685

MORET Anette

Les difficultés de circulation sur le trajet concerné par le COM sont incontestables. Pour autant, le projet proposé est inadapté, coûteux va à l'encontre des impératifs actuels de respect de l'environnement et de développement durable.

Je suggère donc:

- d'investir avec un coût beaucoup plus raisonnable sur les transports en commun:

. Aménager sur deux kilomètres, de la Mosson jusqu'à la sortie ouest de la commune en traversant le centre-ville, une branche de ligne 3 du tramway qui desserve enfin efficacement Juvignac, Réaliser à hauteur du nouveau terminus et éventuellement près du terminus actuel des parcs de stationnement de contenance appropriée.

. Réaliser la ligne 5 jusqu'à Lavérune, là encore en prévoyant des places de stationnement en nombre suffisant.

_ d'améliorer les conditions de circulation sur le tracé du COM de façon sensiblement plus raisonnable en conservant une voirie à 2 fois une voie et en aménageant par des passages surélevés le franchissement des ronds points qui provoquent les blocages que nous subissons actuellement.

Non seulement le coût serait beaucoup plus faible mais de plus la durée des travaux et les nuisances qui les accompagnent seraient considérablement réduites.

Obs. 688

LENOIR Arthur

Le contournement ouest Montpellier est une aberration. À l'heure où la voiture doit laisser place au train, aux mobilités douces et surtout à moins de déplacement, les projets d'infrastructures routières doivent laisser place aux projets de développement de transports en commun et de réseaux cyclables. Dépenser de l'argent public pour encore plus d'infrastructures routières est un

OBSERVATIONS DU PUBLIC

crime contre les générations futures. Et des hectares de terres agricoles artificialisées alors que nous devons au contraire augmenter la végétalisation de notre environnement. Merci d'agir en responsabilité pour les générations présentes et futures.

Obs. 69

BELHAJ Sandy

Il est important de fluidifier les déplacements mais quel dommage que ce soit au détriment de la santé des Juvignacois aucun aménagement prévu (mur anti-bruit, plantation d'arbre etc...). le trafic routier va au minimum tripler comme l'air déjà très pollué et les nuisances sonores. Quel cadre de vie !!! Personne ne se préoccupe de Juvignac La verte qui va être très impactée mais apparemment cette portion de route (de Bricorama jusqu'à la sortie St Georges d'orques) n'est pas prise en compte dans les études COM de pollution et de nuisances sonores pourtant sur cette portion le flux journalier de véhicules qui triplera (au minimum) sera une triste réalité et ce n'est pas seulement les habitants en bordure de cette 2x2 voies mais TOUT Juvignac qui en souffrira.....Pensez juste aux être humains concernés par le COM qui ont des poumons et des oreilles MERCI !!!!

Obs. 690

SOTTILE Mickael

A l'heure de l'urgence climatique, nous demandons que ce projet routier d'un autre temps, qui ne répond pas aux enjeux environnementaux et sociaux de notre époque soit abandonné. Une infrastructure de mobilités durables (vélos, tram, bus ou/et trains) doit être étudiée à la place, afin de permettre à ceux qui le souhaitent de se déplacer autrement qu'en voiture individuelle.

Obs. 691

PAUTARD Anna

Les spécialistes des mobilités l'ont démontré plusieurs fois, l'ouverture d'un nouvel axe fait augmenter mécaniquement le trafic routier et ne le régule pas. Approche individuelle : Quelques exemples sont connus en région parisienne notamment lors des limitations des espaces de circulation en amont de journées noires. Ces démarchent montrent que la sensation de congestion "légère" limite le recours automatique à la voiture individuelle comme mode de transport.

Encore faut-il que des moyens de déplacements (structurant et/ou actifs) existent dans la zone.

Approche urbanistique : Ce nouvel axe de circulation routier va être un catalyseur de projets immobiliers dans ce secteur ce qui va engendrer une hausse des ménages fortement équipés en automobile. Ainsi, l'efficacité de cette voie de shunt pour les trajets actuels va être complètement annulée par l'augmentation du trafic à venir.

La réduction de la voiture individuelle doit être une priorité et doit accélérer la mise en place de solutions alternatives pour répondre à des besoins de mobilité existants et légitimes.

Obs. 696

ANONYME

Un périphérique créerait une frontière entre les habitants privilégiés de Montpellier intra-muros et ceux des villages alentours. Cette discrimination serait amplifiée par le fait que les habitants du centre de Montpellier peuvent se passer de la voiture avec le tram et le vélo, alors que les habitants extra-muros sont condamnés avec ce genre de projet à n'utiliser que la voiture.

Je suis donc opposé à ce projet anti-social.

Obs. 697

ANONYME

Contre ce projet qui amenera de nouveaux véhicules sur les routes (trafic induit).

Obs. 698

NOUGIER Marc

L'avenir de Montpellier est dans les mobilités douces et partagées, y compris dans son lien aux autres villes de la Métropole. Sachant cela, construire une autoroute surnommée boulevard urbain est à des années-lumière de ce qu'il faut faire. Nous voulons un projet concerté, qui prévoit de voies cyclables, des voies pour les transports collectifs, tout en augmentant justement cette offre de transports collectifs. La voiture, c'est la norme d'une époque révolue.L

Obs. 700

ABERDAM Catherine

La question posée est de savoir si ce projet est d'utilité publique or plusieurs éléments démontrent clairement l'absence d'utilité du projet. Tout d'abord d'aspect hautement anti-écologique de ce contournement routier, qui entraînerait notamment la destruction de plusieurs dizaines d'hectares de zones agricoles et naturelles, un triplement du nombre de véhicules avec son lot de pollutions sonore, de l'eau et de l'air, allant ainsi à l'encontre de textes nationaux et internationaux, comme la loi L.O.M ou les accords de Paris sur le climat.

Ensuite l'absence d'utilité pour répondre aux besoins des habitants.

Oui il est nécessaire de répondre à la problématique des déplacements à l'Ouest de la Métropole. Cependant, le dossier le montre, ce projet de Contournement n'apportera qu'un gain de 3% de temps de trajet et les tronçons actuellement congestionnés le seront encore. Ce projet ne démontre donc pas son utilité dans la résorption des embouteillages quotidiens du secteur.

Depuis des dizaines d'années la congestion automobile avance au rythme de l'étalement urbain et des doublement de voirie, mais les automobilistes restent prisonniers de leurs voitures, avec les conséquences désastreuses que l'on connaît en terme de temps perdu, de santé publique, de coût environnemental et de dépenses publiques. Il est temps de mettre un frein à cette course en avant du règne de la voiture individuelle et de développer enfin TOUTES les solutions de mobilités (transports en commun efficaces, mobilités actives, covoiturage, ...) afin de faciliter réellement les déplacements sur le secteur.

Enfin, au delà de ces questions de fond, c'est la forme de la déclaration d'utilité publique en elle même qui est remise en question suite aux dernières élections municipales.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Le dossier soumis au public indique en page 66 de la pièce C que le projet est financé à 56% par les collectivités territoriales concernées (Région, Département, Métropole).

Or le Département de l'Hérault s'est désengagé financièrement de ce projet, tout comme Montpellier Méditerranée Métropole suite aux engagements de campagne de M. Delafosse, désormais Maire de Montpellier et président de Montpellier Méditerranée Métropole.

Or aucun projet d'infrastructure de transports ne peut être lancé sans "un plan de financement exhaustif, crédible et garanti" comme le rappelait Mme la Ministre des Transports suite à l'arrêt du Tribunal Administratif relatif au Grand Projet ferroviaire du Sud Ouest (GPSO) suspendant le projet. Les nouveaux projets d'infrastructures de transport doivent présenter dans leur dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) un plan de financement faisant apparaître l'engagement financier des partenaires du projet. Un tel plan de financement ne peut actuellement pas être présenté pour ce projet qui n'est plus porté financièrement et politiquement.

Tant pour les éléments de fond (aspect hautement anti-écologique et absence d'impact positifs en terme de déplacements sur le secteur), que pour les éléments de forme (projet contraire aux législations nationales et internationales en vigueur, projet non financé en l'état remettant en question la déclaration d'utilité publique), je prononce un avis défavorable à ce projet.

Obs. 702

DOULAIN Alenka

Depuis maintenant 60 ans, la grande majorité des investissements pour les infrastructures de transport s'est concentrée sur la voiture. Les projets se sont succédés et ont façonné nos villes dans une logique qui se répète, projets après projets : 1/ Une infrastructure coûteuse et destructrice décharge un segment saturé pour un gain de temps espéré sur le trajet 2/ Un grand nombre de nouveaux habitants déménage dans des zones plus éloignées de la ville. La périurbanisation se développe toujours plus loin. 3/ En quelques années seulement, la circulation est de nouveau saturée. Les temps de transport s'allongent et la grogne augmente chez des automobilistes maintenant prisonniers de ce mode de transport. Une nouvelle route ou un nouvel agrandissement semblera alors être la seule réponse possible. Ce phénomène s'est déjà répété à de nombreuses reprises autour de Montpellier : le trafic sur l'A709 (doublement de l'A9) a augmenté de 20% en seulement quelques années et cet axe est aujourd'hui à nouveau saturé. Aucune ville dans le monde n'a réussi à résoudre ses problèmes de circulation en construisant toujours plus de routes. Le département, lui-même promoteur du projet du Contournement Ouest Montpellier, estime qu'à terme le gain de temps sur le parcours ne sera que de 3% soit seulement 2 minutes sur un trajet d'une heure. Au regard de ces effets attendus, nous ne pouvons que constater que nous sommes face à un énième grand projet inutile. Il n'y a plus aucune justification au sacrifice de dizaines d'hectares de zones naturelles et agricoles. A titre de comparaison, les 400 millions d'euros (280 millions + prévision d'explosion du budget) équivalant à ces 6 km d'autoroute et 5 échangeurs pourraient permettre la construction de 1200 km de pistes cyclables, 200 écoles ou 20km pour un tram-train express au delà de Pignan. Le courage, c'est aujourd'hui de mettre un coup d'arrêt réel, acté et écrit à ce projet, quel qu'en soit le mode ou la ruse de financement (local, départemental, régional, étatique ou privé). Cela permettra d'arrêter la spéculation qui sévit à l'Ouest de notre ville menée par des promoteurs avides de terres agricoles à artificialiser. Cela permettra à nos élus d'enfin travailler à des solutions alternatives et d'avenir pour les mobilités à Montpellier et dans la Métropole.

Obs. 703

MARTEL Sabrina

A l'heure du réchauffement climatique et de l'urgence de devoir vivre mieux, il ne me semble pas convenable de favoriser les déplacements en voitures individuelles. Les projets d'infrastructures routières doivent laisser place aux projets de développement de transports en commun et de réseaux cyclables.

Réquisionner des hectares de terres agricoles alors que nous devons au contraire augmenter la végétalisation et envisager de plus en plus d'oasis ou éco lieux est complètement contraire à la démarche du pacte pour la transition écologique.

Il faut trouver une solution plus verte pour mettre tout le monde d'accord et replacer des emplois hors de la ville pour fluidifier les déplacements.

Les solutions alternatives existent, il est urgent de rassembler tout le monde autour d'un projet éco responsable qui convienne à tous et surtout à la terre que nous laisserons à nos enfants.

Obs. 705

CROCHEMORE Sandrine

Totalement défavorable

Obs. 706

VEROL Nathalie

non au COM

Obs. 707

DURAND Blandine

Mettre encore un "pognon de dingue" dans une autoroute urbaine est une hérésie quand on sait l'urgence climatique et écologique. Non à ce grand projet inutile et climaticide du 20ème siècle

Obs. 708

REGI Ananda

Il faut rendre les transports plus intelligents plutôt que de multiplier les coûteuses et mauvaises pour l'environnement

Obs. 709

LEBOEUF Anaïs

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Je suis défavorable à ce contournement car les nombreuses expériences montrent que plus il y a de possibilités pour les voitures, plus il y a de voitures. La qualité de vie à Montpellier ces 14 dernières années s'est nettement dégradée à cause de l'augmentation du nombre de Montpellierains et de la croissance consécutive du nombre de véhicules, créant pollution, pollution sonore, danger pour les piétons, augmentation des durées de trajets à cause des bouchons... Le nombre de terres agricoles diminue alors que la crise nous démontre encore une fois que nous devons développer notre autonomie alimentaire et pour cela privilégier une agriculture locale. Ce projet toucherait 25 hectares aujourd'hui agricoles. Stoppez les projets de bitumisation!!! L'attractivité d'une grande ville se mesurera bientôt à sa qualité de vie. Ouvrons les yeux sur nos voisins du pays bas et privilégions les moyens de transports doux pour préserver notre air et simplement pouvoir respirer!!

Obs. 71

RIGAL Stanislas

Construire de nouvelles voies implique automatiquement un accroissement de l'usage de la voiture.

Obs. 710

GARCIA Francis

Ce projet va entraîner plus de pollution, plus de flux automobile, et va réduire les espaces naturels. Il ya tellement mieux à faire avec l'argent public !

Obs. 711

ANONYME

non au COM, une aberration ! Oui aux alternatives!!!! Pistes cyclables, transports en communs!

Obs. 713

SLIMANE Rhany

Je suis contre ce projet écocide, véritable gabegie financière nos impôts doivent aller ailleurs ! - Il faut rendre la traversée de la métropole du sud au nord via les transports en commun et le vélo plus facile pour que les routes en périphérie de la ville ne servent que aux automobilistes qui ont besoin d'accéder au réseau nationale et auto routier

- Les terres agricoles sont un bien précieux que les élus bradent, c'est notre patrimoine à nous et à nos enfants

- Il serait appréciable que les élus s'opposent de manière active à ce projet

Obs. 714

ENGELMANN Philippe

plus de routes égal plus de voitures égal plus de pollution. Il y a d'autres projets à mener que celui d'augmenter la pollution et de faire de nouvelles autoroutes ..

Obs. 715

LEBLOIS Raphael

Je suis défavorable au contournement ouest de Montpellier car c'est un projet inutile qui ne réglera en rien le probleme de circulation mais sacrifiera de nombreux espaces verts.

Obs. 716

ANONYME

Je suis défavorable à ce projet qui ne va pas dans le sens d'une réduction des transports routiers nécessaire pour lutter contre le changement climatique. Au contraire, ce projet est justifié par une augmentation du nombre de voitures dans agglomération. Sa construction elle même est extrêmement polluante. De plus, la construction du contournement ouest contribue à l'artificialisation des milieux, naturels et agricoles.

Obs. 717

ANONYME

Je suis défavorable au contournement ouest de Montpellier car ce projet va à l'encontre des valeurs écologiques portées par la majorité et également rappelées par le président de la république lui-même lors d'un de ses discours du mois de mai 2020 si je me souviens bien. Celui-ci avait clamé haut et fort que l'écologie était sa priorité.

Obs. 718

BORREL Julien

Le com ne sera pas une solution au flot de voiture, de plus l'impact écologique sera désastreux.

Obs. 719

ANONYME

Le COM n'est pas la solution au desembouteillage de la ville et détruirait encore des terres fertiles au profit de plus de bétonnisations.

Obs. 720

ANONYME

Avis défavorable

Obs. 721

ANONYME

non au COM

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 722

DELAVOYE Anthony

Le COM ne résoudra rien : la voiture est comme un gaz plus on lui donne de place plus elle en prend. Ce projet ne favorisera que la poursuite de l'étalement urbain pour nourrir les géants du BTP.

Obs. 723

ANONYME

Complètement défavorable

Obs. 724

BLANCHET Guillaume

Je suis opposé au projet concernant le Contournement Ouest de Montpellier, qui ne réglera en rien les problèmes de surcharge chronique sur le réseau routier en périphérie de Montpellier, comme le suggère le dossier d'enquête publique.

Obs. 725

ANONYME

Je suis défavorable à ce projet car il détruit des zones agricoles ou naturelles autour de Montpellier. Il favorise par ce biais l'imperméabilisation des sols, risque d'aggraver les problèmes de ruissellement et d'inondation, augmente les problèmes de pollution. Il nuit également à la biodiversité.

Obs. 726

KENWARD Emeline

Je suis contre ce projet qui va à l'encontre des promesses d'urbanisme durable et écologique de la municipalité. C'est un projet contre-productif et pas du tout en accord avec les problématiques environnementales actuelles.

Obs. 727

CHAPURLAT Lucie

Le collectif SOS Oulala lutte contre la construction de la Liaison Intercantonale d'Évitement Nord de Montpellier (LIEN) au nord de Montpellier, entre Saint Gély du Fesc et l'A750. Ce projet routier est climaticide, écocide et polluant ; c'est pourquoi nous demandons son annulation. Le projet routier du Contournement Ouest de Montpellier (COM) est sur bien des aspects similaires au projet du LIEN et a les mêmes impacts néfastes sur l'environnement, aussi nous sommes très défavorables à sa réalisation et lutterons localement pour empêcher son aboutissement. Vous trouverez ci-joint notre avis détaillé par thématiques.

Obs. 728

ANONYME

Un projet dépassé qui entrainerait une fracture sociale entre les habitants de Montpellier centre et ceux de la périphérie

Obs. 729

ANONYME

Projet à l'encontre des objectifs écologiques annoncés par l'ensemble des acteurs politiques locaux, régionaux et nationaux

Obs. 73

RIGAL Stanislas

Le déclassement de 8700m² d'espaces boisés du plu de Juviniac (au total suppression de 20ha de zonage naturel protégé) et 4ha de zonage agricole achève de rendre ce projet inepte et à l'opposé des politiques à suivre tant du point de vue de la biodiversité que de la résilience de la métropole au changement climatique.

Obs. 731

ANONYME

Comme le montre de nombreuses publications scientifiques (comme expliqué par exemple dans cet article : <https://www.lesoleil.com/science/la-loi-fondamentale-de-la-congestion-routiere-032d5f46c2cfd8807018481795f461c9>), augmenter l'offre d'infrastructures routières, notamment destinées aux voitures, n'a pas de conséquence à long terme sur la décongestion d'une ville. En effet, augmenter l'offre en permettant plus de possibilités de déplacements automobiles, c'est inciter la population à choisir la facilité, c'est à dire le transport automobile. A l'heure de l'urgence climatique qui nous fait face, investir massivement dans des infrastructures de grandes ampleurs dont la construction et l'utilisation sont sources de grandes quantités d'émissions de gaz à effet de serre est un non-sens écologique, sociétal et moral. Cet argent devrait être investi dans la mise en place ou augmentation de l'offre ferroviaire, incluant une offre de fret, de transports en commun interconnectés et étendus ainsi que d'infrastructures facilitant les mobilités douces, notamment des pistes cyclables.

Obs. 732

ANONYME

Doublon avec contribution 603 et Obs. 657

Obs. 763

DECUP Christian

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Je suis totalement opposé au projet tel que présenté dans l'enquête publique. Il ne s'agit ni d'un lien, ni d'un boulevard extérieur à la ville de Montpellier. Mais bien de l'axe de contournement à l'Ouest de l'agglomération qui permettra un accès Nord Sud à l'A9 et à l'Est de Montpellier et la même chose dans le sens inverse. Je dépose ce jour un document explicatif de 3 pages. Pour mémoire, le pluvial Nord Sud de Saint-Jean-de-Védas 2 buses de 1600mm traverse les voies de la RN 112. Comment pourra t'on passer une voie en souterrain

Obs. 766

LAPORTE Bernard

Dépôt d'un document

Obs. 78

ESSELIN Delphine

Du béton, de la bagnole, du béton, de la bagnole. Quand est-ce qu'on change de modèle de ville ? Qu'apporte le contournement ouest sinon le maintien du règne de la bagnole sur le reste, le grappillage continu sur la nature ? On se le demande...Je suis bien évidemment contre, tout comme le dédoublement de l'autoroute qui n'a rien résolu. Il est temps de penser les mobilités autrement et de contribuer à décentraliser la métropole sur l'énorme Montpellier au détriment des autres villes.

A.3 Atteinte à la biodiversité

Obs. 115

ANONYME

Ce projet va consommer beaucoup d'espaces naturel et agricole. Dans le SRADDET de la région Occitanie, la région a pour objectifs "Zéro artificialisation Nette des sols" Occitanie (https://www.laregion.fr/IMG/pdf/sraddet_2040-02_pp.pdf). Ce projet va consommer des terres agricoles et des espaces naturels et donc artificialiser des sols : pensez-vous qu'ils répondent à ces objectifs régionaux de zéro artificialisation ?

Obs. 154

DUBOIS DE PRISQUE Stéphanie

Il est urgent de protéger la biodiversité à l'heure des changements climatiques. Ce contournement est moins essentiel qu'un espace vert et naturel protégé proche de notre ville de Montpellier. Le département de l'Hérault a communiqué sur le fait qu'il avait planté 28 000 arbres mais attention ! Des champs d'arbres ce ne sont pas la même chose qu'une forêt. Et là, ce que nous voulons faire avec le Contournement Ouest de Montpellier, c'est bien couper une forêt. Voir ce qu'en dit le botaniste Francis Hallé dans une tribune dans Le Monde du 15 août 2020 : "Il est temps que cesse cette confusion entre deux ensembles d'arbres que tout sépare et qui s'opposent l'un à l'autre, car, en réalité, les champs d'arbres sont l'inverse des forêts, comme on va le voir.(...)La forêt est un écosystème naturel dont la mise en place n'a rien coûté à la société. Elle se compose d'arbres autochtones d'âges divers qui se sont implantés spontanément et de la faune qui leur est associée. Quelle que soit la latitude, elle abrite une diversité de plantes et d'animaux plus élevée que les autres végétations de la région considérée, la haute diversité animale étant liée à la diversité végétale, et spécialement à l'abondance des vieux arbres et du bois mort. " https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/08/15/ne-prenons-plus-les-plantations-d-arbres-pour-des-forets_6049004_3232.html

Obs. 187

ANONYME

- Il prévoit la destruction de zones naturelles (75 ha, dont 6 ha d'espaces boisés classés) qui met en péril des espèces protégés (comme la loutre d'Europe) et la biodiversité déjà fragile ;

Obs. 72

RIGAL Stanislas

l'impact sur l'environnement est très important (risque de disparition locale d'espèces de plante et d'insectes, mort d'amphibiens, de reptiles de chauve-souris et disparition d'un grand nombre de sites favorables pour au moins 5 espèces d'oiseaux et les taxons susmentionnés (voir les pièces E1 et E2 du dossier d'enquête publique sur l'évaluation environnementale)). Les mesures d'évitement sont ridicules par rapport aux impacts (je cite la première qui est emblématique : respect des emprises du projet !), seul l'annulation du projet est valable dans l'état actuel de la biodiversité. Pour rappel nous faisons face à un effondrement de la biodiversité. La justification utilisée, à savoir que les habitats sont déjà dégradés et donc que "beaucoup d'habitats présentent un enjeu de conservation, tout au plus, faible et les impacts qu'ils subiront sont faibles à très faibles au cours des travaux" est moralement cynique et éthiquement inacceptable, cela revient à dire que si vous êtes très malade alors je peux vous arracher une jambe puisque cela n'empêchera pas votre état. Et cet argument est de plus invalidé directement avec 24 espèces à enjeu local de conservation moyen à très fort (donc plus élevé que "faible à très faible") dont 19 pour lesquelles, les travaux ou le fonctionnement auront un impact au moins moyen.

A.4 Atteinte à la pollution atmosphérique et au bruit

Obs. 114

ANONYME

Dans l'avis de l'Autorité environnementale (Ae 2018 – 75) qui a évalué le SCOT de la métropole de Montpellier, il est écrit qu'un des enjeux environnementaux principaux du SCOT est « la réduction des nuisances liées aux déplacements (bruit et pollution de l'air) et l'exposition de la population aux risques sanitaires » (page 3 , http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/181024_-_revision_scot_montpellier_34__delibere_cle2633d5.pdf). En quoi le projet du COM est compatible avec les objectifs environnementaux du SCOT de la métropole validé en décembre 2019 ? Dans ce même avis, l'Autorité environnementale recommande de « préciser les mesures de protection contre le bruit et la qualité de l'air, notamment afin de mettre la métropole, dans les meilleurs délais, à même de respecter les valeurs limites définies par les directives relatives à la qualité de l'air ».La métropole de Montpellier souffre de gros

OBSERVATIONS DU PUBLIC

problème de pollution notamment du au NO2 et PM10, principalement émis par le trafic routier. Les grands projets de routes intensifient le trafic et donc la pollution et représentent un risque de santé publique très important (68 000 décès / an en France dû à la pollution atmosphérique). En octobre 2019, la Cour de justice européenne a condamné la France pour non-respect de la directive européenne de 2008 sur la qualité de l'air avec notamment le dépassement « systématique et persistante (de) la valeur limite annuelle pour le NO2 depuis le 1er janvier 2010 dans douze agglomérations » dont celle de Montpellier.

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=219452&pageIndex=0&doclang=FR&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=7195002>
) Selon vous, le projet du COM va-t-il permettre à la métropole de Montpellier de respecter les seuils de pollution autorisés par la directive européenne relative à la qualité de l'air ?

Obs. 141

BRU Magali

La réalisation de ce projet engendrerait des nuisances pour le bien-être et la santé des populations : pollution de l'air par les particules émises des véhicules, pollution sonore, pollution visuelle. Cette autoroute infligerait une balafre hideuse dans le paysage de Saint Jean de Védas, mais aussi des nuisances pour les habitant-e-s. Ce contournement serait très près des zones habitées.

A.5 Destruction de terres agricoles

Obs. 117

CATZEFLIS François

Le Contournement Ouest Montpellier (COM) c'est aussi la destruction de 16 hectares de terres agricoles, de plusieurs centaines d'arbres, la mise en danger d'espèces sauvages protégées, et l'imperméabilisation de nouvelles surfaces qui aggrave les phénomènes d'inondation.

Obs. 121

TARDIVEL Laura

La création de ces autoroutes aura pour conséquence de détruire des hectares de terres agricoles. En tant qu'ingénieure agronome en contact avec les agriculteurs je ne peux me permettre d'être favorable à la destruction des dernières terres fertiles en France. A l'heure où les agriculteurs ont de plus en plus de mal à trouver du foncier pour cultiver, ne devrait-on pas leur laisser encore cette possibilité ? Que deviendrons-nous lorsque nous n'aurons plus de terres pour produire notre nourriture ? Aller plus vite sur la route si c'est pour mourir finalement de faim, est-ce vraiment valable pour accepter ce genre de projet ? Il est temps. Temps de préserver les terres et d'éviter d'extraire toujours plus des matières premières qui viennent de loin pour construire des choses qui impacteront encore plus notre environnement. Soyons un pays d'exemples pour le futur de tous.

Obs. 126

GRANGEON

De plus, il va entraîner la destruction de 16 hectares de terres agricoles.

Obs. 140

BRU Magali

Les espaces végétalisés sont nécessaires à la lutte contre l'augmentation de la température en limitant une trop grande chaleur en cas de canicule. Enfin, ils permettent l'absorption des eaux lors de fortes pluies. Alors que la population demande de plus en plus le retour à une agriculture urbaine, le COM détruirait des espaces végétalisés existants et empêcherait des projets d'installations de jeunes agriculteurs-trices, d'agroforesterie, etc.

Obs. 188

ANONYME

- Il prévoit l'artificialisation de terres agricoles (56 ha) qui vont cruellement manquer à l'heure où la relocalisation de la production alimentaire devient une nécessité. Souvenez-vous du confinement du début d'année où nous étions nourris par les producteurs locaux...

Obs. 417

DAMOUR Dominique

Les recommandations scientifiques du GIEC (Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat) sont très claires: Il y a nécessité absolue de préserver les sols. Le chef de l'Etat dit aussi zéro artificialisation de terres! Or les conséquences de ce projet seraient considérables sur l'environnement. Il devrait s'insérer dans l'un des endroits les plus sensibles de la périphérie de Montpellier: 2 vallées, celle de la Mosson et celle du Rieu-Coulon, l'atteinte de ces espaces seraient un préjudice considérable, qu'en est-il de la protection des eaux souterraines ? Les espaces végétalisés sont nécessaires à la lutte contre l'augmentation de la température en limitant une trop forte chaleur, et en permettant d'abaisser la température nocturne de plusieurs degrés en période de canicule. Enfin, ils permettent l'absorption des eaux lors de fortes pluies (orages cévenols dévastateurs quand le sol est bétonné) Alors que la population demande de plus en plus le retour à une agriculture urbaine, le COM détruirait des espaces végétalisés existants et empêcherait des projets d'installations de jeunes agriculteurs-trices, d'agroforesterie, etc. Il convient de préserver les corridors de continuité écologiques et de permettre à tous les autres modes de déplacements d'avoir leurs espaces: chemins pédestres à aménager, pistes cyclables, transports en commun. Ce sont les véritables besoins pour l'avenir des citoyens et citoyennes. Ce sont des projets pour des mobilités plus écologiques, respectueuses de l'environnement, moins énergivores, et beaucoup moins coûteuses. Ce projet dont le budget est estimé à 278,3 M € serait largement dépassé comme il est de coutume, il est donc judicieux qu'un Débat Public soit organisé et de se pencher sur l'étude des impacts cumulés : ce projet aurait des conséquences au delà de ce COM, l'extension de l'urbanisation sur les communes plus éloignées.... On ne peut plus se dispenser de penser l'avenir. Il est urgent de ne pas ajouter de la circulation à la circulation et si le dernier kilomètre est ralenti par manque de

OBSERVATIONS DU PUBLIC

fluidité, il faut penser les moyens à mettre e œuvre : 20km/h sur les ronds points est une vitesse qui permet de passer sans s'arrêter, c'est ce que l'on fait quand un orage cévenol arrive brutalement et que l'eau monte dans un rond point, on avance doucement et les autres aussiAUCUNE COMPENSATION NE PEUT REMPLACER CE QUI EST DÉTRUIT

Obs. 572

LACOMBE Benoit

Chacun est impacté de manière plus ou moins directe par ce projet : certains y voit une amélioration d'autres une régression. Nous sommes parmi les plus impactés directement puisque nous vivons et travaillons au contact de ce tracé. Nous sommes de ce fait très surpris de la communication qui a été faite autour de cette deuxième enquête publique dont nous avons appris l'existence par hasard il y a deux jours en lisant le Midi libre. Nous ne pourrions pas rencontrer le commissaire enquêteur lors de sa dernière réception à la DREAL lundi étant en pleine période de vendanges. C'est inacceptable car la lecture du dossier nécessite une explication de texte par un professionnel. Nous demandons donc que l'enquête publique soit prolongée avec de nouvelles possibilités de rdv et une présentation publique du projet. Mais revenons au projet et à son impact. Pour nous agriculteurs depuis 1813 sur ce terroir unique, ce projet verra sûrement la fin de notre activité agricole, en effet :(i) Notre viabilité économique est dépendante de notre activité de vente directe à la propriété. Les clients n'auront plus accès ou très difficilement pendant la période de travaux qui va durer le long mois (années ?), hors l'accès est un critère primordial de la réussite d'un caveau de vente(ii) Nous allons perdre 20 à 30% de notre surface de production dont 50% de nos meilleurs terroirs. Comment résister à ces diminutions ? En plant de nouvelles vignes ? Mais la production de raisins qualitatifs nécessite des vignes d'un minimum de plus de 10 ans, comment attendre aussi longtemps ?(iii) Des surfaces supplémentaires seront nécessaire pour les accès des engins de chantier qui vont tasser le sol détruisant son potentiel agronomique et entraînant des poussières nocives à la qualité des raisins.On peut se poser des questions importantes sur les conséquences d'un tel projet et y répondre de manière prédictive comme dans les documents de l'enquête publique mais la seule chose certaine et que toute terre agricole qui disparaît ne redeviendra jamais une terre agricole.Nous savons depuis longtemps que notre activité serait impactée par les travaux d'urbanisme. Nous avons tenu depuis plus de 200 ans. Nous nous préparons maintenant, si ce projet se réalisait, à vivre les dernières années d'activité agricole montpelliéraines et à cesser la production de vins hyper-local.

B.1 Favorable à une liaison directe entre la A750 et la A709

Obs. 1

DOUAY-GRUMELARD

Revoir l'ensemble de ce barreau routier est une évidence. Habitant Cournonterral, nous passons systématiquement par Saint-Jean-de-Védas car les rond-point sont bloqués. Avoir une liaison directe entre les 2 autoroutes fluidifierait le trafic, serait un plus en terme de sécurité et d'environnement.

Obs. 103

COURDURIER François

je vous informe que je donne un avis favorable au projet (qui est très consistant à lire !)

Obs. 104

CHIRAC Jacques, Jean-Marie

Le contournement ouest de Montpellier est le barreau manquant d'une alternative Sud Nord aux autoroutes A9 A7 et A 6. Il a le double avantage d'améliorer grandement l'organisation routière de Montpellier ainsi que le développement de cette grande ville, mais également de faciliter l'accès au Massif Central à partir de l'Espagne et de l'ensemble du sud de la France. J'emprunte régulièrement le passage ouest de Montpellier en venant de Nice pour gagner Clermont Ferrand et ce passage est très délicat.

Obs. 110

ANONYME

Une jonction par voie rapide de l'autoroute A750 , qui ne débouche nul part , avec l'A9 est indispensable .Vouloir remplacer le contournement ouest de Montpellier par des pistes à vélos n'est que de la pire des utopies ,quel conducteur qui ne fait que transiter utilisera son vélo entre les deux autoroutes , refuser ce contournement c'est garantir que l'A750 continuera à se déverser à l'intérieur de Montpellier

Obs. 112

MAUNÉ Stéphane

Bonjour, merci tout d'abord de donner aux citoyens la possibilité de s'exprimer sur ce dossier. Ayant habité Montpellier entre 2004 et 2007 et empruntant régulièrement l'axe Juvignac-Saint-Jean-de-Védas pour motifs professionnels ou privés, je ne puis que me réjouir de la construction annoncée de ce contournement. En l'état, cette liaison A75/A9 est totalement sous-calibrée et totalement indigne d'une métropole de la taille de la capitale du Languedoc : on fait déboucher l'A750 sur un rond-point ridicule ce qui a pour effet de surcharger l'Avenue de la Liberté et la descente vers l'A9 par Montpellier Sud alors qu'il est nécessaire de fluidifier la circulation.

Obs. 116

ISNARD Martine

Je n'ai pas les connaissances et les compétences techniques dont font part les auteurs de plusieurs avis. Mon avis se base modestement mais avec conviction sur mon expérience : je vis à celleneuve et mon jardin donne sur l'avenue de la Liberté .J'y entends passer des voitures en continu a fortiori dans cette période de vacances et quand je prends la peine de voir les plaques minéralogiques, il y a un nombre important de conducteurs venant d'autres régions obligés de traverser sans motif réel le centre de Montpellier. La forme que doit prendre ce COM doit donc être réfléchi mais une création limitant cette entrée dans la ville me paraît indispensable.

Obs. 12

OBSERVATIONS DU PUBLIC

ANONYME

Ce contournement est indispensable pour rendre fluide la circulation sur cet axe qui relie A75 à A09.

Obs. 13

HARIATI

Favorable

Obs. 133

ANONYME

Il est vraiment nécessaire de réaliser ce contournement qui désengorgera à coup sûr notre ville et même sa périphérie. La ville ayant déjà réduit énormément de voies afin de favoriser le bus doit être mieux desservie et le contournement y participera clairement. Les gens qui, comme moi, habitent les villages à l'ouest de Montpellier subissent beaucoup le trafic en provenance de l'A750.

Obs. 134

MERLIER Marie

La création de cette nouvelle voie express attirerait de nouveaux véhicules en nombre. L'étude de trafic estime qu'au moment de sa mise en service en 2028 ... le COM serait déjà saturé par les 70000 véhicules qui y transiteraient quotidiennement. Loin de régler le problème des embouteillages, cette nouvelle infrastructure ne ferait que l'amplifier. Pour régler ce problème sur le long terme, il faut à l'inverse développer le covoiturage, les mobilités actives, et les transports en commun, pour diminuer le nombre de voitures sur les routes.

Obs. 137

ALPANDA Fabrice

Favorable et nécessaire

Obs. 14

GOETZ Romain

Je pense que ce contournement est plus que nécessaire et attendu. en espérant que cela dégorge l'entrée de Montpellier.

Obs. 143

METENIER Michaël

Est possible de prévoir une voie dédiée au bus ou au voiture pratiquant le co voiturage Permetts d'inciter les personnes à prendre les transports en commun ou à effectuer du covoiturage et ainsi ne pas être impacté par la circulation / trafic. un itinéraire vélo n'est il pas réalisable en parallèle du COM??

Obs. 144

LAMUR Frédéric

Il est nécessaire et urgent de développer au plus vite le contournement total de Montpellier, tant au niveau du LIEN à l'A750 qu'au niveau de l'A750 à IA9. Les voies de circulations n'absorbent plus le trafic.-la pollution atmosphérique importante émise par les gaz d'échappement de voitures à l'arrêt et redémarrage. -la pollution sonore des embouteillages -l'usure prématurée de véhicules due aux embouteillages - davantage d'accidents et ou de comportements à risque - une usure prématurée de la chaussée avec les accélérations et freinages

Obs. 16

LAGARRIGUE Florian

Il faut vraiment rattraper l'A750 à l'A709 en double voie rapide car cela n'est plus possible niveau circulation sur Montpellier.

Obs. 166

GEORGE Baptiste

nécessité de raccorder deux axes majeurs créer un véritable axe contournement par l'ouest maintenir un goulet d'étranglement à 2x1 voies + ronds points est dangereux en terme de pollution (retenu et goulet étranglement qui crée des bouchons de manière artificiel donc de la pollution ...) axe à 2x1 voies fortement accidentogène avec risque de choc frontal ne pas avoir d'axe de contournement, c'est courir le risque, que les personnes qui s'opposent à cet axe aient encore plus de trafic sous leur fenêtre l'évapotration " du trafic a des limites, avec un report des encombrements en amont sur le réseau donc un problème d'encombrement non solutionné les alternatives à la voiture ont des portées limitées et ne peuvent répondre à 100 % des besoins en terme de mobilité milieu rural et périurbains comme on le vend souvent

Obs. 17

ANDUGAR Aurore

Très favorable, trop de bouchons le matin de juvignac à l'autoroute.

Obs. 171

CAPELLI Thomas

Je suis résident de la commune de Saint Jean de Vedas et pour le travail je passe tous les matins et soirs au niveau du rond point Maurice Gennevaux de qui est en permanence saturé. Pour moi, le contournement ouest de Montpellier faciliterai les accès à saint Jean de Vedas donc je suis favorable à ce projet

Obs. 172

OBSERVATIONS DU PUBLIC

ANONYME

Avis tres favorable, cela permettrai l'accès direct A 750 - A9

Obs. 173

BADEL Claire

Je suis très favorable à ce contournement car j'habite à Pignan et que les circulation est extrêmement compliquée. Le point que je souhaite avant tout mettre en avant c'est de ne pas oublier les voies cyclables dans la mise en place de ce contournement. Elles ne prennent pas beaucoup de place au sol mais c'est ici l'occasion de leur créer une voie express sécurisée. une fois au rond point Gennevaux, il n'y a plus aucune voie sécurisée pour rejoindre Montpellier.

Obs. 175

VITUPIER Cédric

Tout l'ouest / Sud-Ouest de Montpellier est en pleine expansion. La constructions incessante de nouveaux logements sur Saussan, Courmonterral, Cournonsec, Villeveyrac... n'est pas accompagné d'une politique de transport cohérente. Il me semble que le projet de contournement Ouest est un début de réponse... loin d'être suffisant mais qui va dans le bon sens si il est accompagné du Tram comme prévu. L'ensemble du réseau est sous dimensionné que ce soit le réseau routier ou celui des transports en commun actuellement quasi-inexistant sur ce secteur.

Obs. 178

SAVELLI Laurent

Il me semble impératif de faire le COM afin de désengorger l'accès ouest de Montpellier qui empire depuis des années. Montpellier mérite ce qui pourrait être assimilé à un périphérique.

Obs. 18

SOLTAN

Je suis tout à fait d'accord et je pense que la réalisation de ce projet est vraiment nécessaire.

Obs. 20

CAVADORE Alain

c'est un projet qui est indispensable pour la circulation à l'ouest de montpellier

Obs. 200

LAURENCY Dominique

Intérêt global pour ce projet de liaison, idéalement autoroutière) l'autoroute A750 déverse son flux de véhicules sur la voirie locale, des villages de Juvignac, St Jean de Vedas par effet ricochet, quand la D132 sature 2) les autoroutes de liaison, ont vocation à être raccordées. Des pénétrantes au coeur des villes, ne sont plus dans l'ère du temps. Des contournements, oui 3) l'infrastructure existante, du moins la D132, peut être mise à 2x2 voies sans difficulté majeure par une assiette déjà existante 4) les giratoires existants sont saturés 5) il faut privilégier l'infrastructure pour le bien de tous, plutôt de l'intérêt individuel 6) réutilisation du chemin du Rieucolon, emplacement réservé initial? 7) mode doux à intégrer hors plateforme (création d'une piste cyclable, afin de bénéficier d'une voie verte; mais dissociée 8) classement pour plus de cohérence, dans la voirie autoroutière, même si hors domaine de l'Etat

Obs. 201

ANONYME

Très favorable pour ce projet reliant les autoroutes A709 et A750 et qui permettra d'obtenir une continuité des voies rapides.

Obs. 202

LEMPIRE Alexandra

Je suis favorable à un axe contournant Montpellier , fait de manière pragmatique comme en Suisse.2x2 voies express avec bande d'arrêt d'urgence bande d'arrêt d'urgence avec système d'affectation de voie pour y faire passer une busway heure de pointe ouvrir la voie de droite et de gauche à tous les trafics , la busway est sur la bande d'arrêt d'urgence heure creuse ouvrir la voie de gauche à tous les trafics , la busway est sur la voie de droite

Obs. 203

PERVILLÉ Laurent

Le contournement ouest est absolument indispensable. Le débat se focalisera bien évidemment sur la question des déplacements locaux, et les écologistes auront beau jeu de dénoncer la création d'un aspirateur à voitures. Il faut, toutefois, garder à l'esprit que le COM n'est pas seulement un axe d'intérêt local, mais également un axe de transit national. A ce titre, il est incompréhensible que le projet actuel ne prévoise pas de connexion directe à la nouvelle A9, fût-ce au prix d'un péage. Faut-il vraiment que la réalisation du COM vienne augmenter le trafic sur l'A709, alors que le raccordement direct à l'A9 permettrait de le diminuer de façon sensible ?

Obs. 205

VALLIN François

Je me rends très régulièrement dans cette ville et ses environs, Ce projet est nécessaire pour pouvoir circuler plus facilement sans passer dans des zones de bouchons, car les bouchons, ça pollue inutilement.

Obs. 207

OBSERVATIONS DU PUBLIC

MARTINEZ Yannick

avis favorable, vive l'automobile, la liberté et non contre les bouchons!!

Obs. 208

HILD Christiane

Je suis favorable au contournement de l'ouest de Montpellier

Obs. 209

MATTHEY-JONAS Stephan

Cela va devenir une obligation, car la circulation est de plus en plus compliquée

Obs. 21

NEUVILLE

Bonjour, 45 années que j'habite MPL... j'ai constaté l'évolution démographique croissante de ma ville et des "villages" environnants qui n'en sont plus d'ailleurs. Je reste persuadé que ce projet va dans le bon sens et qu'il est devenu indispensable pour le gain de temps, ainsi que pour une meilleure fluidité du trafic. Je valide à 200% l'action que vous menez quand à la naissance de ce contournement. Cordialement

Obs. 210

ADER Abel

Je suis favorable au contournement car il faut vivre au quotidien les problèmes de circulation à Montpellier. Il faut impérativement désengorger les accès à la périphérie de la ville. Les opposants sont comme pour les projets "Oxylane" des retraités ou des écologistes radicaux qui ne subissent pas tous ces problèmes.

Obs. 211

FAUQUE Antoine

Habitant dans le Nord de Montpellier, et en tant que PDG d'une société dans le quartier OVALIE, je me réjouis de ce contournement qui va fluidifier le trafic, intense aux heures de sorties et rentrées de bureau. Ce projet va me permettre surtout de rester sur le quartier OVALIE, alors que j'envisageais un déménagement, n'en pouvant plus de perdre des heures dans des transports. La chose ne serait pas la même si le tramway desservait le quartier OVALIE, ce qui n'est pas le cas et n'est même pas prévu.

Obs. 212

RIBOULET Jean-Pascal

J'habite à St Gely du Fesc ce contournement me semble plus qu'évident et aurait dû être fait il y a des années

Obs. 213

BRUN André

Contournement indispensable, les écologistes disent que les voitures polluent trop ce contournement serait une façon de polluer la ville beaucoup moins

Obs. 214

HANNO Jonathan

Favorable

Obs. 215

CHOLVY Michel

Excellent projet !

Obs. 216

CONSTANT Gérard

Favorable et nécessaire

Obs. 217

SCHAFER Claude

Actuellement, l'absence de contournement autoroutier provoque des embouteillages monstres faisant perdre énormément de temps aux personnes obligées de rejoindre les deux autoroutes A9-A75. Ces embouteillages provoquent également un surplus important d'émissions de CO2. Ce contournement permettrait gain de temps, donc d'argent et de qualité de vie. Il permettra aussi une émission de CO2 d'au moins 50% car la consommation de carburant diminue d'autant entre une circulation à 90 Km/h (vitesse à laquelle une voiture est conçue pour consommer le moins) et du surplus en 1ère ou 2ème vitesse. D'autre part la théorie selon laquelle : "quand on diminue un embouteillage on augmente la circulation des voitures" ; cette théorie n'est plus valable aujourd'hui. Car le parc automobile est devenu mature et n'augmente plus comme dans les années 90, date des soi-disant études. Soi-disant car études menées uniquement à charge contre l'automobile.

Obs. 218

ANONYME

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Travaillant au C.D.I.S. 34 de Vailhauquès et habitant Teyran, la route actuelle est très dangereuse. Aussi, outre l'aspect sécurité qu'amènerait ce contournement, le délai pour me rendre au travail s'en trouverait fortement diminué.

Obs. 219

ANONYME

Projet indispensable à la survie de cette ville.

Obs. 22

DROGUET Franck

Oui oui pour ce projet, sa fluidifiera la circulation de l'A75 Juvignac, rond point de Paulette et rd point Rieucoulon.

Obs. 220

ANONYME

Je suis favorable à ce contournement pour résorber les bouchons source de pollution et de perte de temps. La ville de Montpellier n'a pas de rocade et au quotidien on le sens bien surtout aux heures de pointe le matin et le soir. Ce n'est pas parce qu'on améliore les infrastructures routières qu'on abandonne les transports en commun. Les usagers utilisent le transport le plus pertinent en fonction des déplacements à effectuer. Ce contournement vise à fluidifier les circulations périurbaine. Pour aller en ville le tram reste pertinent, pour le reste la voiture est quand même mieux. Surtout en période de crise sanitaire. Et tout le monde n'a pas la capacité physique de se déplacer en vélo

Obs. 221

ROCHE Pascal

Je suis favorable au projet de contournement de Montpellier

Obs. 222

NEGRON Michel

Favorable

Obs. 225

DERRIEN Franck

montpellier devient comme marseille niveau circulation ! ce contournement est indispensable pour désengorger la ville, qui est embouteillée de manière chronique aux heures de pointe à l'ouest et au sud... en espérant que ce ne sera pas l'occasion de truffer le secteur de radars débilés, encore une fois...

Obs. 226

LEVEQUES Élisabeth

Je pense que c'est une bonne chose!

Obs. 227

OZIOL Jean-Marc

Il est plus que temps que la A750 soit relié à l'A9 et de fluidifier la circulation entre le RP M. Genevaux et le RP du Rieucoulon

Obs. 228

DOLCI Bruno

Ce genre de projet est indispensable Le nombre d'habitant de l'agglomération de Montpellier augmente constamment, et les transports en communs ne suffisent déjà pas à absorber la demande actuelle.

Ne pas faire ce projet amènera à augmenter la gêne des personnes qui ne peuvent pas prendre les transports en commun, sans pour autant leur donner la possibilité de trouver des moyens de transports alternatifs.

La réalité pragmatique doit prendre le pas sur les dogmes utopiques.

Sinon les gens ne peuvent qu'exploser face à un harcèlement institutionnel.

Il faut que les transports en commun soient suffisamment dimensionnés pour les personnes pouvant le prendre, et il faut aussi que les autres infrastructures le soient pour ceux qui ne le peuvent pas..

Obs. 229

GUARDIOLA Jonathan

Ce contournement me parait indispensable pour fluidifier le trafic actuel. Les nombreux camion transportant des marchandises sont obligé d'emprunter cet axe de circulation pour faire la jonction entre l'A75 et l'A9. De plus, la densité du trafic s'intensifie de jours en jours et crée des ralentissement très important en semaine. Il me parait donc important et indispensable à moyen terme, de dissocier ces flux de circulation afin de fortement diminuer les ralentissement (trop souvent régulier), tout en augmentant la capacité de circulation de cet axe routier au vue de l'augmentation de la population environnante.

Obs. 231

BARRET Monique

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Favorable

Obs. 232

TIQUET Gérard

Je suis pour le contournement ouest de Montpellier, ainsi que de toutes les Villes, ce qui évite la circulation dans les agglomérations et la pollution .

Obs. 233

FUNDENBERGER Christian

Indispensable pour améliorer la circulation à Montpellier

Obs. 234

FUNDENBERGER Élisabeth

Nécessaire à la circulation Montpeliieraine

Obs. 235

FUNDENBERGER Bruno

Obligatoire pur améliorer la circulation

Obs. 236

FUNDENBERGER Éric

Indispensable pour améliorer la circulation à Montpellier

Obs. 237

W. Sébastien

Il serait temps !!!

Obs. 238

GUILLANG Thomas

Bonjour, je pense que ce contournement est indispensable. Il n'est pas envisageable que les voitures disparaissent du jour au lendemain, et les embouteillages qui ont lieu tous les jours et ne font qu'augmenter depuis 20 ans n'empêchent pas les gens de prendre leur voiture: de toute façon tant qu'il n'y aura pas d'alternative viable ils n'auront pas le choix. J'habite moi-même à Gignac et je travaille à Montpellier, je suis donc directement concerné comme de nombreuses personnes habitant à l'ouest de Montpellier. D'ailleurs l'absence de contournement encourage une partie du trafic à passer par la ville (avenue de la Liberté en particulier) pour rejoindre le sud de Montpellier en raison des points noirs que sont les rond-points de Gennevieux et du Rieucoulon, sans compter qu'on n'est pas encore arrivé à l'autoroute quand on est là...Au passage, pourquoi toutes les infrastructures sont-elles au sud de Montpellier . Est-ce qu'il ne faudrait pas arrêter cette logique qui entretient la nécessité du trafic nord-sud à Montpellier ?

Obs. 239

DEUXBA Soaz

Au vu du dossier présenté, et de la circulation actuelle particulièrement dense et difficile, ce contournement paraît indispensable, considérant de plus que le trafic ne fait qu'augmenter. Ces travaux s'avèrent même indispensables, en raison d'une saturation des axes pour accéder à Montpellier. Espérons que cela permettra une nouvelle respiration à cette ville superbe, dont le développement est exponentiel aujourd'hui, et, demain..Souhaitons-le.

Projet positif pour l'environnement, l'émission de CO2, les conducteurs usuels et autres du secteur, la sécurité, et plus encore. Excellent projet, en attendons la réalisation avec impatience.

Obs. 240

VITAGLIONE Bernard

Habitant au nord de Montpellier, ce contournement devient indispensable compte tenu de l'encombrement de la circulation ne serait ce que pour rejoindre l'autoroute A9. L'urbanisation de la métropole se fait sans modification des voies existantes et la saturation des axes est réalisée dès que les habitants des nouveaux quartiers emménagent. Les transports en communs sont quasi inexistant dans la banlieue nord et ouest de l'agglomération. La voiture reste indispensable pour la vie de tous les jours.

Il faut mettre un terme à la sur-protection que réclament les banlieues riches du département.

Obs. 241

LOUIS Jean-Bernard

je suis pour car c'est la seule solution pour relier l'A750 et l'A9

Obs. 242

BRUZZONE Xavier

Je suis totalement favorable à ce contournement. Il faut enfin faire cesser cette erreur qui consiste à faire passer tous les véhicules dans l'agglomération de Montpellier ce qui en plus des bouchons empoisonnent tous les riverains à cause des rejets des véhicules. Habitant à Clermont l'Hérault cette voie permettra en plus de raccourcir certains trajets d'où une économie de temps et de carburant ce qui ne peut qu'être une bonne chose pour l'environnement.

Obs. 243

OBSERVATIONS DU PUBLIC

DARRICARRERE Jacques

Ce contournement dans une ville engorgée me semble indispensable . Il évitera la concentration de véhicules en transit dans l'agglomération.

Obs. 244

GALLY Patrick

Bonjour, je contournement Ouest de Montpellier est une bonne chose si le problème de circulation est résolu, car les bouchons n'en finissent pas .

Obs. 245

ANONYME

Ce contournement est indispensable pour réduire les temps de parcours qui deviennent insupportables, réduire les émissions polluantes en diminuant les bouchons et améliorer la sécurité des automobilistes comme des Montpelliérains.

Obs. 246

PORTENEUVE Jean-Jacques

Il faudrait prévoir aussi un périphérique autour de Montpellier

Obs. 247

TARGY Lucien

circuler dans MONTPELLIER devient impossible, des heures de circulation pour faire quelques kilomètres engendre pollution et bruit. De toute façon on ne pourra pas supprimer la circulation à moins d' avoir un maillage des transports en commun efficace . Ensuite les entreprises qui doivent travailler sur MONTPELLIER subissent des frais très importants du fait d' une perte de temps. Vouloir aujourd'hui supprimer la circulation automobiles , en sachant que beaucoup de gens prennent les transports en communs quand cela est possible , est un non sens . Cela augmentera les coûts du travail. A vouloir construire des villes de plus en plus grande , laisser les campagnes mourir , voilà à quoi nos politiques auraient du réfléchir. Beaucoup sont des songes creux . Et le covid montre les limites des grandes villes

Obs. 248

FAUXBATON Jean-Luc

Contournement à faire très rapidement, ce qui évitera l'asphyxie de Montpellier, même si on veut rejeter les voitures du centre, il faut bien qu'elles passent quelque part. Et quoi de mieux un détournement ce qui évite des embêtements partout dans les communes environnantes. Ne pas oublier que Montpellier est un métropole et donc vit avec les communes environnantes.

Obs. 249

PALMADE Olivier

ce contournement est obligatoire au trafic en transit sur cette zone géographique de Montpellier.

Obs. 25

PLAGELLAT Hervé

Ce contournement va permettre de réduire les temps de trajet, de réduire la pollution (moins de bouchons) et de faciliter la vie des personnes vivant en périphérie de la ville.

Obs. 250

VALENTINI Claude

Passant très régulièrement par Montpellier pour aller vers Nîmes et plus loin, je ne comprend pas qu'un contournement de Montpellier ne soit toujours pas en place. Moins d'embouteillage, gain de temps.

Obs. 251

TAHON Daniel

Habitant Saint Jean de Védas je suis très favorable à ce projet de contournement pour la sécurité que cela apportera, moins de trafic dans les villages, un lien net entre autoroute A9 et A750.

Obs. 252

SZWARC Marc

Une bonne chose pour éviter Montpellier (Avenue des moulins, Grand M ...)

Obs. 253

KELLER Jean-François

Ce contournement, promis de longue date par les élus qui se sont succédé à la tête de nos collectivités, est absolument indispensable pour tenter de supprimer les bouchons quasi permanents résultant de la sortie de la 4 voie N 109 / A750 qui est entravée par une succession de rond-points. Ces bouchons, outre la perte de temps pour contourner Montpellier, ainsi que pour les entrées et sorties de la ville, sont également générateurs d'une pollution non négligeable. Il n'est pas possible de négliger ou reporter au futur ce problème, l'important trafic poids lourd entre l'A75/750 et l'A9 ne diminuera pas quoi qu'il arrive.

Obs. 254

JACQUET Fabrice

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Je suis très favorable à l'amélioration de la fluidité de la liaison entre l'A750 et l'A9. Il est aujourd'hui très rare de ne pas rencontrer de bouchon sur la D132 ou au niveau des divers rond points.

Obs. 255

FLINOIS Jacqueline

J'habite à Lansargues, alors évidemment je suis pour un contournement ouest de Montpellier.

Obs. 256

CHABANIS Jean-Claude

Ce contournement ouest est indispensable, le raccordement direct entre l'A 750 et l'A 9 est une nécessité. Le trafic, local et de transit, étant ce qu'il est, en augmentation constante comme la population, ce ne sont pas les gesticulations de quelques bruyants excités anti- automobile qui permettront d'améliorer la situation, bien au contraire. Si on veut réduire la circulation en zone urbaine, il faut bien faire passer le trafic quelque part, et la déviation ouest est une bonne approche. Mais à terme, il faudrait relier entre eux les divers tronçons de contournement afin de créer une sorte de périphérique qui récupérerait le trafic de transit ainsi qu'une partie du trafic local et dégagerait ainsi les autres voies pour la circulation locale.

Obs. 257

DESLANDES Nicolas

Un axe routier indispensable, attendu depuis de nombreuses années, et qui permettra de passer outre cette folie des ronds-points qui poussent un peu partout, font perdre un temps fou.

Obs. 258

DESLANDES Nicolas

Il est dommage que ce contournement n'ait pas été étendu jusqu'à la 2x2 voies partant vers Sète, après le pont de Villeneuve-lès-Maguelone, avant la maison d'arrêt. Un doublement des voies jusqu'à cet axe aurait permis de fluidifier encore plus le trafic jusqu'à la ZAC de la Lauze, qui est un point noir de la circulation ici. mais cependant, MERCI pour ce projet. En espérant 2x2 voies tout le long.... Pas comme pour le LIEN..

Obs. 259

SABY Pascal

Contournement indispensable , gain de temps, de carburant et donc bénéfique à la pollution engendrée par les embouteillages . il y a bien longtemps que cela aurait du être fait . Donc

Favorable !!!!!

Obs. 26

ANONYME

Je dis OUI OUI OUI OUI OUI pour ce projet,. Je passe 1h15 voir 1h30 pour me rendre au boulot! De juvignac au Millénaire c'est l'horreur. La circulation sera plus facile.

Obs. 260

FLEURT Pascal

Indispensable, cette voie de contournement digne d'une agglomération de plus de 400 000 habitants, doit permettre une meilleur circulation entre les quartiers ouest et le reste de l'agglomération tout en déchargeant le trafic urbain et périurbain. Suppression des bouchons récurants sur Juvignac et Saint Jean de Vedas, réduction du temps de parcours donc moins de nuisances sonores et polluantes pour la périphérie.

On a tous à y gagner.

Obs. 263

BEAUCHARD VENERONI Maxime

Extrêmement favorable à ce projet qui decongestionnera notre belle ville méditerranéenne

Obs. 264

COSTE Jakie

je suis favorable au contournement il y a trop d'embouteillages surtout trop de camions à la sortie de l autoroute à St Jean de Vedas pur rejoindre l'A 75 et les villages au nord de Montpellier

Obs. 265

LEBLOND Jean-Marie

Je ne connais pas le tracè, mais un contournement ouest me semble une bonne chose.

Obs. 267

MARTINEZ Polandré

Bonjour, Totalement favorable au Projet de contournement Ouest de la ville de Montpellier, gain de temps et d'argent pour des milliers d'automobiliste, moins de pollution dans la ville de Montpellier, moins d'accidents... Quand je compare la ville de Béziers qui a son contournement réalisé à 80 %.... je n'arrive pas à comprendre le retard dans ce projet pour une ville soi disante capitale du Languedoc..... et qui devrait avoir en 2020 une voie de contournement totale de la ville ce qui est loin d'être le cas... Incompréhensible

Obs. 268

CANAL Bruno

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Contournement nécessaire pour diminuer les embouteillages surtout aux heures de pointe mais de plus en plus tout au long de la journée. Les voitures qui avancent au ralenti polluent encore plus !

Obs. 269

VELJKOVIC Nikola

Je pense que c'est plus que nécessaire. Une autoroute A 750 qui arrive en plein Montpellier c'est une aberration

Obs. 27

BOYER Baptiste

Je suis favorable à la réalisation de cette ouvrage.

Obs. 270

BARRÉ Loïc

Il n'est pas concevable qu'une agglomération comme Montpellier subisse encore et toujours des bouchons toute la journée car le réseau routier est inadapté au nombre de véhicules utilisateurs. Les politiques ont été élus pour prendre des décisions pour les citoyens et non pour se quereller et bloquer les dossiers. Ceci permettra de réaliser beaucoup d'économies pour les entreprises (entre autre) dont les employés passent un temps fou bloqués dans les bouchons. Ce n'est plus de l'intérêt général.

Obs. 271

ALBRECHT Pierre

Le dossier d'enquête publique montre très bien l'énorme goulot d'étranglement causé par l'absence de lien entre la 750 et la 709 : le maillon le plus faible étant la D132E2 qui relie le rond-point Maurice Gennevaux au rond point du Rieucoulon. En effet, cette route à une seule voie dans chaque sens de circulation relie ces deux ronds-points qui jonctionnent chacun plusieurs axes à forts trafics. Cette situation provoque d'énormes bouchons par saturation totale sur une amplitude horaire de plus en plus importante, d'année en année due à l'accroissement du trafic d'une part et faute d'alternative d'autre part. Il s'agit de trafic local ET de trafic de transit. Une importante pollution qui pourrait être évitée par un réseau routier devenu COHÉRENT.. Cela aurait du être fait depuis plus de 10 ans par nos politiques soi-disant "visionnaire" ! Ce qui n'empêche surtout pas de créer des modes de déplacement alternatifs et nodaux pour freiner l'accroissement du trafic automobile.

Obs. 272

DUMAS Pierre Georges

Assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'Ouest en complétant le réseau armature du contournement urbain routier, > Relier A750 et A709, > Contenir la circulation d'échanges péri-urbains et de transit sur un itinéraire adapté, afin de rendre son usage à la voirie secondaire des quartiers traversés > Valoriser les accès au réseau multimodal pour limiter le trafic routier vers le centre urbain.

Obs. 273

ANONYME

Favorable au contournement permettant de délester l'agglomération ainsi que les itinéraires plus proche de la ville et de ses villes satellites.

Obs. 277

PINAL Dominique

Bonjour, indispensable pour désengorger le trafic très dense aux heures de pointe

Obs. 279

MERCIER Philippe

L'ouest de Montpellier a toujours été "oublié" par nos édiles, contrairement à l'est de la ville et la circulation automobile y est très délicate. Des gens viennent travailler dans Montpellier, surtout sa partie est, depuis les villages situés à l'ouest, village qui se développent de plus en plus. La gratuité annoncée des transports en commun n'y changera rien, le tram n'ira pas dans ces villages, par ex. Courmonterral ou La Boissière. Venez à Juvignac un matin ou un soir de semaine et vous comprendrez ce que signifie "embouteillage" et "perte de temps". Et dans la journée essayez de rejoindre St Jean de Vedas depuis Juvignac et vous constaterez que les poids lourds bloquent tout, à leur corps défendant. S'il vous plaît, moins de dogmatisme et plus de pragmatisme de bon sens et d'humanité, construisez ce contournement attendu depuis plus de 20 ans.

Obs. 28

ANONYME

Je suis évidemment, favorable, à 100% Ce contournement est indispensable!!!!!!!

Obs. 280

BRISSE Jean-Pierre

Cette liaison aurait dû être terminée depuis longtemps pour relier les deux autoroutes.

Obs. 281

VILLIERE Bruno

indispensable est très attendu

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 282

PEREZ Jean-Pierre

Il y a longtemps que cela aurait dû être fait.....c'est infernal aux heures de pointe...Une autoroute qui atterrit dans Montpellier depuis plus de 20 ans...ce n'est pas très logique...

Maintenant je me demande ce que cela va donner au niveau des nuisances (pollution...etc...)

Obs. 284

FLEUROT Nicolas

Je suis 100% d'accord avec le projet de raccordement il faut absolument faire quelque chose pour réduire les bouchons sur l'A750, c'est invivable pour tous les gens qui habitent à l'ouest de Montpellier

Obs. 285

AUGIER Claire

J'attends avec impatience cet ouvrage qui je pense aurait dû être réalisé, il y a bien longtemps. L'ouest de Montpellier est complètement saturé aux heures de pointes et cela devient insupportable pour les habitants.

J'espère que la réalisation de l'échangeur reliant les deux autoroutes nous facilitera la vie au quotidien.

Obs. 287

ANONYME

Je suis favorable au contournement Montpellier est une des rares villes importantes sans périphériques contournant la ville c'est tout à fait normal et pratique.

Obs. 289

REITHMEYER Otto

Réduire le temps de passage de tous véhicules réduit aussi les émissions nocives, un gain pour tout le monde

Obs. 290

ROUJAS Gérard

Enfin une bonne idée (attendue depuis plusieurs années) pour améliorer la circulation dans cette zone saturée. De plus la pollution atmosphérique sera considérablement diminuée par la suppression des bouchons avec ses émissions importantes de gaz d'échappement des véhicules au ralenti ou à l'arrêt.

Obs. 291

ANONYME

Je suis favorable au projet pour désengorger la circulation dans Montpellier. Déjà que la mise en place de plusieurs dizaines de km de pistes cyclables qui ne sont empruntées que par un nombre infime de vélos nous est imposé sans consultation, et que cela entraîne une sursaturation de circulation un projet de contournement est la seule solution pour essayer de permettre aux Montpelliérains de mieux circuler en intra muros.

Obs. 294

BEDRY Dominique

Comment peut-on s'opposer au principe d'un contournement quand on connaît les embouteillages monstrueux dans ce secteur de l'agglomération ? Il y a longtemps que cela aurait dû être fait et malheureusement il va falloir attendre encore de nombreuses années. Merci à nos valeureux édiles successifs plus préoccupés par leurs positions que par les problèmes des citoyens. Si on veut qu'il n'y ait plus de voitures en ville, il faut un vrai système de contournement (et des pistes cyclables dans la partie sans voiture...). Actuellement les voitures de l'A750 sont envoyées vers la ville ou dans les nasses de Lavérune et du Rieucoulo

Obs. 296

LABROUSSE Jacques

Il faut désengorger les accès à Montpellier et même pouvoir avoir des contournements afin de ne pas être obligé d'y passer quand ce n'est pas nécessaire

Obs. 297

SOFIANOS Fabrice

Avis très favorable pour limiter la circulation rue de la Rocambale. Par ailleurs la vitesse devrait être limitée 50kmh sur cet axe. Il devrait y avoir une protection sonore pour protéger les riverains de ces axes.

Obs. 300

PELLEGRIN Bernard

Projet capital pour la circulation dans et autour de Montpellier

Obs. 301

DAVENEL Christian

Avis favorable à ce projet qui fluidifiera la circulation autour de Montpellier

Obs. 302

OBSERVATIONS DU PUBLIC

DENIER Jean-Yves

Cet axe nous fait défaut depuis trop longtemps maintenant. Il est ESSENTIEL pour la redistribution de la circulation d'une autoroute à l'autre (A75 vers A9 et vice-versa) , ce qui évitera les engorgements habituels sur les voies urbaines actuelles!

Obs. 303

DENIER Jean-Yves

Cet axe nous fait défaut depuis trop longtemps maintenant. Il est ESSENTIEL pour la redistribution de la circulation d'une autoroute à l'autre (A75 vers A9 et vice-versa) , ce qui évitera les engorgements habituels sur les voies urbaines actuelles!

Obs. 307

DESCAMPS Christian

tout à fait pour ce contournement ouest de Montpellier qui permettra enfin de décongestionner la circulation dans l'ouest de Montpellier

Obs. 308

SCHAFFER Lydia

Actuellement, l'absence de raccordement autoroutier entre l'A9 et l'A75 provoque des embouteillages monstres. Ce contournement permettrait d'éviter des pertes de temps (bien supérieur aux 3 minutes annoncées), donc un gain de qualité de vie pour les automobilistes et leurs passagers ainsi que pour les riverains. Plus important, le contournement permettra une baisse importante des émissions de CO2. Une baisse d'au moins 50%. C'est en effet l'augmentation de la consommation de carburant quand on roule presque au pas dans un embouteillage sur la 1ère et 2ème vitesse par rapport à une vitesse constante de l'ordre de 90 Km/h (vitesse à laquelle une voiture est conçue pour consommer le moins). D'autre-part la théorie des années 90 selon laquelle : "quand on supprime un embouteillage on augmente la circulation des voitures" ; cette théorie n'est plus valable aujourd'hui. En effet, le parc automobile est devenu aujourd'hui mature et n'augmente plus comme dans les années 90 (époque des soi-disant études car "études" menée uniquement à charge contre la bagnole). Ceux qui parlent d'écologie pour ne pas faire ce contournement autoroutier sont donc dans l'erreur ou, plus grave, ils sont aveuglés par l'idéologie.

Obs. 309

ANONYME

mise oeuvre absolument nécessaire pour désengorger la ville, permettre d'y développer les mobilités douces et plus spécialement assainir Saint Jean de Vedas.

Obs. 312

GEORGE Sylvain

Un besoin depuis tant d'années. Les bouchons qui sont source de pollution en ville seront déplacés et réduits à zéro sur ce contournement par tout ceux qui ne font que traverser Montpellier, qui viennent de l'A750 pour rejoindre l'A9. Ces automobilistes ne pollueront plus le centre ville. La pollution du centre ville générés par ces gens-là sera supprimée, et non déportée, car à 90 km/h ou 110 km/h régulièrement, les voitures polluent beaucoup moins qu'en ville : c'est double bénéfice ! C'est un besoin et en plus c'est écolo car bénéfique pour la planète.

Obs. 313

LOMBARD Gaylord

Inutile et polluant de traverser une ville lorsqu'on quitte une autoroute pour en prendre une autre ! Donc oui il faut un raccordement entre ces 2 autoroutes pour éviter du trafic polluant en ville, pour des gens qui ne s'arrêteront pas. Nécessaire et en faveur de l'écologie.

Obs. 315

ANONYME

Favotable

Obs. 316

ANONYME

Indispensable quand on vient de l'A750 pour aller au sud par l'A9. Cela évitera de rentrer dans Montpellier et de générer de la pollution en ville, à basse vitesse.

Obs. 317

COULON Baptiste

Le climat étant aujourd'hui notre priorité. Je pense que nous ne pouvons plus perdre du temps en faisant des mesures et travaux a minima pour soit disant laisser place au vélo etc... Les véhicules sont là , c'est un fait. il transite par le centre de la ville car aucun contournement ne leur est proposé. Comment peut t'on encore se demander si le périphérique montpelliérain est une option? Sans être expert de la mécanique des flux il est plutôt évident qu'une masse de voitures a l'arrêt pollue bien plus qu'en mouvement. De même que les cyclistes n'ont pas à subir des boulevard atrophiés.. Je pense donc que cette artère est vitale pour Montpellier qui compte quand même plus de 280000 habitants intra muros. Essayons d'être réaliste, la planète ne sans portera que mieux. Pour finir, Cette infrastructure ne doit pas être vu comme recul écologique mais bien comme l'exact inverse ! les voitures verte en profiterons dans un futur peu être proche...

Obs. 319

LEGRAND Monique

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Je suis favorable à ce projet de rocade de Montpellier en temps que cycliste en centre ville de Montpellier. Si une solution pour les TC peut être trouvée sur la rocade se serait un "plus". Si l'on peut se "débarasser" des voitures en centre ville c'est une bonne chose

Obs. 322

ANONYME

Vus les embouteillages à toutes heures de la journée je suis favorable à la mise en place de ce contournement.

Obs. 323

LACAUX Jean-Michel

Projet absolument indispensable pour mailler le territoire et alléger l'agglomération de Montpellier de ses bouchons récurrents.

Obs. 326

THÉRON Rémy

Le contournement ouest de la ville de Montpellier apparaît comme nécessaire. La 7ème ville de France ne dispose pas d'un axe routier rapide permettant d'en faire le tour, comme une rocade ou un périphérique comme il en existe d'autres villes ayant la même envergure que Montpellier. Le contournement ouest est donc une première étape pour fluidifier la circulation et réduire les temps de parcours des usagers de la voiture (Usagers qui n'ont pas toujours d'autres solutions que la voiture pour effectuer leurs déplacements).

Obs. 329

LACROIX Franck

il faut pouvoir traverser Montpellier sans être obligé de passer par la ville

Obs. 330

PEYRE Bernard

Bonjour, Je suis favorable à ce projet car il permettra de ne plus passer un temps infini pour entrer dans Montpellier le matin. Avec l'accroissement du trafic automobile, cela permettra dans un premier temps de fluidifier la circulation.

Obs. 331

DUZER Patrick

Le contournement ouest de Montpellier fait partie de ce que l'on appelle communément ailleurs lorsque c'est terminé : un périphérique. Qui a pour but de contourner une ville pour éviter aux voitures d'y entrer. Montpellier, la sous-douée au niveau des infrastructures, est une des rares grandes villes de France sans son périphérique. Il aurait dû être construit il y a 30 ans. Alors faisons le plus vite possible maintenant.

Obs. 333

BRUYERE Colette

Je pense que ce contournement sera le bienvenu, personnellement je suis pour, ça dégagera, l'entrée de Montpellier... Montpellier est en retard, il y a belle lurette, que ce contournement aurait dû être fait, vaut mieux tard que jamais !

J'espère qu'il sera bien calculé, et non pas comme le grand croisement en gare routière de la Mosson... Car sinon, ça sera la pagaille !

Obs. 335

DENIZOT Damien

Ce contournement permettra de faire gagner beaucoup de temps aux automobilistes et leur évitera de devoir traverser Montpellier. Il y aura moins de bouchons et donc moins de pollution.

Obs. 336

DUBOIS Lionel

Toutes les améliorations sont nécessaires pour améliorer la circulation routière sur Montpellier. Il n'y a pas que des vélos

Obs. 337

DUBOIS Lionel

DOUBLON

Obs. 338

BROCHU Martin

Le contournement ouest de Montpellier serait un gain de temps appréciable mais doit surtout s'inscrire dans un projet global avec une véritable jonction entre l'A709 et l'A750 passant par le sud-ouest de Montpellier pour faciliter le transit mais aussi atténuer les embouteillages pendulaires du matin et du soir.

Obs. 339

ANONYME

Habitant à Montpellier depuis ma naissance il y a plus de 40 ans, je suis riverain du futur COM. Il me semble indispensable de réaliser cette infrastructure. Qu'une Métropole de la taille de Montpellier ne dispose toujours pas d'une route permettant de la contourner, et notamment de relier deux autoroutes entre elles, est une hérésie.

Obs. 340

OBSERVATIONS DU PUBLIC

ANONYME

Je suis un habitant de l'ouest de la Métropole. Il est pour moi impensable de remettre en question le COM tant le contournement de Montpellier est devenu difficile, presque à toute heure, et pas uniquement lorsque les touristes sont là. Il s'agit bien pour moi d'un équipement qui permettra l'amélioration du quotidien des habitants de la Métropole, n'en déplaise à certains qui n'y passent sans doute jamais. Montpellier ne peut plus se permettre d'avoir autant de retard dans ses infrastructures de contournement de la ville, ce qui n'enlève en rien les efforts louables faits pour limiter la place de la voiture dans le centre. Le COM doit justement permettre de désengorger la traversée de la ville et simplifiera les déplacements des habitants de l'ouest de la Métropole.

Obs. 344

BALLET Jérôme

Contournement indispensable pour décongestionner le secteur et éviter les embouteillages source d'une intense pollution.

Obs. 347

ANONYME

Trop de circulation sur Montpellier aiderai à fluidifier le trafic. Mais les entreprise devraient ce mettre en peripherie des villes

Obs. 352

ANONYME

Etant un écologiste raisonné, il me paraît logique et gagnant pour une baisse de la pollution de construire ce chaînon manquant. La pollution engendrée par les voitures dans Montpellier sera supprimée de la ville, et réduite sur ce futur tronçon car les voitures rouleront à allure constante, pas dans des bouchons. Les arguments des avis défavorables sont la plupart complètement faux, car :

- ce tronçon n'est pas une solution pour les Montpelliérains, mais régionale : on ne peut pas privilégier le vélo pour ceux qui viennent de Lodève et qui vont vers Nîmes ;
- cela n'augmentera pas la pollution mais la diminuera ;
- cela fait longtemps qu'il n'a plus de terres « agricoles » de ce côté de Montpellier : tout est sec et aride, ou déjà construit.

Donc très favorable, et bénéfique pour la qualité de l'air.

Obs. 354

GILBERT François

Montpellier est une rare ville ne possédant pas de périphérique, Un contournement Ouest permettrait de désengorger l'arrivée de l'A75 pour rejoindre les deux autoroutes. La situation actuelle oblige beaucoup d'usagers dont moi à prendre le lien aux Matelles pour faire Gignac Saint Aunès tous les matins. Ce rajout de 10km sur mon trajet me permet néanmoins de ne mettre qu'une heure au lieu des 80mn pour rejoindre mon lieu de travail. Le COM répond à cette demande en évitant cette miriade de rond-points saturés de Lavérune à St Jean de Védas

Obs. 355

ANONYME

Si ce projet implique fluidifier la circulation OK, s'il implique seulement gagner quelques minutes de trajet PAS OK. Le fait de gagner quelques minutes de trajet n'implique pas que la circulation soit plus fluide. Ce contournement est nécessaire pour fluidifier le trafic dans cette zone. Mais une vraie connexion entre la A750 et la A709 est nécessaire et non pas juste déplacer le point d'embouteillage. De plus, cette action ne doit pas impliquer une diminution sur l'investissement des transports en commun et du vélo en ville.

Obs. 362

ESCUDIÉ René

Ce contournement aurait dû être fait depuis plusieurs années. Il est aberrant, d'un point de vue écologique, que deux autoroutes ne soient pas jointes et simplement reliées par un barreau urbain en majorité à une seule voie, ce qui entraîne une surconsommation d'énergie fossile et une augmentation énorme de la pollution en CO2, en ozone et particules fines, d'où des risques de cancers et de maladies respiratoires multipliés pour tous les habitants de la zone. Les énormes bouchons constatés journallement aux heures de pointe ne faisant qu'aggraver cette situation. D'autre part, la mise en sommeil de la ligne 5 de tramway décidé pour des raisons écologiques pas très évidentes par le précédent maire en fait encore empirer le problème. N'oublions pas non plus que les habitants de la métropole ne sont pas tous des trentenaires en pleine forme et qu'il existe de personnes âgées dans l'impossibilité de se déplacer en deux roues et pour qui les transferts de charge nombreux et peu faciles rendent les transports en commun actuels peu fiables et pratiques et font une obligation de se déplacer en voiture pour se rendre, par exemple, à des rendez-vous hospitaliers. La santé mentale d'une population est aussi à prendre en compte, les espaces de mobilité ne doivent pas être réservés à une seule catégorie de population, ils doivent être partagés et non accaparés par une certaine catégorie, que ce soient les voitures, les vélos ou les transports en commun. Beaucoup de gens conçoivent par exemple la voiture comme un sas de décompression entre le monde du travail et la vie personnelle. Quitter un travail pour faire une vingtaine de kilomètres à vélo par n'importe quel temps est, soit impossible physiquement pour certains, soit purement inenvisageable en terme de liberté de circuler pour d'autres. Il faut aussi penser que les déplacements ne se limitent pas à travail/domicile mais qu'ils peuvent être augmentés par la nécessité de faire des courses, d'aller chercher des enfants dans des établissements scolaires ce qui ne peut être pratiquement envisagé qu'en véhicule personnel. Pour toutes ces raisons et en tant qu'habitant âgé d'un village de l'ouest de Montpellier, soucieux de la qualité écologique de l'environnement de cette zone, partisan par exemple d'une ligne de tramway prolongeant la ligne 2 jusqu'à Cournonsec en empruntant l'ancienne voie ferrée d'intérêt local, partisan aussi de la ligne 5 jusqu'à Cournonterral, je suis favorable au Projet de Contournement Ouest de Montpellier

Obs. 365

OBSERVATIONS DU PUBLIC

SARRAZIN Jean

L'accroissement de la population dans la périphérie de Montpellier y conduit à une saturation de nombre de routes, le développement des axes de circulation étant généralement postérieur à cet accroissement, souvent en retard. Tel est en particulier le cas de la D132 au sud-ouest de Montpellier et il est grand temps de passer à la réalisation de ce contournement évoqué depuis longtemps. Cela n'est pas contradictoire avec le développement de transports en commun ou de pistes cyclables en milieu urbain ou péri-urbain. Ainsi, "contourner Montpellier" signifie ne pas traverser la ville, et les citoyens montpelliérains qui souhaitent circuler à bicyclette devraient voir leurs conditions de circulation améliorées par la réalisation de ce contournement!

Obs. 369

ANONYME

je suis très favorable à ce COM qui est le chaînon manquant du contournement de Montpellier. J.e trouve inconcevable que la circulation en provenance de l'A75 vienne buter sur les boulevards de ceinture, voire se perdre dans Montpellier même et accroître la pollution en ville. Il faut impérativement dévier directement vers l'autoroute et en amont de la ville la circulation des véhicules qui n'ont rien à faire à Montpellier.

Obs. 378

BRETIN Zelda

Avis favorable

Obs. 380

MACOR Anne-Sophie

je donne un avis favorable

Obs. 386

GIMENO David

Je suis totalement positif

Obs. 387

FERNANDEZ Fabienne

très bonne initiative .

Obs. 388

BABOUOT Laurent

bonjour, il est urgent de réaliser le contournement ouest de montpellier compte tenu de la saturation de la circulation en ville, notamment avenue de la liberté qui est saturée tous les jours (augmentation du nombre de véhicule/jour depuis que l'avenue de lodève est réservée au tramway. I est grand temps que la ville de montpellier repense la circulation , comment se fait il qu'elle ne soit pas capable d'étudier la pose de murs antibruits avenue de la liberté ? D'autres villes l'ont fait.

Obs. 393

GUILLAUME Florian

Favorable, trop de temps perdu dans les bouchons, il faut avancer et relier A75 et A9 !

Obs. 394

ANONYME

Cela devient impossible de circuler sur ces axes et les transports en commun ne permettent pas aux gens des villages des alentours de venir travailler. N'en déplaisent aux écologistes...

Obs. 395

DOUTRE Alexandre

Extrêmement favorable à ce projet, qui n'empêche pas de faire des (vraies) voies cyclables séparées du réseau "véhicule"! Mais la jonction à la RD612/route de Sète peut être largement améliorée (cf PJ). Et le retour de l'accès à l'A9 vers Nîmes à St. Jean de Védas devrait intégrer ce projet.

Du point de vue d'un habitant de la limite sud de la métropole, le COM semble nécessaire. Rejoindre l'A750 et Le Nord de Montpellier (Pic Saint-Loup/St. Mathieu) depuis Vic la Gardiole n'est pas simple. Pour les Cévennes, il est parfois plus rapide de passer par l'A75, c'est dire.

Obs. 397

ANONYME

Oui, pour désengorger le centre.

Obs. 40

PLANCHE Corinne

Il est insupportable de devoir systématiquement affronter des dizaines de minutes d'embouteillage sur cet axe ouest que j'emprunte quotidiennement. La population s'est largement installée de ce côté du territoire sans qu'aucune mesure en conséquence n'aient été prises depuis bien longtemps. Quant aux périodes estivales n'en parlons pas. nous devons avoir la seule autoroute

OBSERVATIONS DU PUBLIC

de France qui se termine brutalement par une voie de circulation et un feu rouge (avenue de la Liberté). Le problème est le même pour sortir de Montpellier de ce côté. C'est un impératif que de raccorder enfin de façon fluide les deux grands axes A750 et A709

Obs. 400

PARRAMON Jean-Paul

Travaillant de nuit sur Montpellier sud & habitons Gignac nous n'avons pas la chance d'avoir des tramway adapté à nos horaires ce qui nous oblige à prendre notre véhicule et cette route serait un avantage pour éviter de traverser toute une ville pour reprendre l'autoroute sans avoir à traverser des bouchons la journée.

Obs. 401

SANCHIS anthony

Pleinement favorable ! Montpellier est l'une des grandes métropole française à ne pas avoir de rocade routière et en subit jour après jour les conséquences. Le département s'attache à réaliser dans les villes et villages de la grande couronne montpelliéraine des déviations (Montbazin, Castries, Montagnac, etc ...) et semble complètement se désintéresser de la situation à l'ouest de la métropole. La jonction entre les autoroutes du nord et du sud doit impérativement être réalisée afin de réduire les flux traversant sur les grandes artères de Montpellier et rendre donc possible et surtout vivable les nouvelles pistes cyclables post-confinement.

Le discours écologiste au sujet de la bétonisation d'une part non négligeable des terres agricoles est parfaitement recevable certes, mais ne doit pas être un argument politique contre une évolution nécessaire des déplacements inter-métropolitains. L'aménagement d'un boulevard urbain avec piste cyclable me semble peu pertinent. Prenez à l'heure de pointe (7-9h en semaine) la route de Lavérune au rond point Genneveaux ou la très belle piste cyclable est déserte et la double voie automobile encombrée jusqu'à l'entrée de Pignan.

Le schéma de circulation des alentours de Montpellier manque clairement d'évidence et de connexion avec les grands axes. Il est délirant de voir qu'une métropole qui dans sa partie Ouest gonfle de milliers d'habitants chaque année et n'a vu ses infrastructures évoluer depuis des décennies. Il faut réagir !

Obs. 405

ANONYME

Ce projet est nécessaire au bon fonctionnement de Montpellier. Pour pouvoir soulager le centre ville du trafic automobile et des traversées routières tel que cela se passe depuis plusieurs années il faut pouvoir offrir un anneau de circulation périphérique complet dont le contournement ouest fait partie. Et il faut engager rapidement les sections manquantes notamment au nord et à l'est. En outre il faut relier l'A709 et l'A 750 pour garantir la fluidité et la continuité des parcours interurbains, sans interférer autant que cela se passe actuellement avec le trafic local.

Obs. 406

SOULLIER Jérémie

Ce contournement est nécessaire pour fluidifier le trafic très chargé !

Obs. 408

ANONYME

Le contournement ouest est nécessaire pour assainir Montpellier et Saint-Jean-de-Védas. Le vélo ne remplacera pas la voiture Pour ceux qui transitent de l'A75 à l'A9 Pour ceux qui n'ont pas d'autre choix que d'habiter en grande périphérie de Montpellier Pour ceux qui ne peuvent physiquement pas utiliser un 2 roues..... Montpellier est une des rares villes de cette taille que l'on ne peut pas contourner ce qui provoque tant de bouchons polluants. Ce qui ne doit pas empêcher un travail sur des modes de déplacements alternatifs.

Obs. 41

BAGHDOUD Mounir

enfin !!!!! très bon projet, merci les élus car on n'en peu plus des bouchons .

Obs. 412

LE GOFF Jean-Louis

Tout à fait d'accord pour le Contournement ouest de Montpellier.

Obs. 414

LHULLIER Pascal

Très beau projet qui permettra de désengorger les rues de l'Ouest de Montpellier. Montpellier grossi d'année en année, il faut des infrastructures en conséquence. Il faut permettre aux automobilismes de pouvoir contourner Montpellier.

Il faut une jonction entre les autoroutes.

Ça permettrait dans Montpellier de laisser plus de place aux transports doux, moins de pollutions aux particules fines, moins de bruits, moins d'accidents, un trafic plus fluide et moins de stress.

Obs. 415

TORQUEBAU Emmanuel

Ce projet est bien sûr d'un autre siècle et catastrophique pour l'environnement et la circulation automobile (le trafic augmentera) mais avons-nous le choix? Ces 2 autoroutes existent, même si on ne les aime pas et il faut faire avec. Je suis donc favorable à un COM mais pas n'importe lequel: une 2x2 voies bien conçue, avec murs anti-bruit et forte limitation de vitesse (70 ou 80

OBSERVATIONS DU PUBLIC

km/h) et tous les éléments nécessaires à une bonne intégration paysagère. Une bonne signalétique sur les risques de pollution en ville devra être mise en place pour expliquer la limitation de vitesse, couplée à une verbalisation automatique par caméra. Il faut donner l'image d'une ville apaisée où on roule lentement.

Obs. 42

BAGHDOUD Mounir

enfin !!!!! très bon projet, merci les élus car on n'en peu plus des bouchons .

Obs. 422

TORTOSA Alain

habitant Juvignac depuis 36 ans, nous subissons de plus en plus l'engorgement de l'A750 et malgré les arguments des écolos que je partage , on ne peut pas revenir sur la croissance de la population des communes de la métropole et sur le flux des véhicules. Les bouchons provoqués par ce goulot d'étranglement augmentent accroissent la pollution atmosphérique et l'énerverment des usagers et des riverains . Il est plus qu' urgent d'agir, j'espère que ce projet aura un impact sur la fluidité de la circulation..

Obs. 423

PRATS Jacques

Favorable au contournement ouest indispensable pour une agglomération de la taille de Montpellier, pour faciliter les déplacements Nord Sud, désengorger le centre ville et fluidifier la circulation dans l'ouest. Il faut penser global pour l'intérêt de la COLLECTIVITÉ et à tous ceux qui ne peuvent pas utiliser les transport en commun ou le vélo à cause des distances, des incapacités physiques, de la composition des familles, des personnes qui transitent.....Faire 5 km en vélo c'est bien au de la de 10 cela devient plus compliquer mais pour ceux qui doivent faire plus de 15 km cela devient très sportif.

Obs. 425

DINIS Christophe

Oui pour le COM dans l'objectif de réduire le trafic automobile dans la ville de Montpellier et les villes périphériques Oui pour le COM dans l'objectif d'apaiser la ville-centre et de sécuriser les rues et les quartiers de Montpellier.

Oui pour le COM dans l'objectif d'apaiser les villes de Saint-Jean-deVédas, et de Juvignac.

Oui pour le COM adapté aux contraintes et aspirations du XXIème siècle : vitesse limitée à 70 km/h (voire 90 km/h maxi), pistes cyclables, couloirs réservés aux transports en commun, végétalisation, revêtement écologique, éclairage alimenté par des ENR (si possible), passerelles piétonnes ...

Obs. 426

TAILLE Thierry

Devant la croissance montpellieraine, il parait inévitable de fluidifier la circulation par des voies de contournement, structurantes. En tant que résidant de CURNONSEC, force est de constater l'accroissement du trafic et le blocage le matin, dès PIGNAN,..

Obs. 427

LAURENT Bastien

Une agglomération comme Montpellier sans un contournement, cela est une aberration tant économique que écologique . Cela devient urgent

Obs. 429

BARRESI Christel

Je suis très favorable à ce projet qui permettra de fluidifier le trafic, malheureusement très difficile quotidiennement sur la zone St Jean de Védas/Juvignac.

Obs. 430

BELDA Nicolas

Je suis très favorable au projet de contournement Ouest de Montpellier.... ça fait bien longtemps que cela aurait dû être fait.

Obs. 431

MUSTAPHA .A

Habitant à Juvignac je suis favorable à ce projet pour fluidifier le trafic routier jusqu'à l'autoroute et d'une manière générale éviter le centre de Montpellier. Beaucoup trop de bouchons autour de Juvignac, infrastructures vieillissantes incapables d'absorber le flux de voitures et camions arrivant de l'A750. Néanmoins, j'y suis favorable à condition de prévoir une piste cyclable sécurisée

Obs. 432

LONDIVEAU Claude

Je suis TRES favorable à ce projet de COM...

Obs. 433

QUARTIER Francine

Bonjour Je suis pour ce COM qui aurait du être fait depuis très longtemps . Cela éviterait le passage dans Montpellier des véhicules en transit, et rendrait ce parcours plus facile aux personnes habitant dans la Métropole et travaillant sur Montpellier. L'impact sur la pollution serait positif quoique en pensent les écologistes.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 435

SALOMEZ Guillaume

1/ Le Contournement Ouest de Montpellier va réduire la pollution en fluidifiant le trafic entre l'A750 et l'A9, il améliorera la sécurité des usagers et réduira les temps de trajet. Il est inconcevable qu'une métropole de la taille de Montpellier n'ait pas de contournement.

Obs. 436

PASSERAT de la CHAPELLE Mireille

Je suis favorable au COM, qui désengorgera St Jean de Vedas aux heures de pointes. J'ai quelques questions :

- pendant les travaux, qu'est-il prévu pour la circulation des véhicules venant de l'ouest de St Jean de Vedas
- des murs anti-bruit seront installés sur une longueur suffisante pour supprimer les nuisances sonores
- des échangeurs sont-ils prévus à proximité des villes et villages

Obs. 437

OECHSNER de CONINCK Luc

Je suis favorable au contournement ouest de Montpellier : si la plupart des avis défavorables de cette enquête se veulent écologistes, c'est au contraire construire le COM qui le serait réellement. Cette liaison permettra à un nombre important de véhicules d'éviter de transiter par Montpellier, permettant un meilleur cadre de vie aux montpellierains, et de fait de plus faibles émissions de gaz à effets de serre (moins longue distance parcourue, moins de congestion). Au delà de ça il s'agit surtout de voir à plus long terme, si on veut un jour réduire drastiquement la circulation automobile à Montpellier (péage urbain par exemple), il faut qu'une rocade complète existe, le COM va dans ce sens. Cependant si construire un tronçon routier "bête et méchant" de cette envergure a un intérêt, il faut prévoir une place aux modes de transports alternatifs, une voie dédiée au BHNS et au covoiturage par exemple, aux vélos et piétons (impossible aujourd'hui de rejoindre Rieu-Coulon à pied en toute sécurité). Il convient aussi de planifier des interfaces avec le réseau de tram notamment par le biais de parkings relais/silos. Il paraît enfin nécessaire d'engager une réflexion profonde sur la planification de l'urbanisation entre cette liaison et plusieurs communes environnantes (en ne laissant pas au privé la primauté sur la zone).

Obs. 438

PONCET Dominique

L'activité de mon entreprise est fortement impactée par les difficultés rencontrées pour transporter les ouvriers et les matériaux vers les chantiers, nous avons absolument besoin que le contournement de Montpellier par l'Ouest soit réalisé. Ces trajets doivent être faits par la route, nous n'avons pas le choix. Il faut un contournement pour libérer la voirie de proximité et développer les transports en commun et les circulations douces à l'intérieur de la métropole.

Obs. 439

BAILLY-ROUMÉGOUS Fabienne

Ces embouteillages matin et soir pour se rendre et revenir du travail sont un scandale. Tant pour le temps perdu que pour la pollution engendrée par ces flots de voitures continus. Et ceci ne date pas d'hier, cela fait des années que l'on doit subir cela, il serait temps qu'une prise de conscience se fasse au niveau des personnes décisionnaires que l'on invite à quitter leurs bureaux capitonnés pour nous rejoindre chaque jour dans ces flots continus d'automobiles qui polluent l'environnement et menacent notre santé. Alors agissez ou plutôt réagissez, c'est assez !

Obs. 44

COLAS Jean-Marc

J'habite à St Georges d'Orques et je travaille à Garosud, pour faire ce trajet, je mets 25 mn entre 7h30 et 7h55. Je suis donc favorable à ce projet même si je sais que durant les travaux qui vont durer très longtemps, je vais perdre encore plus de temps car j'emprunterai la totalité (hors raccordement A709) des zones de travaux.

Obs. 443

POUZOL Michel

Habitant au nord de Montpellier (à Combaillaux) et me rendant fréquemment à La Grande Motte, je voudrais poser la question du sens de la situation actuelle. Le réseau actuel m'oblige à emprunter l'avenue du père Soulas, les quais du Verdanson puis l'Avenue Jean Mermoz pour rejoindre un réseau routier décent (Avenue Pierre Mendès-France). Est-ce écologique? Est-ce vraiment ce que je devrais faire? Alternativement, je peux traverser la Paillade, prendre l'avenue de la Liberté, et passer devant la nouvelle mairie de Montpellier pour retrouver là encore un réseau routier décent (Avenue Georges Frêche).. Est-ce mieux sur le plan écologique.?

Je passe sous silence la traversée de la rue Saint Louis et du cours Gambetta pour rejoindre le tunnel de la Comédie en raison des encombrements et de la pollution qui les accompagnent. Je suis désolé pour les Montpelliérains, mais à Béziers, ils ont compris que le trafic de transit n'avait rien à faire au centre-ville et se sont dotés d'une rocade adaptée qui permet de ne pas y aller.

Si je dois aller faire des courses au centre-ville, je prends le tramway en laissant ma voiture au parking Euromédecine et là c'est raisonnable.

Et qu'on ne pense pas qu'il y a des alternatives pour aller du Nord de Montpellier aux plages (transports en commun ou vélo) quand on habite une commune sans bus et où les cyclistes empruntent une route de la mort entre Combaillaux et Grabels.

Si les Montpelliérains regardaient au delà de l'Escusson, ils comprendraient le bien-fondé du projet.

Obs. 444

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CÉLESTIN-URBAIN Hervé

A Montpellier il est de bon ton de parler d'écologie entre bobos, mais quand arrive le moment de prendre les décisions pouvant avoir un impact contre la pollution, les écologistes de Montpellier déclarent ne pas vouloir mettre 1 euro dans le financement de ce contournement. Cherchez l'erreur ! Face à cet égoïsme irresponsable, il faut espérer qu'enfin il y ait des hommes politiques responsables, qui feront passer en premier l'intérêt général et auront le courage de financer rapidement cette réalisation indispensable.

Indispensable non seulement en raison de la pollution générée par les bouchons, mais aussi et surtout parce que les blocages actuels pénalisent la vie économique et sociale de toute la partie ouest de la Métropole, affectant tous les déplacements de ses habitants délaissés par les pouvoirs publics depuis trop longtemps (déplacements familiaux, scolaires, professionnels et sanitaires !). Il y a désormais urgence !

Obs. 446

QUARTIER Patrice

Bonjour, ce contournement est absolument obligatoire pour relier les 2 autoroutes et éviter des bouchons qui engendrent de la pollution sur Montpellier. Ne pas oublier qu'une auto à l'arrêt consomme du carburant pour rien et pollue contrairement à une auto qui roule !

Obs. 447

ANONYME

J'habite/je travaille dans l'ouest montpelliérain. Actuellement, les conditions de circulation sont insupportables, les ralentissements et les bouchons sont quotidiens. Il est impératif de régler les problèmes de trafic qui empoisonnent les habitants de Lavérune, Saint Jean de Védas, Juvignac et alentours

Obs. 448

TIXA Fabien

Montpellier a un GRAND besoin d'une infrastructure routière correspondant à sa taille, il est incompréhensible qu'il faille traverser Montpellier pour relier A750 à l'A9. Le seul lien qui "contourne" cette dernière est complètement saturé. Au regard des extensions (ou plutôt explosions) démographique des communes limitrophes à A750, le réseau routier qui est déjà saturé le sera encore plus dans un avenir très proche. Il est urgent de trouver et mettre en place une solution pour le confort et bien être de nous tous, habitant métropolitain de l'ouest montpelliérain. A l'heure d'aujourd'hui, on parle écologie. On préfère restreindre l'accès de l'automobile dans le cœur de ville mais quand est-il de la gestion de la circulation en périphérie ? J'espère qu'il ne sera pas nécessaire d'attendre une hypothétique date de mise en service. Nous attendons depuis trop longtemps de bénéficier du LIEN.

Obs. 449

SONZOGNI Nino

ce contournement ouest de la ville de Montpellier me semble indispensable, les usagers en provenance du Nord de Montpellier et du Nord Hérault perdent trop de temps dans les bouchons que ce soit le matin dans le sens Nord-Sud que le soir dans le sens Sud-Nord,

La réalisation de ce projet augmenterait la qualité de vie de plusieurs milliers d'utilisateurs du réseau routier

Obs. 453

MANENC Aurélien

Usager de la voirie et résidant dans le nord du département je considère que ce projet facilitera les mobilités vers l'A9 et fluidifiera d'autant la circulation interne à Montpellier et notamment l'avenue de la liberté. Les avis défavorables laissés par d'autres personnes qui se prétendent aussi écologistes en plaçant l'urgence pour le climat me semblent totalement hors sujet, et je pense qu'elles n'ont pas compris le but de ce COM.

Obs. 454

MARTIN Georges

Ayant la fibre écologique assez sensible, j'ai lu le dossier ainsi que la plupart des avis. Les avis défavorables laissés par d'autres personnes qui se prétendent aussi écologistes en plaçant l'urgence pour le climat me semblent totalement hors sujet, et je pense qu'elles n'ont pas compris le but de ce COM. En effet, ce projet s'adresse à ceux qui prennent les 2 autoroutes A750 et A9. Pas aux Montpelliérains ! Quelle est l'utilité de proposer des transports en commun ou du vélo à celui qui vient de Clermont Ferrand pour rejoindre Nîmes ? C'est absurde, cela n'a aucun sens. Cela ne créera pas d'appel d'automobilistes, mais déviara ceux qui habituellement sont obligés de traverser Montpellier pour rien, comme l'exemple que j'ai cité (Clermont - Nîmes). Par contre, la place laissée dans Montpellier par ces voitures en moins, pourra être exploitée pour permettre davantage de voies destinées aux vélos et aux transports partagés, justement. Et la qualité de l'air n'en sera qu'améliorée. Une voiture pollue bien plus à 30 ou 50 km/h qu'à 90 à vitesse constante. Donc au final très favorable.

Obs. 456

DURAND Jérémy

Il était temps ! Décongestionner le centre ville pour mieux respirer à Montpellier ! Une autoroute (A750) qui débouche en pleine ville sans voie de délestage n'a aucun sens et est générateur de bouchons, on le subit depuis 10 ans, donc de pollution inutile.

Obs. 457

N'ZENGUI Éric

Le COM va permettre d'éviter les pénétrations de trafic dans le centre de Montpellier ainsi que dans les cœurs des villes alentours comme par exemple la commune de Juvignac. Le but étant de soulager la circulation des usagers locaux en déviant tous ceux qui ne font que passer.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 458

GILLES Stéphane

Il est impératif de fluidifier la liaison entre les 2 autoroutes A75 et A9 Cette liaison a déjà pris des années de retard et son inexistence perturbe en permanence le trafic de la métropole de Montpellier que ce soit dans un but de déplacement local ou de liaison entre les 2 autoroutes.

Les communes de l'ouest de la métropole ont entrepris des développements urbains ambitieux mais aucune solution de déplacement n'a été prévue pour prendre en compte les déplacements de ces nouveaux habitants.

Les embouteillages et temps de trajets de l'ouest montpellierain sont comparables à ceux des mégapoles et provoquent au quotidien nuisances et pollution sur les communes traversées.

Une grande partie de ce trafic se retrouve à passer en plein centre ville via l'avenue de la liberté qui est saturée pratiquement en continu.

Réaliser ce contournement est une décision de bon sens qui permettra de proposer un trajet simplifié pour le trafic de contournement ouest/sud et viendra alléger le trafic périurbain des communes de l'ouest de la métropole.

Raccordée à plusieurs lignes de tramway (ligne 5 et 2), cet axe permettra de mettre en place des parkings d'échange qui viendront conforter les accès en transport en commun vers le centre ville.

Obs. 459

VINCENS André

Comment peut-on discuter la nécessité de relier l'A 750 et l'A 9 ? J'ai de nombreux amis qui préfèrent passer par l'avenue de la liberté quitte à polluer les très nombreux riverains. Je pense qu'il est criminel de tolérer ces embouteillages en pleine ville. Je lis que certains opposants pensent que ce COM va attirer des constructions. tous les habitants ne sont pas masochistes et de toute façon, nous avons les moyens de refuser ces constructions. Non, je le répète, ce retard est totalement incompréhensible. et très triste.

Obs. 460

CAMBON Hervé

Des villes deux fois plus petites que Montpellier, comme Caen, sont dotées d'un contournement complet .Il faut penser à l'avenir : lorsque tous les automobilistes auront acquis un véhicule électrique non bruyant, il faudra toujours des voies rapides de dégagement qui évitent les ronds points et les crises de nerf.

Obs. 466

CELLIER Bruno

Je suis pour limiter la place de la voiture mais on ne peut et on ne doit pas être extrémistes. Par ailleurs, une ville comme Montpellier peut-elle poursuivre son évolution sans un contournement qui de plus relie les deux autoroutes qui desservent la ville. Le COM est la fin d'un emménagement logique et pensé depuis longtemps,

Obs. 467

SANCHEZ Léa

Cessez de proposer des mobilités "douces", du vélo ou des TC à des non-Montpelliérains qui ne font que passer ! Ceux qui viennent de Gignac pour aller à Sète ne pourront pas y aller en vélo ni en trottinette...Ce projet ne s'adresse pas aux citadins de Montpellier, mais on y gagnera quand même : les Montpelliérains comme moi vont y gagner car moins de véhicules qui ne font que passer. On pourra ainsi mieux circuler en vélo dans notre belle ville. Tout le monde sera gagnant !

Soyons cohérents : si on veut davantage de place pour le vélo, il faut bien enlever du trafic automobile. Or, on ne peut pas interdire aux gens de traverser Montpellier sans leur laisser un autre choix, à ceux qui ne peuvent pas faire autrement. Sinon, c'est de l'écologie punitive et bornée. Une ville apaisée, pour reprendre les mots des écologistes, ne passe pas par des interdictions ou des contraintes bêtes et méchantes, qui entraînent de la frustration et de l'énerverment : c'est contre-productif.

Obs. 468

LUDOVIC Vincent

Il est très important que ce projet aboutisse au plus vite. Habitant LAVERUNE le rond point de Geneveau est saturé aux heures de pointe ce qui rend impraticable le CD 5 de Lavérune à ce rond point, d'où une énorme pollution dans ce secteur. Montpellier est très en retard pour cette voie de contournement Ouest car la population des villages augmente au fil des ans ainsi que le nombre de véhicules empruntant l'A75 et voulant rejoindre l'A9.

Obs. 471

AUDRIN Jean-François

Parce que la situation de milliers d'automobilistes est chaque jour toujours plus inadmissible (dizaines de kilomètres de bouchons, plus d'une heure de trajet matin et soir pour aller au travail à Montpellier et regagner son domicile le soir...), j'avais en novembre 2018 lancé un appel à la mobilisation pour que les maires de la Métropole de Montpellier se mobilisent et enjoignent l'État à prendre ses responsabilités. Une pétition en ligne et papier avait alors reçue de très nombreuses signatures envoyées au président de la République. Face à la grande grandissante et légitime de ces usagers de la route, il est IMPÉRATIF que le Contournement Ouest de Montpellier (COM) voit rapidement le jour afin de désengorger nos routes. et mettre fin au supplice de nos concitoyens.

Chaque jour, voilà ce que subissent les automobilistes :

- Plus d'une heure de trajet le matin pour rejoindre leur lieu de travail basé à Montpellier

OBSERVATIONS DU PUBLIC

- Plus d'une heure de trajet le soir pour regagner leur domicile
- Des dizaines de kilomètres de bouchons toujours plus importants

Obs. 472

AUDRIN Jean-François
DOUBLON

Obs. 474

PRUNIÈRES Nicolas

Nous habitons à Cournonterral et se rendre à Montpellier à des horaires de travail est devenu impossible. Les trajets dépassent une heure pour se rendre par exemple sur les bassins d'emploi du Millénaire et Port Marianne.

Il est plus rapide de Cournonterral (Métropole de Montpellier) pour aller sur Montpellier Sud ou Ouest d'aller à l'échangeur de Poussan/Balaruc pour reprendre l'A9.

Au delà de l'impact financier : péage + carburant et km voiture, il y a un impact écologique considérable avec deux fois plus de temps de moteur tournant.

Obs. 475

ANONYME

Je suis favorable au projet de contournement Ouest de Montpellier dans la mesure où celui-ci doit fluidifier le trafic dans cette zone et en ville et donc diminuer la pollution.

Obs. 476

GAIRIN-CALVO David

j'habite dans le Lodévois et travaille sur Montpellier. Je constate chaque jour que les accès Ouest à Montpellier ainsi que l'accès à l'A9 depuis l'A750, sont saturés.

Bouchons chronophages, pollution des voitures à l'arrêt, nuisances sonores, sont le lot quotidien des itinéraires d'accès et des raccourcis.

Si le développement des transport en commun, tramway et TER me paraît indispensable dans cette partie de la métropole et du département pour accéder à Montpellier centre, le contournement Ouest ne l'est pas moins pour le trafic de transit vers l'A9 et l'accès au Sud et à l'Est de la métropole.

Obs. 477

ANONYME

Habitons St Jean de Védas. Agglomération où la circulation est très intense. C'est le point de passage de tous les villages environnants et des véhicules provenant de l'A 75. Le projet de contournement Ouest de Montpellier serait une sage solution pour désengorger toute cette périphérie.

Obs. 479

PADILLA Serge

La jonction de l'A75 à l'A9 me semble obligatoire afin de favoriser la fluidité de la circulation et le désengorgement des accès à la ville pour les communes satellites. Les problèmes de circulation actuels mettent un frein au développement économique et social de la région Montpelliéraine.

Obs. 483

SOTO Jean-François

La Commune de Gignac émet un avis favorable sur projet de COM présenté ici. Voir fichier joint.

Obs. 485

ANDRAUD A. Jacques

Il faut bien rendre la circulation plus fluide. C'est un calvaire par la N 612 pour se rendre dans certains quartier nord de MONTPELLIER.

Obs. 487

F. Sylvie

Je suis favorable à ce projet qui permettra de fluidifier le trafic qui est plus que saturé à certaines heures et très dense quasiment tout le temps.

Obs. 489

ANONYME

Ce contournement doit permettre de détourner le trafic de l'avenue de la liberté qui est complètement saturée. De même, l'axe actuel RD132 est impraticable, ce qui conduit de nombreux automobilistes à se détourner vers Montpellier ou des petites routes inadaptées.

Obs. 491

DESEUVRE Stéphane

Fluidité, société apaisé et moins de pollution

Obs. 492

ROUZIER Éric

il suffit de voir les bouchons aux heures de pointes sur l'actuel tracé pour se dire que le contournement ouest est indispensable : toutes les grandes villes ont un périphérique de contournement. il faut également assurer la jonction des 2 autoroutes et ne pas laisser ce goulet d'étranglement. je suis d'accord pour les transports en commun en centre ville, mais il est

OBSERVATIONS DU PUBLIC

indispensable d'assurer une circulation fluide sur les extérieurs. On favorise les vélos partout en ville (et c'est très bien !), mais les personnes venant de l'extérieur doivent pouvoir atteindre n'importe quel point P+tram pour aller travailler en ville .

Obs. 495

ARNAL Frédéric

URGENT ET INDISPENSABLE Le contournement réduira la pollution automobile par la fluidité de circulation retrouvée

Obs. 496

RODRIGUEZ Nicole

Il est devenu INSUPPORTABLE et extrêmement pénible de circuler dans St Georges d'orques et plus particulièrement aux heures de pointe !! Je travaille au centre-ville de Montpellier et si je ne pars pas au plus tard à 6h45 le matin il faut compter 45 mn pour arriver sur mon lieu de travail ...

Il y a des kms de bouchons à partir du rond point de l'entrée de St Georges et cela génère bien évidemment d'autres embouteillages sur l'A750, la voie dite "rapide" ; et bien plus loin encore !!!

Le trajet est de loin bien plus pénible que le travail que je fais ensuite en journée !!

Qu'attendent les élus pour agir et donner l'accord pour le détournement ???

Merci de prendre en compte la colère, le ras le bol ainsi que l'avis des citoyens ..

Obs. 505

MAHIEUX Pierre-Emmanuel

Ce projet permettra de réduire le trafic en ville, afin de créer plus de voies piétonnes et de pistes cyclables. Oui à une ville verte, cyclable et piétonne! Les contournements sont nécessaires pour cela.

Obs. 507

K. Océane

J'habite et je travaille dans l'ouest montpellierain (Saint Jean de Védas / Juvignac). Actuellement, les conditions de circulation sont très compliquées, les ralentissements et les bouchons sont quotidiens. Il est impératif de régler les problèmes de trafic pour les habitants et les usagers sur les communes concernées (Lavrune, Saint Jean de Védas, Juvignac...). Le Contournement Ouest de Montpellier va réduire la pollution en fluidifiant le trafic entre l'A750 et l'A9, il améliorera la sécurité des usagers et réduira les temps de trajet. C'est un projet indispensable.

Obs. 508

BERNARD Charles

Ce projet permettra de réduire considérablement les bouchons aux heures de pointes et par conséquent la pollution qui va avec. De plus cela permettra de fluidifier le transit routier entre l'A750 et l'A9.

Peut être en profiter pour créer une "voie verte", pour piéton et vélo.

Donc OUI au projet évidemment.

Obs. 509

ANONYME

c'est bordélique perdre autant de temps pollué a longueur de journée ses n'importe quoi , il faut des années, des morts, pour que les projets voix le jour, est a quel prix ?

Obs. 51

FABAS Francis

Très favorable. Une jonction par voie rapide à deux fois deux voies me semble indispensable Je traverse régulièrement Montpellier venant de l'Aveyron et allant jusque dans la Drome Montpellier est mon point noir

Obs. 510

G. O.

Comment peut-on encore douter du caractère indispensable d'un tel projet ? Ce n'est pas en créant des bouchons qu'on dissuade les automobilistes ! 99 % des personnes prises dans les bouchons matin et soir le font par obligation et non pas par plaisir. Ils doivent aller TRAVAILLER et habitent bien trop loin pour envisager un déplacement en vélo. Dans tous les cas, ils DOIVENT PRENDRE LA VOITURE. Faut-il les punir d'aller travailler ? Il serait bien que les avis des vrais utilisateurs soient pris en compte, et non pas les extrémistes écologistes qui n'ont pas à se déplacer pour aller travailler, qui n'ont pas à faire 15 km en 45 mn ou 1h aux heures d'embauche. Beaucoup d'automobilistes souhaitent aussi plus de pistes cyclables pour se promener, aller faire ses courses... !! mai la semaine ils ont autre chose à faire que de perdre du temps dans les bouchons. Car nous parlons aussi productivité : perte de temps de travail et/ou de temps de loisirs pour les travailleurs, employés excédés en arrivant au travail... Moins de bouchons = moins de pollution liée aux véhicules immobilisées. La solution : un vrai boulevard urbain FLUIDE avec VITESSE LIMITEE (impact très positif sur la pollution). Il faut arrêter de croire que tout le monde passera aux vélos, surtout quand vous voyez le réseau des pistes cyclables, non reliées, où vous mettez votre vie en danger à chaque carrefour. Il faudrait aussi privilégier les 2 roues motorisés qui génèrent moins de pollution et peuvent remplacer une voiture. C'est une solution alternative longue distance aux voitures, là où le vélo n'est pas possible. Mais actuellement comme dans Montpellier la mise en place de piste cyclable réduit la largeur des voies voiture et les 2 roues motorisés ne peuvent plus se faufiler : contre productif et dissuasif pour ce mode de déplacement alternatif. Cette route existe il suffit de l'élargir, de fluidifier. Aucun intérêt effectivement

OBSERVATIONS DU PUBLIC

d'en faire une plus loin vers Pignan, Saint Georges où là effectivement il faudrait prendre sur les espaces naturels. La vocation de Montpellier est aussi de se tourner vers le tourisme, vers les estivants venant du "nord" et qui trouvent une pauvre départementale entre les 2 autoroutes. Créer un boulevard urbain évitera aussi du trafic dans Montpellier. La fluidité sur ce boulevard attirera bon nombre d'automobilistes et leur évitera d'aller sur les routes traversantes de Montpellier. Garder le bouchon entre Pignan et le rond-point et faire le parking P+Tram au rond-point : que fera un automobiliste qui aura déjà fait 30 mn de bouchon ? Il continuera sa route en ignorant le Tram bien sûr. La politique d'urbanisation des communes environnantes (Pignan, Courmon, St Georges...) ne peut pas se faire sans un réseau routier pouvant absorber le surplus des populations. Il faut être COHERENT dans l'aménagement du territoire. Tout l'Ouest de Montpellier a été délaissé depuis 20 ans, à la différence du secteur Est qui dispose maintenant d'infrastructures digne d'une métropole comme Montpellier. Il convient de rééquilibrer les choses, et rapidement, sans discordes politiques. Signé : Un habitant de l'Ouest, un fervent utilisateur du vélo, qui demande bien sûr plus de piste cyclable, mais qui doit aussi aller travailler là où le vélo ne peut pas aller... !

Obs. 512

MAIRE DE LAVÉRUNE

Globalement, la commune de Lavérune n'est pas opposée à la réalisation du contournement ouest de Montpellier. Elle souhaite apporter cependant les observations et réserves ci-dessous : - concernant les enjeux environnementaux, nous souhaitons que la consommation des espaces agricoles et naturels soit la plus réduite possible et que des mesures compensatoires et préventives adaptées s'appliquent sur les terres agricoles impactées, notamment les AOC Saint Georges et Grès de Montpellier, la biodiversité, les paysages et les risques d'accroissement des crues liées aux infrastructures. La commune demande à ce que le corridor trame verte partant du château de l'Engarran vers la zone Rieucoulon de Saint Jean de Vedas ne puisse pas faire l'objet d'interruption ou d'empiètement préjudiciables à sa fonction. - concernant les enjeux liés aux déplacements, nous souhaitons que les bandes d'arrêt d'urgence puissent être transformées en sites propres pour les bus et que l'itinéraire cyclable soit bien ajusté dans son tracé, sa dimension et les aménagements de franchissement et respecte le principe de continuités cyclables avec l'existant. La réalisation de l'échangeur de Gennevaux, qui a fait l'objet d'un aménagement dans le cadre du projet de la ligne 5, est très attendue mais ne résoudra pas à lui seul l'impact important des flux de circulation affectant fortement notre commune. De façon plus globale, il conviendra de repenser les modalités de circulation desservant l'ouest de Montpellier. Quant à l'arrivée du tramway au rond-point de Septimanie à l'entrée de la commune avec un parking de 60 places (rapidement saturé), nous pensons qu'elle ne réglera pas le problème des véhicules traversant la commune mais au contraire entraînera un accroissement de ces nuisances. Par ailleurs, la politique communale est de maintenir un espace agricole et naturel entre l'arrivée du tramway au rond-point Gennevaux et la zone urbaine actuelle de Lavérune. Cet espace est nécessaire à la qualité de vie des habitants (actuels et futurs) et ne doit pas être urbanisé. C'est le lieu où existent le château de l'Engarran, le domaine de Biar, les AOC Saint Georges, les interventions communales pour développer l'agriculture péri urbaine (vergers d'oliviers, location de terrains communaux à des agriculteurs, accueil d'apiculteurs, ...), toutes des actions allant dans le sens d'une non urbanisation de cet espace. C'est aussi une zone en partie inondable. Sa vocation de trame verte et de protection de la biodiversité et des paysages est à préserver (SCOT). Nous préconisons la réalisation d'une voie à haut niveau de service à partir de l'échangeur de Gennevaux vers Lavérune et les communes de l'ouest Montpellier. Pour faire suite aux considérations ci-dessus évoquées, le contournement ouest de Montpellier doit être resitué dans le cadre d'une vision prospective globale de l'aménagement de notre territoire, comprenant la mise en œuvre de la LICOM (liaison intercommunale à l'ouest de Montpellier) et la finalisation du LIEN (liaison intercommunale d'évitement nord de Montpellier). Afin de poursuivre sa politique environnementale (développement de l'agriculture en circuit court, pérennisation des espaces préservés, gestion des zones humides de la Mosson...) la commune de Lavérune sollicite le bénéfice de mesures compensatoires par rapport aux ouvrages qui vont être réalisés.

Obs. 515

JAUSSAUD Philippe

favorable au désengorgement de l'ouest montpellierain qui s'asphyxie dans les bouchons. N'en déplaise aux fans du vélo (dont je fais parti et que je pratique 2 fois par semaine pour aller travailler). Il est parfois impossible de faire sans voiture selon son métier/ l'établissement scolaire etc.. et les transports en commun ne règlent pas tout...

Ce contournement est indispensable et doit se faire vite. Sinon il faut interdire aux mairies de l'ouest tout lotissement ou immeuble à venir

Obs. 516

PICAVET Claude

quand je vais à la salle de gym qui fait face à la D612 je vois un bouchon continue de voitures et camions et c'est comme cela toute la journée. Je me dis (depuis de nombreuses années:25 ans) ils vont faire quelque chose ou tout le monde s'en fout ! j'habite Saint Jean de Vedas et devant mon habitation la circulation est devenue infernale (chose qui n'existait pas quand je suis arrivé). les bouchons sont dus aux ronds points et le tram. Je pense que dans un premier temps il faut effectuer des ponts sur les autres ronds points (comme cela doit être fait au rond point Gennevaux) et souterrain pour le tram, sans oublier les murs anti bruits de chaque coté de cette route.

Obs. 517

LECONTE David

Habitant à St Paul est Valmalle j'empreinte l'axe depuis l'A750 jusqu'au rond point de paulette, puis vers Montpellier. il est grand temps d'améliorer cette axe bouchonné en continue de part sa mise en relation des 2 autoroutes, mais également de l'augmentation importante de la population sur l'ensemble des villages à l'Ouest de Montpellier. Je suis favorable au projet de COM, mais aussi pour développer le long de cette axe des "autoroutes cyclables" de façon à ce que les gens des villages limitrophes de Montpellier puissent venir au travail à vélo.

Obs. 518

HUGON M. Christine

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Je suis favorable sur le projet de contournement ouest de Montpellier comme il a été réalisé sur Castries pour désengorger le flot de véhicules. L'idéal est de programmer la réalisation de la fin du lien avec la continuation du projet contournement ouest. jusqu'à l'autoroute A9.

Obs. 519

SEVERAC Delphine

Indispensable pour une ville de importance de Montpellier. Désengorger les accès, c'est réduire la pollution engendrée par les embouteillages.

Obs. 52

ANONYME

Très favorable à ce projet devenu urgentissime. Mais quel dommage au moment du doublement de l'A9 de ne pas avoir prolongé de 2 petits km le dédoublement qui aurait permis une liaison entre l'A709, la route de Sète et la D613 (ex N 113 !) voir schéma joint.

Incompréhensible aussi de n'avoir pas fait une bretelle d'accès direct à l'A709 depuis la D612 en venant de Sète...J'imagine bien qu'elle sera faite avec ce nouveau projet.

Obs. 520

ANONYME

Riverain de la N109 à Juvignac. Je suis favorable au projet car il va permettre de fluidifier le trafic jusqu'à l'A709 qui est infernal à ce jour pour aller travailler en direction de Montpellier ou même de Saint-Jean-de-Védas.

Obs. 521

GINER BILLETTE Isabelle

Habitante de Lavérune, à la sortie de mon lotissement RUE DES LAURIERS, je suis bloquée jusqu'au rond point Paul Fajon " dit rond point Paulette " cela dure entre 10 et 15 minutes et ce dès 7 heures 15 - 7 heures 30 le matin cela est inadmissible toutes les voitures de Fabregues Saussan traversent Lavérune et rejoignent toutes les voitures arrivant de Cournonterral, Cournonsec Montbazin. Il faut absolument que le contournement soit fait ! idem quand on prend la route pour se rendre à Saint Jean de Vedas y compris le week-end et pendant l'été avec les voitures arrivant de l'autoroute A75

Obs. 523

PAILLLOT Frédéric

je viens de Saint Félix de Lodez et journalièrement, je dois rejoindre l'est de Montpellier pour mon travail. Faire ce contournement, me ferai gagner énormément de temps pour me rendre sur le lieu de travail.

Je dois donc plus que très favorable a ce projet de contournement.

En effet, il n'y a qu'un seul moyen quand on vient de l'ouest de se rendre le l'autre coté de la ville, ou au nord ou au sud, ce qui génère des files d'attentes interminables.

Ce projet est pour moi indispensable. Merci de m'avoir permis de m'exprimer.

Obs. 524

AGULHON Pierre

Fluidifier la circulation Nord/Sud, c'est aussi faciliter l'entrée de Montpellier aux habitants de la plaine ouest, les laissés pour compte de toutes les évolutions de la Métropole en termes de transports depuis des années. Même si le tram arrive jusqu'à Lavérune (ce qui semble déjà compromis) ou au rd point "de Paulette", le flux automobile pour y accéder ne se réduira pas.

C'est peut être triste et dommage mais le tram à lui seul ne règlera pas tout. La route reste indispensable et la relative facilité d'accès à Montpellier par le sud (Zénith 2x2 voies, Rte de Palavas 2x2 voies ...) le montre.

Obs. 525

SOTO Jean-François

La Communauté de Communes Vallée de l'Hérault apporte son soutien total à la Métropole dans la réalisation du contournement ouest de Montpellier.

Obs. 526

MERLIN Pierre-André

Cet ouvrage est absolument indispensable à plusieurs titres : 1. C'est le chaînon manquant pour relier l'A750 à l'A9 : le trafic sur la voie unique actuelle est notamment saturé notamment par les poids-lourds transportant des marchandises ou des engins de chantier (environ 40% du trafic). Ces poids-lourds opérant des transports internationaux ne disparaîtront pas et ne seront, malheureusement, jamais remplacés ni par des vélos, ni par des transports ferroviaires qui demeurent compliqués, onéreux et peu fiables. Il est anormal qu'une circulation autoroutière se déverse sur des routes locales qui ne sont pas dimensionnées à cet effet.2. D'un point de vue écologique, c'est la seule solution pour réduire les embouteillages gigantesques de l'ouest montpelliérain, dont on sait qu'il sont des sources de pollution atmosphérique et sonore bien plus importante qu'une circulation fluide sur une route correctement calibrée à cet effet, évitant le déversement de véhicules sur des voies qui ne sont pas prévues pour cela (centres villages).L'argument d'une artificialisation des sols élevé contre ce projet ne paraît pas recevable : faut-il rappeler que seuls 6,6% des sols sont "artificialisés" dans le département de l'Hérault : 40,4% sont des terres agricoles, 49,2% des forêts et milieux semi-naturels, 1,3% des zones humides et 2,5% des surfaces en eau (source :

[http://draaf.occitanie.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/1_territoire_hte_resolution_impr_image_300dpi_cle8f3fd4_cle07d125.pdf#:~:text=Les%20campagnes%20agricoles%20et%20industrielles,1%](http://draaf.occitanie.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/1_territoire_hte_resolution_impr_image_300dpi_cle8f3fd4_cle07d125.pdf#:~:text=Les%20campagnes%20agricoles%20et%20industrielles,1%20)

OBSERVATIONS DU PUBLIC

20%25%20de%20la%20population%20r%C3%A9gionale.) C'est donc un faux problème. L'argument contre ce projet d'un "appel d'air" à voitures est encore moins pertinent, une forte partie du trafic étant constitué par des transports de marchandises ou des engins de chantier (camions-bennes, camions-toupiés, pelles, etc...).3. D'un point de vue économique, Montpellier est une ville qui ne dispose pas d'un accès à la mer ni de fleuve, engoncée et sans infrastructures à la hauteur de ses ambitions. Aucune ville ne se développe sans moyens de transports permettant la vie des entreprises. Si cela ne peut pas être le train, ni le fleuve, ni la mer, restent la route ou les airs.4. D'un point de vue urbanistique, on ne peut pas poursuivre un objectif, louable, de logement des personnes et donc continuer à remplir les villages des 1ère et 2ème couronne de Montpellier avec des constructions de collectifs ou lotissements dans d'importantes proportions sans mettre à niveau les réseaux de transport. Le COM fait partie des solutions incontournables, au même titre que la création de pistes cyclables continues (car, non, cela n'est pas incompatible, au contraire !) ou l'amélioration des transports en commun (le tracé du tramway de Montpellier est aberrant, ne desservant quasiment aucune zone d'activité de la ville : ni Euromédecine, ni Parc 2000, ni Garosud. De nombreux professionnels ne peuvent pas l'utiliser). Ou alors, à défaut de routes, il faut cesser de construire à l'ouest de Montpellier. L'idéologie et les incantations infondées prétendument écologiques ne peuvent pas prévaloir..

Obs. 528

ANONYME

Il est important de réaliser ce contournement et qu'il prévoit la mise en place d'une piste cyclable et des parking avec navette pour accéder au tram. Cela permettra de contourner la ville sans la surcharger, favoriser l'accès des citoyens urbains aux extérieurs et laisser plus de place libre aux modes de déplacements plus propres en ville. Cela permettra d'améliorer la côte des routes récemment cédées aux cyclistes en ville.

Obs. 529

ALMARCHA Jean

Le secteur sud/ouest - nord /ouest de Montpellier souffre de la circulation de transit occasionné par un flot de voitures que n'arrivent pas à absorber l'avenue de la liberté et et l'avenue Pavelet. Les stratégies d'évitement du rond point du grand M provoquent une circulation intense aux heures de bureau dans de nombreuses rues de la Croix d'Argent (Roseau, Brassens, chemin de Pouttingon, Rue des chasseurs,...)Le COM résoudrait en totalité ces désagréments , réduirait la pollution dans ces secteurs.

Il est indispensable de relier la sortie autoroutière A750/ A9

Obs. 53

LERY Cédric

Enfin une solution pour améliorer la circulation dans ce secteur

Obs. 530

COUFFIN Jacqueline

je suis pour le contournement de Montpellier Ouest, la route actuelle date d'un autre temps.

Obs. 532

CAILLER Nicolas

depuis l'aberrant aménagement du réseau routier intra-urbain de Montpellier, le COM n'est plus utile, il est indispensable ! Les bouchons seront plus rares, les accès aux parkings extérieurs plus aisés, l'attractivité renforcée, la pollution limitée.

La seule question: pourquoi encore attendre ?

Obs. 535

ROLLAND Anthony

après une augmentation significative de la population sur la commune de saint jean de védas où la circulation n'a pas été réfléchi en conséquence et l'ouverture récente de la clinique Saint Jean, il devient urgent de désengorger la commune ainsi que les communes voisines.

Obs. 537

VERNIER Arthur

1/ Le Contournement Ouest de Montpellier va réduire la pollution en fluidifiant le trafic entre l'A750 et l'A9, il améliorera la sécurité des usagers et réduira les temps de trajet. Il est inconcevable qu'une métropole de la taille de Montpellier n'ait pas de contournement. 2/ J'habite/je travaille dans l'ouest montpellierain. Actuellement, les conditions de circulation sont insupportables, les ralentissements et les bouchons sont quotidiens. Il est impératif de régler les problèmes de trafic qui empoisonnent les habitants de Lavérune, Saint Jean de Védas, Juvignac et alentours. 3/ L'activité de mon entreprise est fortement impactée par les difficultés rencontrées pour transporter les ouvriers et les matériaux vers les chantiers, nous avons absolument besoin que le contournement de Montpellier par l'Ouest soit réalisé. Ces trajets doivent être faits par la route, nous n'avons pas le choix. Il faut un contournement pour libérer la voirie de proximité et développer les transports en commun et les circulations douces à l'intérieur de la métropole.

Obs. 539

LEGUILLON Marie

Voilà enfin un projet qui permettrait à de nombreuses, très nombreuses personnes de gagner en confort de vie tous les jours !!! Je vote pour sans hésiter !!!

Obs. 540

HELLEU Olivier

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Je doit souvent allez de l'A709 a l'A750 et je suit favorable a une fluidification du trafic/

Obs. 543

REYNES Frédéric

Ouvrage indispensable. Pour allez travailler sur saint jean de Védas sans les embouteillages du matin et du soir

Obs. 545

COUSIN Clément

Je suis tout à fait favorable à la création du contournement Ouest de Montpellier. Il est indispensable que la ceinture Montpelliéraine soit bouclée, à l'Ouest en priorité, et à l'Est en suivant. Montpellier est la 7ème ville de France, bientôt 6ème à ce rythme, on ne peut faire comme si nous n'étions qu'un village des années 60, n'en déplaise aux écologistes arc-boutés sur des positions crispées et bien éloignés des contraintes des Montpelliérains. Le C.O.M permettra de relier l'entrée Nord de la ville à l'A709 et déléstera une partie de la voirie Montpelliéraine du trafic de transit, permettant aux habitants de passer moins de temps dans les embouteillages. C'est un plan ambitieux et nécessaire pour la ville.

Obs. 546

POMA Geneviève

bouc-hon tous les matins a juvignac et retour a 17H30 en venant de fréjorgues bouchon sur la voie allant au rond point de Paulette tous les jours 20MN de bouchons .

Obs. 547

CASSAR Michelle Maire de Pignan

En ma qualité de Maire de Pignan, je suis favorable au Contournement Ouest de Montpellier. Toutefois, cette infrastructure devra n'être qu'une partie des travaux à engager pour améliorer les transports à l'Ouest de Montpellier. Il est nécessaire d'avoir une réflexion d'ensemble en intégrant la ligne 5 du tramway mais aussi l'augmentation des fréquences des bus, la création de nouvelles lignes de bus à haut niveau de service mais aussi la création de pistes cyclables..De nombreux Pignonais mais aussi les habitants des villages de l'Ouest utiliseront les transports en commun et laisseront leurs véhicules chez eux s'ils mettent moins de temps pour se rendre sur leurs lieux de travail en prenant les transports en commun. Par ailleurs, nous contribuerons ainsi à lutter contre le réchauffement climatique et à améliorer la qualité de l'air.

Obs. 55

OLIÉ Patrick

Empruntant ce secteur tout les jours aux heures de pointe y en a absolument besoin

Obs. 550

THÉRON Stéphane

il faut fluidifier l'entrée ouest de Montpellier.

Obs. 554

ZORGLUB Pascal

Créer le COM aura aussi comme avantage d'offrir à la population locale des emplois dans la logistique.

Obs. 558

SWANN Jennifer

C'est la seule solution pour désengorger le trafic. Et même en voiture électrique, on est dans les embouteillages, alors les ecolos, vous vous trompez de debat.

Moins d'embouteillage, c'est moins de pollution aussi.

Obs. 559

BOUTONNET Jean-Pierre

Cet aménagement est indispensable pour assurer le détournement des véhicules (voitures et camions) qui circulent dans la zone ouest pour ou en provenance de l'est et leur éviter d'emprunter les voies pénétrantes vers Montpellier, où ils sont un facteur aggravant les embouteillages.

Obs. 560

BURELLIER Frédéric

Je suis très favorables au contournement ouest de Montpellier car venant de Clermont l'Hérault pour le travail je reste 1 heures dans les bouchons le matin ! Pour l'écologie c'est pas top et pour une ville comme Montpellier de ne pas avoir une rocade c'est un comble .

Obs. 561

POUGET Catherine

Ce contournement est indispensable ouest a été délaissé au niveau des infra tu structure routières l'état développé les territoires sans penser aux transports et aux déplacements .trop de monde sur les routes et relions surtout ce contournement à l'A709 Et rapidement

Obs. 563

ANONYME

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Monsieur le commissaire Enquêteur, prenons si vous le voulez bien, quelques-uns de ces argumentaires :

- « Le sacrifice des surface agricoles » (ici pour le COM une 50aine d'ha). Le chiffre effraie le citoyen ! la métropole va se confronter à une pénurie alimentaire ? Sérieusement, Le COM n'est pas tracé dans une plaine de Beauce. Pas un champ de blé à l'horizon, encore moins un potager. Par contre, des broussailles, qqs vignes effectivement, et des prairies sèches pour chevaux. Cet argument est terriblement manipulateur. Le COM n'impacte aucunement notre autonomie alimentaire.

- « Le prix (ordre de 400 M€). Pour une infrastructure qui sera utilisée plusieurs décennies, est ce cher ? Pourquoi ne pas examiner le projet sous l'angle de l'emploi généré ? Que des emplois non délocalisables. Et puis un tel chantier quelle opportunité pour organiser des micro chantier d'insertion ? 400 M€ injecté sur l'Ouest Montpellierain, quelles retombées économiques ! quelle bouffée d'oxygène.

- « Les infrastructures routières génèrent leur propre saturation ». Voilà un argumentaire qui en fait est un dogme, non vérifié par aucune étude. Cette maxime est une légende urbaine qui trouve son origine dans la construction de l'A86. Oui dans ce cas très particulier la maxime est vraie. Mais le Sud Parisien, ce n'est pas l'Ouest Montpellierain.

- « Le projet est contraire à la transition écologique ». La transition écologique, ce n'est pas geler tous les aménagements et viser la régression, mais plutôt de réaliser nos projets d'infrastructure en limitant les Impacts Environnementaux ou en les compensant avec intelligence.

Bien entendu, les opposants au COM, n'évoquent jamais le gain de sécurité apporté par une route à chaussée séparée au regard de l'existant. Combien de vies préservées sur les 40 prochaines années ? peut être mon voisin, ou l'un de mes enfant jeune conducteur.

Vous l'aurez compris, je suis particulièrement favorable au COM. Je suis bien conscient de potentiels impacts environnementaux, raison pour laquelle je souhaiterais que vous recommandiez dans vos conclusions, une plantation massive d'arbres (le CG 34 a réalisé un magnifique aménagement au droit de la déviation d'Aniane, dans quelques années, une véritable forêt bordera ce nouvel axe routier).

Je souhaiterais que vous recommandiez que soit réalisé en parallèle de la voirie, une coulée verte cyclable qui permette aux cycles de desservir en sécurité le sud de Montpellier depuis la piste cyclable venant de Pignan). De même il faudrait profiter de ces travaux pour permettre aux cycles venant de Pignan de poursuivre en sécurité, leur cheminement vers la montée du Terral (St Jean de Védas) puis Montpellier.

De manière anecdotique, je découvre le témoignage d'un élu à la région qui justifie son opposition au projet en argumentant sur son défaut de financement. Défaut de financement qu'il organise lui-même en précisant le non-soutien potentiel de la région. En tant que simple citoyen et contribuable, je trouve cette posture totalement anti démocratique, l'argent collecté doit être utilisé pour l'amélioration de notre situation et non pas servir à de basses manœuvres politiciennes.

Obs. 566

DEHUD Sébastien

La situation actuelle est compliquée. Que ce soit par st Georges d'orques ou par le rond point de Paulette, il faut 20 a 40mn pour passer de Pignan a euromedecine (et l'inverse le soir). Cela favorise la pollution des voitures, le stress , l'énerverement des gens. Je pense que le contournement ouest pourrait désengorger toute cette zone.

Obs. 567

GOUDIN Christian

La saturation du trafic à l'ouest de la métropole montpelliéraine rend ce projet indispensable à la circulation de transit.

Obs. 568

COUFFIN Roland

je suis pour le contournement ouest de la ville, qui sera bon pour l'économie qui en a bien besoin

Obs. 570

VIDAL V.

Ce contournement est indispensable L' ouest a été délaissé au niveau des infra structure routières

l'état a développé les territoires sans penser aux transports et aux déplacements

Il y a .trop de monde cette portion avec des temps d'attente insensés.

Le risque accidentogène est énorme

Obs. 571

VAYSSIÈRE Daniel

Ceci aidera a la reduction du temps d'acces aux services hospitaliers

Obs. 573

MEZADE Axel

Un contournement est obligatoire pour une ville comme Montpellier ! 7eme ville de France, et pas un vrai périphérique comme certaine ville de France plus petite que Montpellier. C'est obligatoire pour que les gens continuent à travailler dans cette ville, c'est obligatoire si nous voulons quelle reste l'une des ville les plus intéressantes sur le point innovation, étudiante et recherche. Depuis que Georges Freche est parti, Montpellier c'est arrêté pour tout, mais les gens ont continuaient à venir et les routes n'ont pas suivies...

Mais il fait un VRAI contournement ! Pas une route a 2fois 1 voie ! Je parle d'un périphérique a 2fois 2 voies ! A 110 K/h ! Sinon cela ne servira strictement à rien...

Obs. 576

OBSERVATIONS DU PUBLIC

DUFOUR Patrick

Tronçon routier que j'utilise souvent. Donc, contournement à deux fois deux voies nécessaire afin de fluidifier un trafic routier en constante augmentation qui crée de fréquents embouteillages sur le réseau routier actuel.

Obs. 579

ANONYME

Nous avons la chance d'avoir 2 autoroutes qui relient Montpellier mais il est aberrant qu'elles ne soient pas reliées entre elles! Le trafic routier est saturé toute la journée entre l'A9 et la A750 . Il faut absolument réaliser ce projet de contournement de Montpellier afin de réduire le temps d'accès à ces autoroutes et du coup désengorger aussi le centre ville.

Des solutions alternatives complémentaires sont bien-sûr à envisager, tram, pistes cyclables, bus etc...

Obs. 581

LEYRIS Etienne

Je suis très favorable à ce projet de contournement. C'est essentiel pour l'ensemble de l'agglomération, mais aussi pour tous les travailleurs qui se déplacent des villages plus éloignés comme Clermont l'Hérault et ses environs par exemple,, et dont je fais partie. En plus de moins consommer de carburant dans des bouchons qui n'en finissent plus, cela ferait gagner un temps précieux à tous ses utilisateurs.Par contre, il est absolument essentiel que le contournement parte bien de Juvignac voire avant sur l'A75. Le bouchon matinal qui s'installe très tôt aux alentours de Juvignac doit absolument être évité.

Obs. 584

BRENGUES Agnès

habitant à St Georges d'Orques, le trajet aux heures de pointe vers Montpellier (et retour) est devenu infernal au fil du temps , avec l'afflux de nouveaux habitants. Qu'il n'y ait pas encore de rocade est une aberration !

Je suis écolo, et il me semble que les tonnes de CO2 produites par ces bouchons qui atteignent des kilomètres ne sont pas très bénéfiques!

Et pour rejoindre le tram à la Mosson, ça prend 25 ' chaque matin (4 kms de pare-choc contre pare-choc....).

Mais parallèlement, il faut que les villes et villages construisent ou aménagent de vraies pistes cyclables; Oui au vélo, mais pas au péril de sa vie ...

Je suis donc favorable à la construction de ce contournement, mais dans le respect des agriculteurs et de leur activité.

Et je suis également plus que favorable au rallongement de la ligne 1 ou 3 jusqu'à St Georges d'Orques !

Obs. 586

BLANC GIORDANO Martine

Position sur le projet de Contournement Ouest de Montpellier : Favorable

Obs. 588

SOULLIER Bernard

Quelle pagaille en ce moment pour ceux qui sont en transit Millau - A9 et pour ceux de Nîmes Millau qui encombrent inutilement la circulation de ceux qui viennent travailler à Montpellier.

Vivement que le contournement soit réalisé. Cela ne gênera pas ceux qui veulent faire du vélo dans le centre ville !

Obs. 589

MARCHI Marie-Ange

Complètement d'accord avec ce projet. J'ai fait la route pendant plusieurs années avant de prendre ma retraite (Gignac/Lattes) et c'était insupportable et fatiguant de faire cette route.

Obs. 59

BONNEFOUS Vincent

Ce raccordement aurait dû être réalisé depuis longtemps. Pas d'observation sur le projet, vivement sa mise en service.

Obs. 590

COLLECTIF des mères angoissées

Tous les matins, je suis angoissée de savoir que mes 2 enfants empruntent les ronds points de Gennevaux et de Rieu Coulon pour aller travailler. Des ronds points sur lesquels en s'engage en ayant le sentiment de jouer à la roulette russe.

Aucun opposant n'aborde les aspects sécurité de circulation.

Qu'on ne me dise pas que la préservation de quelques hectares de mauvaise terre agricole a un intérêt supérieur à la vie de mes deux enfants.

Monsieur le commissaire enquêteur, ne vous laissez pas influencer par la mode verdâtre du moment et aidez nous en rendant un avis positif.

Obs. 591

GAUTIER Pierre

Je pense qu'il est nécessaire de réaliser ce contournement dans le prolongement du lien qui tarde à être terminé, dans la mesure où l'augmentation constante du nombre de véhicule sature de plus en plus les axes de circulations en provenance des villages à la ceinture nord et ouest de Montpellier qui ne cessent de s'agrandirent .Il est donc indispensable de résoudre ce

OBSERVATIONS DU PUBLIC

problème en donnant la possibilité aux habitants soit de relier plus facilement leur destination ou de pouvoir s'extraire du flux de circulation de plus en plus compact en empruntant de nouveaux itinéraires de délestage .

Obs. 592

DE LAMOTTE Frédéric

Je suis favorable au COM afin de délester une partie du trafic routier avant qu'il n'atteigne Montpellier et les communes limitrophes. Cela aura une influence positive sur le trafic routier dans les villes et permettra de laisser une place plus importante aux déplacements doux

Obs. 595

GROUT de BEAUFORT Julien

tout à fait favorable ! ! j'habite sur cournonterral depuis 12 ans ,selon mes horaires,(je boss au CHU) je peux mettre plus d'1 heure pour parcourir 18 km ,coincé dans les bouchons. alors qu'il me faut 20 minutes la nuit en astreinte (tout en respectant les limitations de vitesse) pour arriver au bloc sur une urgence..

Obs. 598

TILLOY Philippe

Tout a fait favorable, cela m'évitera d'éviter Montpellier par certains déplacements de Saint André de Sangonis vers Nimes.

Obs. 601

C2RIC Rico

Projet d'envergure pour Montpellier. Une ville qui a un développement de population important sans pour autant avoir des infrastructures routières adaptées. Il faut être réaliste. Est-ce que demain chacun aura un moyen de transport en commun qui passe à côté de chez lui pour aller n'importe où dans la métropole....?

Il faut être réaliste le besoin de la voiture reste nécessaire. Avec le prix des carburant, je pense que peu de personnes s'amuse à bruler de l'essence pour le plaisir.....

Il faut être réaliste quand vous devez traverser la ville ou accéder depuis un village de la périphérie vous n'êtes pas desservie comme au centre de MONTPELLIER.

Demandez au habitants qui résident à proximité de l'avenue de la liberté au bout de combien de temps ils voient les tracent de pollution dans leurs logements ? (quelques heures)

Les véhicules arrêtés sont nettement plus polluants qu'un véhicule qui roule.

Il faut fluidifier le trafic, vous n'empêchez jamais les gens de prendre leurs véhicules et de se déplacer pour leurs trajets. Il faut trouver le bon compromis. L'utilité de ce projet permettra de fluidifier les trajets, les gens dans les bouchons sont stressés et énervés.

En parallèle de ce trajet rien n'empêche de continuer de développer les transports en communs. ceux-ci pourront prendre départ depuis des parkings aux abords de ce projet.

Obs. 602

ANONYME

J'habite dans l'ouest de montpellier, je travail à l'Est. Les conditions de circulation sont icomplqiés, les ralentissements et les bouchons sont quotidiens. Aucune solution sur l'avenue de la liberté... Le seul moyen est la zone de ce projet. Il est impératif de régler les problèmes de trafic. Le Contournement Ouest de Montpellier va réduire la pollution en fluidifiant le trafic, il améliorera la sécurité des usagers et réduira les temps de trajet.

Obs. 606

TERRANOVA Marc

Il est grand temps de réaliser cet équipement pour désengorger le nord ouest de Montpellier. Ces travaux auraient dû être exécutés depuis 30 ans pour anticiper l'urbanisation des villages. Il est évident qu'ils sont prioritaires car tout les usagers, artisans, livreurs, poids lourds en transit, véhicules sanitaires de liaison et personnes âgées ne peuvent utiliser la bicyclette prônée par l'intégrisme écologique. Pour une fois l'argent public sera utilisé à bon escient.

Obs. 611

ANONYME

Contournement nécessaire, quand je vois que pour traverser en voiture Montpellier du SUD EST au NORD OUEST la seule possibilité est de passer par le boulevard de la liberté, alors que maintenant que le contournement de l'A9 est ouvert, l'ancienne A9 devenue A709 est sur-dimensionnée pour un trafic devenu local...Je ne suis pas résident permanent de cette ville mais m'y rends très régulièrement

Obs. 620

ANONYME

Habitant au nord-ouest de Montpellier Je suis favorable à ce projet qui doit être réalisé au plus tôt.L'accroissement important de population dans le bassin de vie de la métropole de Montpellier, la centralisation des activités économiques, éducatives et commerciales, conjuguée à l'éloignement des lieux d'habitat provoqué par l'augmentation inconsidérée du coût du logement, notamment pour les jeunes ménages, provoquent un accroissement inéluctable des déplacements motorisés qui resteront hégémoniques. Les modes de vie et les distances parcourues par les habitants à l'ouest de Montpellier rendent illusoire une baisse drastique de la demande de mobilité et du taux de motorisation des ménages, conjuguée à un report modal important vers les transports en commun et le vélo qui ne représentent qu'une très faible part des déplacements en dehors des centres urbains.L'absence d'itinéraire de contournement efficace à l'ouest de Montpellier provoque depuis de trop nombreuses années une saturation permanente de la circulation sur la voirie existante, aggravée depuis la mise en service de l'A750, générant pollution et perte de temps et induisant une circulation parasite dans Montpellier, Juvignac et St Jean de Vedas nuisible à la sécurité, la santé et la tranquillité de très nombreux

OBSERVATIONS DU PUBLIC

habitants. Les principales artères de Montpellier sont ou seront utilisées par le tramway et depuis récemment leurs voies de circulation automobile sont réduites au profit des bus et des vélos. L'absence d'un véritable contournement routier concentre le trafic pénétrant sur l'avenue de la Liberté dans Montpellier, provoque d'importants bouchons sur l'arrivée de l'A750 dans Juvignac et induit des trafics de transit qui saturent les voies de desserte des quartiers de Montpellier et Juvignac inadaptées à ces circulations. Pour lutter contre le trafic parasite St Jean de Vedas a adopté un plan de circulation aberrant qui condamne l'accès direct au collège et au centre, et impose un trafic automobile important dans les lotissements et devant une maison de retraite. L'aménagement du réseau de voies de contournement du centre de la métropole, notamment le Contournement Ouest qui assurera également la liaison de l'A750 avec l'A9, est nécessaire pour maîtriser la dégradation de l'environnement naturel, pour préserver la qualité de vie des habitants et le développement économique indispensable aux créations d'emplois. De même il est nécessaire d'accroître les offres de transports en commun au centre de la métropole et en liaison avec elle, notamment par des bus et cars à haut niveau de service sur voies réservées, d'augmenter le nombre et la capacité des parkings d'échange avec le tramway en favorisant leur accès, et d'encourager le covoiturage.

Je demande la prise en compte de 2 observations : 1- L'Evaluation Economique et Sociale du projet (pièce F) démontre le gain pour la collectivité et valide son intérêt public majeur. Toutefois, elle est réalisée en considérant que le projet se développe en secteur urbain (figure 62 - p69), alors que ce n'est pas le cas, et elle évalue une augmentation de la pollution atmosphérique locale ce qui est aberrant puisque la diminution de trafic sur les réseaux urbains ne peut entraîner qu'un impact positif pour la pollution atmosphérique et le bruit. Une simulation plus réaliste des effets du projet doit être réalisée. 2- Dans ses réponses aux avis des collectivités concernant la demande de réservation d'emprises pour un site propre de transports en commun le maître d'ouvrage indique (pièce J – p8) : « Le projet n'intègre pas d'aménagement dédié à ce besoin ultérieur. En particulier les ouvrages de l'échangeur A750/COM ne présentent pas des surlargeurs permettant une circulation de Car sur site propre ni sur BAU. Pour autant, les emprises du projet de l'échangeur A750 & COM prévu actuellement, permettent d'intégrer ultérieurement l'aménagement de Voies Réservées aux Transports en Commun (VRTC) sur BAU (hors ouvrages d'art) ». Pour une réelle amélioration du système de déplacement il est essentiel de favoriser l'accès des transports en commun et des covoitureurs aux pôles d'échange avec le réseau tramway. En conséquence les ouvrages d'art du projet, comme les bandes d'arrêt d'urgence, doivent être dimensionnés pour permettre ces circulations.

Obs. 621

MENOU Évelyne

Je suis favorable à ce projet qui doit être réalisé au plus vite ce qui permettra de désengorger Montpellier du flot de voitures qui transitent .seulement dans la ville

Obs. 63

FERNANDEZ Cédric

Très favorable et que cela puisse se faire très rapidement ! Les bouchons côté Nord / Ouest Montpellier sont devenus insupportables.

Obs. 636

ANONYME

Etant donné le trafic quotidien en forte croissance et le déplacement important de populations en périphérie qui croît, ce contournement est indispensable. Cela a un coût en effet mais tout se paie. Cela n'empêche pas de prévoir des moyens de transport alternatifs en parallèle pour que ceux qui le souhaitent et le peuvent: pistes cyclables, bus... Ainsi que des murs anti bruits. Il faut penser à la planète certes mais il faut rester lucide et pragmatique et arrêter de se voiler la face : tous ces véhicules qui rejoignent l'autoroute doivent circuler sans que cela soit au détriment des riverains et de ceux qui vont travailler. Une grande ville comme Montpellier, en croissance exponentielle doit se doter d'une rocade. C'est une aberration qu'elle ne soit pas encore faite. Ne pas le faire ne réduira pas le trafic!!! Par contre les émissions de Co2 des embouteillages sont bien présentes!

Obs. 637

ANONYME

Avis favorable

Obs. 640

HAMON Jean-Mard

Je suis favorable à ce contournement qui permettra aussi de sécuriser les déplacements des habitants de Montpellier et d'aménager les abords des voies existantes (qui sont un vrai dépôt). Par exemple : il n'est pas normal aujourd'hui d'arrêter le flux de circulation au passage d'un tramway (près de Carrefour) ou laisser les poids lourds entrer par le rond point de St Jean de Vedas devant un hôpital. Ces travaux sont nécessaires car le trafic augmente en grande partie au vu de l'explosion démographique de l'agglomération de Montpellier. C'est une réalité qu'il faut assumer ! Toutefois il sera aussi essentiel de prévoir une voie de contournement Ouest de St Jean de Vedas, d'aménager des pistes cyclables autour du contournement ouest de Montpellier, de développer les transports en communs vers l'ouest de Montpellier, d'aménager les abords du contournement, de mettre en place des protections contre le bruit...

Obs. 642

MANENC Aurélien

Depuis de nombreuses années, la préfecture de l'Hérault est une locomotive pour notre département. A cet état de fait s'ajoute une attractivité naturelle du département qui induit un solde migratoire positif pour la zone urbaine de Montpellier mais également pour les territoires du nord Hérault.

A la faveur de l'aménagement de l'A750 et de l'A75, et de la performance des transports en commun, les communes du nord de l'Hérault dont Lunas ont pu accueillir des nouveaux habitants dont certains travaillent dans la métropole ou dans ses alentours. Ainsi, l'aménagement du COM ne concerne pas que Montpellier mais il s'inscrit dans une logique d'équilibre de territoire et bénéficiera aux populations des communes des hauts cantons dont Lunas qui viennent travailler à Montpellier et dans ses alentours et qui n'ont pu résider dans la métropole.

Le COM permettra ainsi de conforter les logiques de complémentarités entre le rural et l'urbain, en autorisant des connexions aisées entre ces espaces. De plus le COM permettra des

OBSERVATIONS DU PUBLIC

déplacements vers l'est de l'hérault, l'aéroport de Montpellier, la nouvelle gare et les stations balnéaires qui sont aujourd'hui quasiment interdit aux habitants du centre hérault et des hauts cantons tant les délais de transit sont démesurés. De nouvelles mobilités collectives émergeront assurément grâce à cet axe de communication.

Ainsi le COM renforcera les territoires ruraux en les sortant de l'image d'arrière pays "terrain de week end " des urbains, et les inclura en facilitant les déplacements dans un ensemble unique,

Les élus de Lunas émettent ainsi un avis favorable à ce projet .

Obs. 646

DENOYER François

indispensable pour véhicules en transit A75- A709

Obs. 649

BRUTÉ Marie

Le centre ville de Montpellier est asphyxié par le trafic automobile. L'avenue de la Liberté est le théâtre d'accidents quotidiens notamment parce que les automobilistes la prennent pour une autoroute (alors que maintenant les piétons la fréquentent... et même désormais les vélos et les trottinettes). Notre famille vit à pied ou en transports en commun, mais nous sommes sans cesse sur le qui vive devant le nombre et la vitesse des véhicules circulant dans des rues non dimensionnées pour ce flot.

Le contournement ouest permettrait de soulager la circulation autour de de l'avenue de la Liberté et plus largement tout l'ouest de la ville.Même si nous sommes favorables aux transports »doux », il nous semble que cet équipement est incontournable pour améliorer la vie des Montpelliérains.

Obs. 651

SIMON Pierre-Quentin

Il est grand temps que ce contournement soit mis en place afin de fluidifier la circulation à l'ouest de Montpellier.L'autoroute A750 arrive sur une entrée de ville et la majorité du trafic est bloquée à partir de Juvignac tous les matins.

Oui il y a les transports en commun, mais ils ne répondent pas à tous les besoins exemple: la traversée de juvignac à Boirargues, il faut 45 mn. C'est bien pour ceux qui veulent se rendre en centre ville, mais pas pour ceux qui veulent traverser Montpellier

Donc vivement que ce contournement soit mis en place, qui je le rappelle devait arriver avec l'A709 en 2017 initialement.

Obs. 653

POUILLARD Damien

Relier une autoroute à une autre autoroute est une évidence... Normalement l' A750 aurait du être reliée directement à l'A9 dès sa création.

Obs. 654

FANTUZ Ludovic

Le COM est indispensable pour fluidifier et sécuriser le trafic entre l' A750 et l' A9. Les bouchons sont insupportables. Le foncier est prévu et sécurisé. Il reste à trouver les financements pour pouvoir lancer ce projet indispensable pour tout l' ouest montpelliérain.

Obs. 659

ANONYME

Projet très favorable et important. Il faut finir le périphérique de Montpellier au plus vite avec le lien Nord jusqu'à Bel Air . C'est indispensable

Nous avons plus de dix ans de retard dans notre agglomération sur les infrastructures.

Construire des logements sociaux n'est pas la solution à tout, on ne peut pas toujours construire des bâtiments, On ne peut pas non plus mettre des lignes de tramways et de bus partout, même s'il en faut encore, qui ne résoudre pas les problèmes de contournement de la métropole.

De plus c'est travaux permettrons aux entreprises de créer des emplois indispensables dans la région.

Je préfère payer des impôts pour créer du travail plutôt que payer le RSA. Trop de social tue le social ! c'est comme la pub. Cela ne veut pas dire que je suis contre le social.

Et les voitures il y en aura encore car elles vont devenir de plus en plus propres.

Cette liaison est indispensable pour ceux qui arrivent du Nord et qui vont vers l'ouest.

Indispensable pour qu'il y ai justement moins de véhicules , poids lourds notamment, dans Montpellier.

Et il faut le faire bien de façon à ne pas y revenir dans cinq ans. Ce sont des travaux que l'on fait pour DES décennies.

Obs. 671

ANONYME

Très favorable au projet. Essentiel pour désengorger le trafic, et faciliter la circulation sur Montpellier et sa périphérie.

Obs. 673

BOUDY Antoine

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Dans la mesure où la Métropole de Montpellier connaît une très forte croissance démographique et continue de se développer, ce projet est devenu une nécessité absolue. Si l'on veut désengorger le centre-ville et apaiser la circulation, il faut créer des itinéraires de contournement pour permettre aux automobilistes de ne plus avoir à passer par le centre et de créer du trafic de transit.

Obs. 676

TA Elisabeth

Utilisatrice journalière sur le trajet Pignan-Rond Point du Grand M, je constate depuis quelques mois la montée en puissance de l'utilisation de la portion routière entre le "rond point de Paulette" et le rond point de rieuoulon, mais aussi plus largement entre la sortie de l'A75 et Saint Jean de Vedas surtout depuis l'ouverture de la nouvelle clinique Saint Jean. D'une part il m'a toujours été ahurissant de penser que l'A75 et l'A9 ne soient pas reliées directement par une portion d'autoroute, un boulevard périphérique ou ce que vous voulez mais sans obstacle accidentogène type rond-point, passage protégé pour piétons et pistes cyclables. Dans cet objectif il semble incontournable de réaliser rapidement de quoi relier ces deux axes.

D'autre part, de manière plus large, les flux de fréquentation augmentent également depuis le bassin de Thau vers Montpellier. Ainsi la M5 et la M613 sont clairement saturées pendant de nombreuses heures sur les créneaux pendulaires classiques. Il est inconcevable de penser que l'on peut mettre jusqu'à 55 minutes pour effectuer 10km! Bilan écologique sans commentaire Il semble donc indispensable de repenser les modes de transport sur l'agglomération ouest en plus de ce projet COM dont les travaux nécessaires à la mise en place ne vont que faire augmenter les difficultés de transport!

Tram ligne 5, pistes cyclables sécurisées jusqu'au centre de Montpellier et de Juvignac à Saint Jean de Védas, plus de bus...

Un projet à grande échelle et important pour ne pas avoir à y revenir dans quelques temps.

Montpellier et son agglomération continuent de grandir, on ne peut pas le nier.

Obs. 677

DURAND Claude

Bonjour, J'habite à Saint-André de Sangonis et je suis amené inutilement à traverser Montpellier de part en part 10 à 12 fois par mois (multipliées par deux, car aller-retour) pour me rendre soit à la Grande-Motte, soit à Palavas, soit à Toulon, soit à Nice. Je dois passer soit par l'avenue de la Liberté, la Guirlande et le rond-point de Palavas, soit par l'avenue de la Liberté, la cuisine centrale et le Grand M, soit par le rond-point de Lavérune, et le Grand M. Je suis très souvent coincé dans de gros embouteillages et, ce faisant, je contribue à la fois à la constitution des bouchons et à la pollution de l'air dans l'agglomération de Montpellier, y compris dans des quartiers assez proches du centre (Grand M-Ovalie, St-Cléophas-route de Toulouse, Rond-Point de Palavas,...etc. Je pense que le contournement Ouest de Montpellier est indispensable et urgent, et qu'il permettra à la fois de beaucoup fluidifier la circulation et de réduire la pollution dans Montpellier en détournant une grosse partie du trafic (VL et camions) qui n'a rien à faire dans la ville par une liaison directe entre l'A9 et l'A750.

Obs. 679

PUIG Stéphane

Montpellier Ouest est embolisée car 2 autoroutes ne sont pas reliées entre elles A9 et A75 fluidifier le trafic entre ces deux axes limitera les bouchons, la pollution.

il n'y a des intérêts à faire le COM.

il permettra aussi de faire des pistes cyclables en zone protégée, et la ligne 5 du Tram y aura toute sa place.

Obs. 681

ANONYME

20 ans que j'effectue le trajet Cournonsec / Montpellier Nord et c'est chaque année un peu plus encombré. Les nouvelles et futures constructions prévues sur Pignan et Cournonterral ne vont qu'aggraver encore un peu plus la situation actuelle. Il est urgent de réagir.

Obs. 684

ANONYME

Bonjour, J'habite à Saint-André de Sangonis et je suis amenée inutilement à traverser Montpellier de part en part plusieurs fois par mois. Je dois passer soit par l'avenue de la Liberté, la Guirlande et le rond-point de Palavas, soit par l'avenue de la Liberté, la cuisine centrale et le Grand M, soit par le rond-point de Lavérune, et le Grand M. Je suis très souvent coincée dans de gros embouteillages et, ce faisant, je contribue à la fois à la constitution des bouchons et à la pollution de l'air dans l'agglomération de Montpellier. Je pense que le contournement Ouest de Montpellier est indispensable et urgent, et qu'il permettra à la fois de beaucoup fluidifier la circulation et de réduire la pollution dans Montpellier en détournant une grosse partie du trafic qui n'a rien à faire dans la ville par une liaison directe entre l'A9 et l'A750.

Obs. 686

BUTSCHER Yann

Je suis favorable à ce projet qui permettra selon moi à désengorger les axes routiers principaux intra-muros (tels que les avenues Albert Dubout et de la Liberté) tout en permettant aux personnes venant de l'autoroute et allant vers le nord, de ne pas entrer dans la ville.

Obs. 687

BERGOT Rémy

Il est absolument indispensable de supprimer les points de contention entre le Nord-ouest de Montpellier et le sud, notamment au niveau de saint Jean de Védas et du carrefour Gennevaux, où les temps de traversée augmentent parfois de façon insupportable. Il m'est arrivé de voir le rond-point complètement congestionné.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 689

GINER Michel

Déjà, au début des années 1990, ce projet de contournement avait été mis à l'étude. 30 ans après, on en parle encore. Aujourd'hui, le niveau de saturation du tronçon sortie A 750 et entrée A9 et celui compris entre Cournonsec et le rond point Geneveaux devient inacceptable.

Il est urgent que ce contournement ouest de Montpellier se réalise, ainsi que la ligne 5 du tramway jusqu'à Lavérune avec en complément des bus à haut niveau de service en site propre.

Obs. 692

BELLARD Yannick

Il est anormal que les gens de passage se retrouvent sur les ronds-points/départementales avec ceux qui vont au travail. Tout le monde y perd... Ce contournement permettra aussi de désenclaver l'Ouest de Montpellier qui est le parent pauvre des zones commerciales, cinémas, etc.

Si nous devons à chaque fois traverser Montpellier pour des activités, du shopping, aller à la plage, à la gare, à l'aéroport, alors il faut que ces 2 autoroutes soient reliées.

De cette manière nous désencombreront les autres axes routiers qui trouveront un peu plus de tranquillité.

Comment un projet aussi logique et nécessaire peut-il mettre autant de temps à aboutir ?

Obs. 693

ANONYME

Je suis favorable au projet du COM qui est un projet majeur et indispensable car il reliera l'A750 à l'A9. Ce projet permettra:- de réduire le trafic de transit au sein de Montpellier (Avenue de la Liberté) et donc la pollution de l'air- de supprimer les "points-noirs" de circulation que sont actuellement les carrefours giratoires Maurice Geneveaux, Rieucoulon et de la Comdamine et donc de réduire les embouteillages infernaux qui y sont présent aux heures de pointes (ainsi qu'au niveau de l'A750 en entrée de Montpellier).

Obs. 704

LAUZE Jean-Bernard

Il est stratégique que le projet de Contournement Ouest de Montpellier puisse enfin se concrétiser. En effet, cette infrastructure va participer à l'aménagement durable du territoire métropolitain en raccordant directement A9 et A750. Non seulement, elle va fluidifier le trafic en limitant la pollution et en améliorant la sécurité de tous les usagers. Mais encore, la réalisation d'un tel axe structurant va permettre de réduire les temps de trajet, paramètre fondamental pour les acteurs économiques.

Obs. 712

TEYSSÈDRE Christian

Maire de Rodez et de Président de Rodez Agglomération, je souhaiterais pouvoir défendre le projet de contournement ouest de Montpellier. En effet, comme vous devez le savoir, nombreux sont les Aveyronnais et Ruthénois qui empruntent très régulièrement l'A750 ou l'A9 pour venir séjourner dans l'Hérault ou dans l'Aude. La proximité de notre territoire, tourné vers la Méditerranée, fait que nous sommes également concernés par les aménagements routiers qui sont en projet dans ces départements. Aménagements routiers qui doivent être aujourd'hui repensés pour mieux connecter les territoires et les Hommes.

Ce projet, qui a vocation à relier l'A750 à l'A709, serait de nature à fluidifier la circulation et à réduire les temps de trajet des nombreux usagers de cet itinéraire.

Au-delà, cette infrastructure permettrait de séparer la circulation de transit qui nuit à l'environnement, à la sécurité et au cadre de vie des habitants des quartiers situés en proximité de cet axe de la desserte inter-urbaine de la commune de Montpellier pour ses riverains. Il serait de nature à mettre fin à une saturation du réseau occasionnant pollution, ralentissement et dangers en matière de sécurité routière.

Pour l'ensemble de ces raisons, il m'apparaît souhaitable de soutenir un projet de type « boulevard urbain », adapté aux usages, cohérent en matière d'aménagement du territoire et respectueux de l'environnement et des habitants.

Obs. 730

LANKRY Sandrine

je suis favorable

Obs. 74

AUSSEIL Olivier

je viens de m'installer récemment sur la commune de pignan. J'ai récemment découvert le trafic routier le matin et je ne m'y attendais pas. En effet, il y a ce fameux rond point ' de Paulette' où le point maurice geneveaux doit arriver qui est vraiment problematique. Il y a d'un coté les commune de counonsec, cournonterral, Pignan et Laverune qui arrive sur ce rond point si on souhaite aller sur Montpellier sans d'autres alternatives. Ensuite ce qui arrive de l'autoroute A75 (les personnes qui se sont installé au nord de Montpellier pour raison financiere) arrive a ce rond point si ils veulent rejoindre le sud de montpellier et plus particulièrement l'autoroute A709. Donc ca fait beaucoup de personne a un seul endroit. Egalement l'acces a l'autoroute n'est pas très pratique une fois qu'on arrive dans la zone du rieu coulou /carrefour. Moi qui travaille au millenaire, je suis a 100% favorable a ce projet!

Obs. 749

DOUCET Gilles

Ce projet est indispensable mais devrait être suivi de la réalisation du franchissement du Rieu Coulon et le raccordement sur l'A709 et l'A9, sinon c'est repousser au Rieu Coulon les problèmes de franchissement

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 75

ROCH Aurélie

Il est urgent d'agir pour le désengorgement de l'entrée nord de Montpellier. Etant dans l'obligation de résider dans le haut canton pour des raisons budgétaires et travailler sur Montpellier Sud, chaque trajet qui avant étaient de 40 mn sont passés aujourd'hui à 60 mn et encore lorsqu'il n'y a pas d'incident.

Obs. 753

VINCENT Céline

Nous sommes très enthousiasme pour le projet et très impatient aussi

Obs. 759

F. Henri

Je suis très favorable à ces travaux . Venant du milieu des T.P. je connais ce projet depuis longtemps et je l'ai vu évolué au fil des années. J'espère que le raccordement sur l'A709 sera réalisé vers 2026/2027. Je suis donc favorable à ce que ce projet se réalise le plus vite possible, j'habite à 300 mètres de la nouvelle voie.

Obs. 764

CARTAGENA Christian

Si nos anciens pouvaient sortir du cimetière ! ? En espérant un prix de raison Il faut penser que l'ouvrag est d'une importance car c'est la liaison des 2 autoroutes

Obs. 765

BRUGUIERE Jacques

L'idéal était de réaliser plus à l'Ouest le fameux barreau. Malheureusement on doit se contenter de ce contournement qui évitera tout de même gaspillage d'énergie et production de CO2 plus la perte de temps pour les automobilistes Le COM soulagera beaucoup Saint-Jean-de-Védas victime d'un point de rencontre de beaucoup de directions et d'autant d'astuces d'automobilistes qui utilisent nos rues pour se sortir des longues queues et embouteillages. Assez de temps perdu il faut que ce COM se réalise rapidement car l'arrivée de nouveaux flux avec la clinique Saint-Jean ne va pas arranger les choses.

Obs. 768

BEQUETOILLE

Enfin, depuis que le bouclage du contournement de Montpellier est examiné dans les vents contraires des intérêts à courte vue... Que le projet se fasse vite et permettre de ne pas entrer en ville sans les homériques bouchons sur la voie rapide le rond point du M et du rieu Coulon et qu'il favorise la fluidité du trafic d'évitement.

Obs. 769

LOPEZ

Entièrement d'accord pour le prolongement de l'A750 - N109 en 2 fois 2 voies par l'avenue Léon Jouhaux 132 Giratoire de Lavérune - Saint-Jean-de-Védas Rond-point Rieu Coulon Route de Sète et aboutir à l'autoroute A9. Comprendant à chaque rond-point le pont nécessaire pour les diverses voies de sortie.

Obs. 772

BARRÉ GUEBINIAN O.

Dans ce projet il s'agit bien de créer un lien direct et sécurisé entre le bas de l'A750 et l'A9, dans les deux sens et par anticipation des flux de circulation futurs ? Auquel cas il doit prendre en compte l'aménagement de l'actuel "entonnoir - cul de sac" l'A750 sur Juvignac et prévoir l'espace supplémentaire à 1 voie supplémentaire dans chaque sens tout le long du contournement, soit donc une 3° voie possible (1 espace réservé de la largeur d'une voie pré-équipée) pour les véhicules, en plus des 2 voies, de la voie cyclable, et ce dans les deux sens de circulation le coût, puisqu'il ne s'agit pas que d'une opération de business mais d'une construction (ponts,souterrains, ...) généré dès maintenant sera toujours inférieur au coût d'un agrandissement ou réaménagement nécessaire dans 2 à 3 décennies... mais cela nécessite de raisonner avec vision et raison sans autre intérêt que la fluidité et la sécurité de la circulation dans cette zone où le nombre de véhicules poids lourds, etc... ne cessent d'augmenter, rendant les voies très accidentogènes et impossibles aux nouveaux modes de transport(2 roues, piétons, arrêt de bus)

Obs. 773

PAIN Robert

En faisant abstraction de la position idéologique d'un certain nombre d'élus, il est évident que la construction du COM est indispensable et urgente tellement ce projet a été retardé. En effet, si la voiture est un moyen de déplacement légal et souvent incontournable pour un certain nombre de citoyens, et elle l'est, alors elle a besoin d'infrastructures adaptées à son trafic pour éviter pertes de temps colossales dans les bouchons et une pollution engendrée par le surplace. Si l'on veut créer et maintenir des emplois sur l'Ouest de Montpellier la raison doit l'emporter sur l'idéologie pour permettre la réalisation de ce projet sans tarder et faciliter l'accès aux entreprises. A-t-on chiffré le coût engendré par le retard de ce projet, en termes de temps perdu et de pollution supplémentaire ?

Obs. 775

SOUCHON G.

Le trafic de jonction A750 / A709 est actuellement par la "rocade" Ouest de Montpellier (Juvignac - stade de rugby - rond-point du grand M - échageur Rondelet) et le contournement Ouest permettrait d'alléger le trafic sur la portion susvisée ! Aussi je suis très favorable au projet actuel en espérant vivement qu'il aboutisse malgré les oppositions et les critiques récurrentes, souvent copié/collé d'autres projets et qui n'ont abouti qu'à retarder, dernier en date le doublement de l'A9

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 81

ANONYME

Je suis très favorable à ces aménagements, y compris les ponts aux croisements. Une rocade complète à terme est indispensable dans une métropole de la taille de Montpellier.

Obs. 90

N'DIAYE Stephan

En tant que usager quotidien de cette zone de circulation par ma résidence et mon emploi dans la livraison, je tiens à donner mon opinion à ce sujet. Il me semble indispensable de rendre le trafic plus fluide entre Montpellier, Saint Jean de védas et l'accès à l'A75. On peut songer à voir comment ont été construites les rondes à Barcelone en 1991/1992 pour remarquer que des sous terrains situés sous les ronds points servent à fluidifier le trafic automobile. Les véhicules souhaitant sortir de l'axe périphérique montent aux ronds points supérieurs. La pollution des véhicules est plus importante quand les automobiles sont en pause le moteur tournant. On peut imaginer faire une partie sous terraine à partir du rond point du rieu coulon ainsi qu'une autre au rond point Maurice Gennevaux, le trafic restera toujours fluide et les véhicules souhaitant rejoindre Lavérune ou Saint Jean de Védas monteront à un rond point à un niveau supérieur. Il faut aussi des voies larges à deux fois deux voies dans les deux sens. Le défaut de Montpellier est de ne pas avoir un pourtour périphérique entier puisque une partie d'axe se trouve intérieure avec la RD65 de Celleneuve au rond point du grand M, les véhicules sont à chaque fois retenus avec des pollutions et embouteillages le matin entre 7h et 9h et le soir autour de 17h. Il y a un retard de plusieurs dizaines d'années à Montpellier. Le projet de contournement ouest de Montpellier semble indispensable et permet de créer un axe périphérique absent ainsi qu'une liaison aux deux autoroutes A9 et A75, de l'A709 à la N109.

Obs. 93

SANCHEZ Jean-Paul

Enfin un contournement ouest. Il y a quelques années, l'arrivée de l'autoroute A750 aux portes nord-ouest de l'agglomération de Montpellier sans un raccordement sur l'autoroute A9 m'a paru, et pas qu'à moi, comme une absurdité totale. Que ce soit le transit venant du Massif-central et se dirigeant vers l'est montpelliérain, la vallée du Rhône, la Provence, que ce soit les résidents des villages de la vallée moyenne de l'Hérault et travaillant dans l'agglomération, tous ces véhicules entrent, embouteillent et polluent intempestivement la ville alors qu'ils ne font que passer. Et ce ne sont pas les routes RD132 et RD612 étriquées et freinées de ronds-points qui peuvent faire face au trafic. Trafic qui croît chaque année du fait de la croissance urbaine de 1,4% (INSEE). Pour ma part, habitant dans l'ouest de la ville tout près de la route de Lavérune, et pour aller dans la partie sud-ouest, Sète ou les plages, je préfère traverser Saint-Jean de Védas plutôt que les RD actuelles bouchonnées tous les étés et aussi à certaines heures les autres saisons. Ce qui est aberrant, mais pas le choix. Après tant d'années d'attentes, tant d'heures de travail perdues dans les bouchons pour les professionnels, ce projet semble enfin lancé. J'ai bien dit semble... Les politiques locaux sont largement favorables, les autres (l'Etat) c'est plutôt incertains et même si les finances sont à la peine, le projet est bien là. Il ne faudrait pas comme souvent que les acteurs d'extrême gauche ou les politico-écologistes d'opposition systématiquement perturbent et retardent encore et encore ce contournement.

Obs. 94

SANCHEZ Jean-Paul

Carrefour dénivelé de Genevaux. Je trouve le projet présenté très intéressant. J'y vois une solution satisfaisante et durable au problème de fluidité et le combiner avec la ligne 5 du Tram c'est parfait.

B.2 urgence de la réalisation et phasage des travaux

Obs. 145

LAMUR Frédéric

A mon sens, il faut réaliser cette 2x2 de l'A750 à l'A9 au plus vite dans les conditions suivantes: -Réguler la vitesse à 90km/h avec un radar tronçon -créer des protections antibruits ou murs végétalisés -mettre en place des revêtements bitumineux atténuants les vibrations et les bruits de roulements. -créer des aires de ramassage de bus, des aires de covoiturages, des aires de recharges électriques. -prévoir l'aménagement d'une piste cyclable et espaces verts le long de la Mosson et nettoyer les aires sauvages de stationnements de campings car et caravanes.

Obs. 152

ESPINOZA Christophe

à l'heure actuelle avec le trafic qui s'intensifie et les problématiques dû au raccordement entre l'A750 et A709 des bouchons voient le jour de plus en plus long . Les poids-lourd de plus en plus nombreux ,traversant des zones commerciale et lisières de village où les sédentaires font le trajet tout les jours ne se sentent plus en sécurité. Devoir faire 1 h de route juste pour 5 Km en heure de pointe ,c'est minimum 2 h par jour de perdues à passer en famille ou autres activités ,donc ce serai un réel plus depuis que nous l'attendons !

Obs. 169

FOURCADE Mathieu

Il est urgent et vital de faire ce COM ! S'il vous plait, faites vite, ON EN PEUT PLUS. Tous les jours le rond point Genneveau est bouché un peu plus tôt dans la journée, engorgé par des camions. On perd un temps monstre, c'est dangereux, et polluant avec des moteurs au ralenti. Montpellier est la seule grande ville de France sans contournement routier digne de ce nom ! et ce dans une zone Urbaine avec la plus forte croissance démographique ! Les écologistes qui sont contre devraient réfléchir à deux fois, un énorme trafic de transit passe dans Montpellier (avenue de la liberté, rocambale, etc.) justement parce que ce contournement n'est pas réalisé ! A quoi bon faire une L5 avec un parking relais si on met 30 minutes à y accéder ?! Autant finir son trajet en voiture ! Oui pour plus de tram et des aménagements en centre ville, mais ces projets sont forcément complémentaires Pour les 30 à 50 prochaines années, il y aura toujours du trafic de

OBSERVATIONS DU PUBLIC

transit entre 2 autoroutes, de plus si on veut vraiment limiter les flux de voitures, il faut une vision sur l'étalement urbain à l'échelle de l'air Urbaine de Montpellier, mais qui est morcelée entre la métropole et différentes communautés de communes (une hérésie de plus !) En attendant il faut bien faire quelque chose pour les habitants de l'ouest Montpellierain.

Obs. 190

MONVILLE Jean-Pierre

Le raccordement direct de l'A750 à l'A9 est urgent car le transit des automobiles et des camions ne faisant que passer par Montpellier contraint et forcé engorge les routes actuelles au détriment de la population locale. En espérant que quel soit le tracé retenu ce contournement sera opérationnel dans les plus brefs délais.

Obs. 195

BARRAL Robert

Ce contournement est urgent pour diminuer le transit par le centre de Montpellier

Obs. 206

PÉRIGAULT Cédric

Notre association a reçu des alertes de plus de cinq cents membres de notre association concernant ce projet. Circuler est nécessaire pour aller au travail, bien qu'en centre-ville on puisse, lorsque tous les facteurs sont favorables il soit possible de circuler en véhicule non motorisé, lorsque l'on doit aller plus loin, ou lorsque des éléments extérieurs (transports de plusieurs enfants à l'école sur le trajet domicile-travail, handicap de toutes natures -reconnues ou non-, travail décalé, port de charges lourdes ou encombrantes -notamment les courses mensuelles-, artisans, début ou fin de trajets non desservis par les transports en commun, route non adaptée aux vélos, fatigue due à une longue journée de travail - notamment de maintenance-, ect...) l'usage d'un véhicule motorisé personnel est le seul moyen de transport adapté (le covoiturage est, s'il est encouragé un moyen et non une fin pour contribuer à la réduction du trafic). L'amélioration des transports publics, avec un plan non pas adapté à la situation actuelle mais la situation projetée dans dix ans est aussi souhaitable. Dans tous les cas, la concertation concrète et active avec des associations d'usagers de la voie publique (Rouler Libre, FFMC, 40 Millions, FUB...) sont nécessaires bien qu'actuellement elle ne soit inexistante ou partagée qu'avec les riverains.

Obs. 223

MENNETEAU Jean

ce contournement est primordial pour fluidifier la circulation et diminuer le trafic centre ville qui est un des objectifs. Il aurait du être réalisé depuis longtemps.... mais la bureaucratie et les querelles politiciennes/ dogmatiques ont entraîné un retard considérable augmentant la pollution de notre cité. Le bon sens doit l'emporter. et l'état doit enfin savoir ce qu'il veut...alors au travail pour terminer ce contournement!

Obs. 286

GUENEGUEZ Benoit

Habitant La Grande Motte, se rendre dans l'ouest de Montpellier (quartier des hopitaux par exemple) est déjà compliqué, mais en revenir est un vrai casse tête qui impose presque de passer par le boulevard Gambetta , qui n'a qu'une seule file. C'est intolérable. De même, si vous descendez de Paris ou d'Auvergne par l'autoroute A75, vous arrivez actuellement dans Juvignac , avec une portion limitée à 50 Km/h pour rejoindre l'A9 C'est incroyable alors que l'autoroute provenant de Millau existe depuis plus de 10 ans, que ce raccordement ne soit toujours pas réalisé. C'est un gâchis financier en terme de milliers d'heures perdues dans des bouchons. Que la 5ème ou 6ème ville de France n'ai pas de rocade est incroyable et intolérable. Ce contournement est une urgence absolue , surtout depuis que de nombreuses artères importantes de la ville ont été réduites par le tramway.

Obs. 29

ANONYME

Il est urgent de réaliser ce projet!

Obs. 293

BLONDEAU Hubert

Je suis favorable à la réalisation du contournement ouest de Montpellier et ce dans les plus brefs délais. Le contournement permettra de désengorger le centre et contribuera donc à l'amélioration de la fluidité de la circulation, la diminution des émissions de CO2 et particules fines. Le trafic de transit disparaîtra et la vie des habitants sera facilitée. L'économie montpelliéraine a besoin de cet équipement pour être à la hauteur des autres grandes villes telles que Toulouse, Bordeaux...

Obs. 318

HERMAN Frantz

Il est important que le contournement Ouest de Montpellier se fasse le plus rapidement possible sous la forme d'une 2x2 voies avec carrefour dénivelé afin d'améliorer l'écoulement du trafic dans ce secteur régulièrement embouteillé du fait de l'incapacité de l'infrastructure actuelle à écouler le flux de véhicules.

Obs. 452

DEROCQ Jean-Marie

J'habite à Juvignac, considérant l'ampleur des embouteillages chaque matin et soir, le nombre d'heures perdues, la pollution engendrée et l'énorme retard pris à l'ouest de Montpellier sur les infrastructures routières, je pense qu'il est plus qu'urgent de procéder aux travaux du contournement. Les tergiversations n'ont que trop duré depuis des années.

Obs. 461

OBSERVATIONS DU PUBLIC

THOMAS Sylvie

Bonjour, habitant Montpellier depuis plus de 30 ans et n'ayant pas attendu la mouvance écologique pour me poser des questions, Je ne peut qu'appuyer la mairie, métropole etc....À construire au plus vite ce périphérique autour de la ville. Il nous delestera d'un nombre conséquent de voiture, camion, sûr l'avenue de la liberté et le centre en général. Il est clair qu'il faut du courage aujourd'hui pour construire de tels infrastructures, mais les associations faussement écologique ne doivent pas vous aveugler sûr cette épineuse mais vitale infrastructures. Merci.

Obs. 497

BEAUCHENE Daniel

la nécessité d'un contournement ouest de MONTPELLIER me semble tellement évidente que je ne comprends même pas pourquoi on se pose encore la question. Quand chiffrera-t-on en France tous ces coûts liés aux retards des prises de décision?

Obs. 498

LESSOILE Guy

bonjour, il est grand temps de réaliser enfin cette infrastructure qui aurait dû être réalisée déjà depuis très longtemps... dès les années 1980 elle était déjà nécessaire; elle est devenue encore plus indispensable maintenant, et il est très urgent de la réaliser; elle va permettre d'améliorer considérablement chaque jour la vie des très nombreux héraultais, en décongestionnant les trafics induits sur de petites sections de voiries totalement inadaptées voire obsolètes, de pouvoir les utiliser et réaménager pour des usages urbains, notamment pour les piétons, les deux-roues... et sécuriser ainsi l'ensemble de ces types de voiries. Au delà des usages locaux, elle est aussi nécessaire pour les trafics nationaux et favoriser le développement économique (dont touristique) de l'Hérault.Elle est donc INDISPENSABLE et sa réalisation URGENTE.

Obs. 5

MICHEL Laurent

Il est urgent de réaliser ce projet!

Obs. 502

JCH Jean-Claude

La saturation du trafic à l'ouest de Montpellier est un problème bien connu, devenu insupportable pour des milliers d'habitants. Le COM constitue la fin (ou presque) d'un aménagement routier logique à l'échelle de la métropole, pensé depuis longtemps comme en atteste les documents de planification existants. Qualifié de projet d'un autre temps par certains de ses détracteurs, il l'est effectivement du fait que bientôt 20 ans se sont écoulés depuis la première concertation le concernant ! IL EST TEMPS D'AGIR

A l'heure de la transition écologique, après celle du développement durable succédant à la protection de l'environnement, le développement volontariste des mobilités alternatives, transports en commun non polluants et modes doux, devenus actifs, s'impose comme une évidence. Il doit constituer un COMPLEMENT INDISPENSABLE au projet mais PRINCIPE DE REALITE OBLIGE, ne sera jamais suffisant pour constituer une alternative.

La réalisation de la ligne 5 de tramway est aussi une priorité et une urgence. Elle facilitera grandement les déplacements dans les quartiers ouest de Montpellier et dans les communes périphériques, d'autant plus si la ligne est étendue dans ces territoires. Mais elle ne réduira que modérément la circulation automobile du secteur à laquelle contribueront les déplacements des nouveaux habitants venus s'installer dans le corridor desservi par le tramway.

La réalisation d'un aménagement routier suffisamment dimensionné est donc impérative et urgente. La seule façon d'aller vite est d'approuver le projet dont l'utilité publique est incontestable, quitte à l'amender à la marge si nécessaire.

Obs. 536

COSTES Éric

Il est plus qu'urgent que ce contournement se fasse. Il est totalement incohérent de ne pas avoir de liaison rapide entre A750 et A 709.

Obs. 538

VERNIER Arthur

4/ Il est vraiment urgent de réaliser le Contournement Ouest de Montpellier en raison de la saturation de la circulation dans la ville de Montpellier et notamment l'avenue de la Liberté. C'est un élément essentiel pour une ville plus apaisée !

Obs. 548

CASSAR Michelle

En conséquence : OUI pour le contournement Ouest mais n'oublions pas les citoyens qui continuent à se retrouver coincés dans les bouchons chaque jour. Trouvons rapidement des solutions à ces problèmes, il s'agit d'une priorité.

Obs. 562

ANONYME

C'est un cri de désespoir qui est aujourd'hui poussé par toute la périphérie Ouest de Montpellier. Depuis des années nous subissons les argumentaires terriblement dogmatiques des opposants à toute évolution de nos infrastructures routières. Les opposants au lien obligent tous les travailleurs reliant le Nord à patienter dans des embouteillages dantesques au droit de Juvignac ou Grabel.

Les opposants au COM, veulent maintenant détruire notre espérance d'accéder à nos sites de travail sur le Sud Montpellier (ZAC Garosud qui est notamment mon cas personnel), dans des

OBSERVATIONS DU PUBLIC

conditions normales.

Les temps d'attentes dans les bouchons sont si insupportables que j'ai choisi, les jours où je n'ai pas de volumineux dossiers à transporter d'effectuer les 15 km en Vélo A/R de nuit en raison de mes horaires matinaux et tardifs entre mon domicile Murvielais et Garosud. Cela peut paraître vertueux mais dangereux en raison des sections non protégées (Pignan vers Murviel et au-delà du rond-point Genevaux pour relier Montpellier) et certainement pas accessible à tout le monde.

Le COM est un projet structurant pour notre avenir.

Tant d'années à attendre ce maillon qui nous aidera à nous désenclaver.

Ne gâchons pas cette opportunité qui aujourd'hui est rejetée par quelques opposants, éloignés de nos lieux de résidences, et manipulant des « boîtes à outils argumentaires » que l'on retrouve sur tous les projets de l'hexagone (TGV, aéroport, déviation, port etc...) Ne gâchons pas cette opportunité qui aujourd'hui est rejetée par quelques opposants, éloignés de nos lieux de résidences, et manipulant des « boîtes à outils argumentaires » que l'on retrouve sur tous les projets de l'hexagone (TGV, aéroport, déviation, port etc...)

Obs. 564

ANONYME

Habitant de saint georges d'orques, je ne peux que constater l'inadéquation actuelle du réseau routier montpellier ouest. Ces travaux sont absolument URGENT et doivent être fait le plus rapidement possible

que cela soit la semaine ou le week end il y a en permanence des bouchons pour accéder à montpellier.

donc a 100000% pour que les travaux autoroutiers nécessaires soient fait et qu'A750 et A709 soit reliés proprement.

les habitants de Saint Georges d'orques, de Pignan et de Laverune qui bossent à Montpellier souffrent tous les jours de cette situation, les bouchons créent une pollution beaucoup plus importante et une consommation d'essence très élevée (forcément 20 minutes matin et soir dans les bouchons en été, obligé de faire tourner la clim à fond...). Week end même soucis, les bouchons continuent ...

Obs. 569

TALIERCO Paul

L'Ouest de la Métropole a été la grande oubliée de ces dernières années. Le trafic routier est saturé quasiment à toutes les heures de la journée. Diversifier les modes de transport améliorera effectivement l'entrée de Montpellier mais ne changera en rien le transfert du trafic de l'A750 vers l'A9. Nous avons 30 ans de retard. Il faut absolument réaliser ce projet de contournement au plus vite.

Obs. 583

BONNEFOND Yves

Bien évidemment il faut réaliser ce contournement dans les plus brefs délais, depuis qu'on l'attend !!! Trop de véhicules, de poids lourds surtout

Mais quand ces travaux vont-ils commencer ?? C'est l'Arlésienne ! Pourtant il y a un magnifique panneau au rond point Genevaux !.....

Obs. 610

DAUPHIN Nathalie

Dans toutes les grandes et moyennes villes il existe des rocades pour le contournement.. je pense qu'il faudrait avant tout faire accélérer les travaux du rond point de Genevaux, puis construire très rapidement des pistes cyclables, et enfin favoriser le déplacement en bus, adapter et renforcer les lignes de bus avec des trajets plus directs. Des horaires vraiment adaptés...et alors là on verrait véritablement les besoins....mais les solutions les plus simples sont si longues à prendre alors on empile les réponses inappropriées, donc si tout cela met des années alors je suis favorable à regret à ce contournement car pour moi il y a d'autres alternatives moins coûteuses

Obs. 612

VINCENT Yves

Il apparait utopique de croire que le nombre de véhicule circulant sur l'ouest de Montpellier puisse diminuer dans l'avenir. En effet, l'arrivée permanente de nouveaux habitants dans la ville centre et la périphérie de la métropole et malgré la mise en oeuvre de moyens pour les déplacements "doux", le nombre de véhicules en circulation au quotidien au mieux se stabilisera. Or aujourd'hui, les bouchons sur l'itinéraire concerné sont une réalité quotidienne et à l'origine d'une pollution certaine. Il est donc impératif et urgent d'intervenir car en l'absence d'aménagements routiers la situation ne pourra pas s'améliorer pour les nombreux usagers qui résident sur l'ouest de la métropole. Ces bouchons se constituent à l'approche des giratoires actuels Genevaux, Rieucoulon, Bellevue. La fluidification de la circulation par la réalisation des ouvrages d'art projetés sur ces carrefours et les aménagements associés doit être la priorité car cela permettra de canaliser et d'évacuer rapidement le flux de véhicules qui circulent au quotidien entre l'A 750 et l'A9 et l'709. L'élargissement des voies ou leur augmentation pourraient se faire dans un second temps.

Obs. 619

ANTIER Jacqueline

Urgence pour ce contournement

Obs. 627

HUILLET Maria

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Il est urgent de réaliser enfin le contournement ouest de Montpellier. La situation actuelle n'a que trop duré: combien de milliers d'heures sont perdues toutes les semaines dans les embouteillages ? Sans parler de la fatigue engendrée inutilement qui conduit à l'énerverment et à l'insécurité routière !

Il est grand temps de réaliser une véritable rocade dans cette zone.

Le télétravail n'est pas la solution à tout: pour ma part comme bien d'autres, cela n'est pas possible.

Alors svp messieurs les décideurs politiques, mettez tout en oeuvre pour faire aboutir ce dossier le plus rapidement possible.

Je vous remercie par avance au nom de tous les usagers

Obs. 628

HUILLET Christophe

Il est grand temps que soit réalisé le contournement ouest de Montpellier. L'absence dans cette zone d'une véritable rocade 2 fois 2 voies provoque des embouteillages récurrents.

On assiste à des embouteillages récurrents en pleine campagne alors qu'il y a largement la place pour effectuer des travaux d'amélioration et de fluidification du trafic.

Au nom de tous les usagers comme moi, d'avance merci aux décideurs politiques de faire avancer ce dossier aussi rapidement que possible et de nous tenir au courant

Obs. 667

CHARVET Samuel

Il est inconcevable que deux axes structurant comme l'A9 et l'A750 ne soient pas raccordés. Cette situation qui dure depuis déjà depuis trop longtemps est nuisible pour l'environnement (pollution des nombreux véhicules arrêtés) et le développement économique de la zone (perte de temps de tous les professionnels pris dans les embouteillages).

Les bouchons sont permanents, il est plus qu'urgent que ce contournement soit réalisé !

Faisant le trajet tous les jours depuis Balaruc à Juvignac, cet équipement réduirait de 30% la durée du trajet.

De plus, d'un point de vu professionnel, il n'est pas envisageable de prévoir de déplacement depuis Juvignac vers Montpellier avant 9h00 tant l'état du trafic à l'heure de pointe est dégradé.

J'attends avec impatience la mise en service du contournement.

Obs. 668

CANCES Yves

Il est inconcevable que deux axes structurant comme l'A9 et l'A750 ne soient pas raccordés. Cette situation qui dure depuis déjà depuis trop longtemps est nuisible pour l'environnement (pollution des nombreux véhicules arrêtés) et le développement économique de la zone (perte de temps de tous les professionnels pris dans les embouteillages).

Les bouchons sont permanents, il est plus qu'urgent que ce contournement soit réalisé !

Faisant le trajet tous les jours depuis Balaruc à Juvignac, cet équipement réduirait de 30% la durée du trajet.

De plus, d'un point de vu professionnel, il n'est pas envisageable de prévoir de déplacement depuis Juvignac vers Montpellier avant 9h00 tant l'état du trafic à l'heure de pointe est dégradé.

J'attends avec impatience la mise en service du contournement.

Obs. 669

CARREEL Françoise

Habitante de la métropole mais pas de Montpellier, je travaille dans la métropole mais pas à Montpellier. Car il n'y a pas que Montpellier dans la métropole. J'ai essayé les transports en commun mais cela implique 2h30 de trajet par jour car non Mtp vers non Mtp ! Le vélo, j'ai essayé mais les pistes cyclables sont des pointillés et surtout trop de km pour mon âge. Toutefois oui je suis pour plus de pistes cyclables. Donc je n'ai pas le choix je dois y aller en voiture et passer par le rond point de 'Paulette' ! et ses embouteillages qui augmentent avec la politique d'urbanisation de la métropole ouest. Vous avez fait plusieurs enquêtes (sondages et comptages au bord des routes), vous savez donc que nous sommes nombreux non-Mtp vers non-Mtp et pourtant nous sommes de la métropole ou proche. Donc svp soyez cohérents, pour arrêter ces embouteillages et la pollution qui va avec, faites ce contournement en aménageant l'existant (pont, 4 voies, pistes cyclables) sans construire un nouveau circuit qui prendrait sur les espaces naturels déjà bien diminués. Dans l'espoir qu'au bout de 10 ans de promesses il y ait enfin de l'action utile, bonne journée

Obs. 670

LE GUEN A.

La préfecture de l'Hérault est une locomotive pour notre département depuis de nombreuses années. S'ajoute à cela, une attractivité naturelle du département qui induit un solde migratoire positif pour la zone urbaine de Montpellier mais également pour les territoires du nord et ouest de l'Hérault.

A la faveur de l'aménagement de l'A750 et de l'A75, et de la performance des transports en commun, les communes du nord de l'Hérault accueillent des nouveaux habitants dont certains travaillent dans la métropole ou dans ses alentours. Ainsi, l'aménagement du COM ne concernera pas que Montpellier mais il s'inscrit dans une logique d'équilibre de territoire et bénéficiera aux populations des communes des hauts cantons dont Lunas qui viennent travailler à Montpellier et dans ses alentours et qui n'ont pu résider dans la métropole.

Il est inconcevable que deux axes structurant comme l'A9 et l'A750 ne soient pas raccordés.

Le COM permettra ainsi de conforter les logiques de complémentarités entre le rural et l'urbain, en autorisant des connexions routières. De plus le COM permettra des déplacements vers l'est de l'Hérault, l'aéroport de Montpellier et la nouvelle gare TGV. De nouvelles mobilités collectives émergeront assurément grâce à cet axe de communication.

Ainsi le COM renforcera les territoires ruraux et facilitera leur développement économique.

Cette situation qui dure depuis déjà depuis trop longtemps est nuisible pour l'environnement et le développement économique de la zone.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 771

BARCIET Jean

J'ai appris récemment l'existence de cette enquête. Je suis sidéré qu'un projet datant de plusieurs décennies, après je ne sais combien d'années et d'études, ne soit pas encore réalisé, alors que la majorité des élus concernés se sont prononcés pour sa réalisation depuis déjà très longtemps. Sur le fond : les 3 candidats aux élections municipales de cette année avaient avec réalisme admis la nécessité de la jonction de deux autoroutes pour éviter d'amener dans Montpellier ou la périphérie des voitures ou des camions qui n'ont rien à faire. C'était pour eux comme je pense pour la population qui subit cette circulation une évidence. J'espère qu'au delà des idéologies abstraites ne tenant pas compte des réalités concrètes, dans la mesure où elles se fondent sur des idéalistes, on reviendra à la réalité des questions à résoudre et que le contournement prévu prévoyait de régler. C'est comme si on assurerait de part et d'autre d'un fleuve des routes à très grande circulation et qu'au dernier moment on décide de remplacer le pont prévu par un bac à dimensions restreintes. On crierait à la sottise ! J'espère de toute mes forces que le contournement sera réalisé suivant les modalités qui avaient été prévues, afin de pas encombrer et polluer Montpellier et ses abords.

Obs. 79

FOURCADE Mathieu

Il est urgent et vital de faire ce COM ! S'il vous plait, faites vite, ON EN PEUT PLUS. Tous les jours le rond point Genneveau est bouché un peu plus tôt dans la journée, engorgé par des camions. On perd un temps monstre, c'est dangereux, et polluant avec des moteurs au ralenti. Tous les jours le rond point Genneveau est bouché un peu plus tôt dans la journée, engorgé par des camions. On perd un temps monstre, c'est dangereux, et polluant avec des moteurs au ralenti. Cela aurait dû être fait depuis bien longtemps. Montpellier est la seule grande ville de France sans contournement routier digne de ce nom ! et ce dans une zone Urbaine avec la plus forte croissance démographique ! Les écologistes qui sont contre devraient réfléchir à deux fois, un énorme trafic de transit passe dans Montpellier (avenue de la liberté, rocambale, etc.) justement parce que ce contournement n'est pas réalisé !

Obs. 99

SANCHEZ Jean-Paul

Ce Contournement pour le territoire montpelliérain et régional est indispensable et doit être réalisé dans les plus brefs délais.

B.3 Avoir une vision à l'échelle de l'aire Montpelliéraine

Obs. 80

FOURCADE Mathieu

Pour les 30 à 50 prochaines années, il y aura toujours du trafic de transit entre 2 autoroutes, de plus si on veut vraiment limiter les flux de voitures, il faut une vision sur l'étalement urbain à l'échelle de l'aire Urbaine de Montpellier, mais qui est morcelée entre la métropole et différentes communautés de commune (une hérésie de plus !)

C.1 Demande information concernant l'expropriation

Obs. 733

MERCEREAU Marinette

Propriétaire de maison située B72 et copropriétaire de la B71 et BA70. La maison est en location, j'effectue actuellement des travaux d'entretien. Je souhaite savoir le nouveau tracé, étant une maison familiale, je regrette de falloir m'en séparer sentimentalement et matériellement cette maison étant en location depuis des années

Obs. 734

MERCEREAU Marinette

Je voudrais savoir la confirmation du projet et la date envisagée des travaux.

Obs. 736

BLANC Michel

Si notre terrain est impacté, nous voulons connaître la procédure exacte (dédommagement).

Obs. 739

ANTONINI Fernand

Quelle sera la procédure de dédommagement ?

Obs. 744

PASCAUD Diogène

Notre maison sur la parcelle BA74 est dans la zone d'utilité publique et semble touchée par le frappe d'alignement sur le mur façade route.

Obs. 745

PASCAUD Diogène

Des travaux importants sont à faire. Dans quels délais l'acquisition publique peut-elle se faire ?

Obs. 746

PASCAUD Diogène

Ce délai est très important dans l'investissement à mettre, car il s'agit d'une maison louée. Vais-je rentrer dans mon argent ? L'investissement est-il perdant ? Merci de votre réponse la plus rapide possible.

C.2 Impacts pendant les travaux**Obs. 38**

ALLEMANDI Nathalie

le rond point de paulette est deja saturé , qu'en sera t il pendant les travaux ?

Obs. 45

GARCIER Sophie

Ce contournement est nécessaire bien que tardif!! J'ai peur que les travaux rendent invivables les déplacements sur cette zone déjà lourdement embouteillée sans travaux! Comment va être géré le flux de véhicules sur cette période?

Obs. 607

PAVIA Laurie

Je souhaiterai avoir des informations précises sur le contournement ouest car nous sommes touchés en première ligne par les modifications. Notre maison se situe en bordure de la rue de Bionne et la voie rapide. Comme nous sommes impactés directement, serait-il possible qu'une personne nous explique clairement les modifications qui vont avoir lieu à proximité de notre maison. Nous nous posons beaucoup de questions. Nous insistons sur la mise en place de murs anti-bruit car nous sommes très proches et le bruit est très nuisible.. Sur le dossier il est stipulé que vous prévoyez d'isoler les murs de notre maison. Pouvez-vous nous donner des précisions à ce sujet. Une partie de notre maison est en pierre et nous ne voulons pas les recouvrir. Comment allez-vous procéder?

Qu'allez- vous faire pour la pollution, nous souhaiterions un maximum de végétations autour de cette construction (pont).

Notre terrain va-t-il être touché?

Est-il possible de demander des murs de clôture en plus des murs anti-bruit pour nous isoler de manière acoustique.

Quel est le devenir de la rue de Bionne? Va -t-elle être en sens unique ?

J'espère que les travaux vont être bien pensés pour nous riverains qui allons subir le bruit, la poussière...

Notre opinion est partagée

Nous sommes favorables par rapport au bruit et à la pollution. Actuellement la circulation est catastrophique. Les gens klaxonnent toute la journée car ils se disputent pour passer (passage de 2 voies à une voie). Nous assistons à des files de voitures interminables. Les rues adjacentes commencent elles aussi à être saturées aux heures de pointe.

Mais nous ne savons pas si les modifications prévues vont réellement être bénéfiques. Ne vont-elles pas amener encore plus de circulation ?

Obs. 735

BLANC Michel

Pendant la période des travaux, nous souhaitons savoir précisément l'impact des travaux sur la rue de Bionne et les terrains riverains, particulièrement notre propriété.

Obs. 738

ANTONINI Fernand

Notre maison se situe le long de la RD132 entre le RP Geneveaux et le RP Rieucoulon. Nous aimerions connaître l'impact sur la propriété et la date de réalisation du projet.

Obs. 741

PAVIA Laurie

Je souhaite avoir des précisions sur les travaux effectués au niveau du rond-point Maurice Geneveaux

Obs. 742

PAVIA Laurie

Quel impact les travaux vont-ils avoir sur la rue de Bionne, nos terrains et nos maisons

Obs. 754

VINCENT Céline

Mais nous nous demandons où va passer le trafic pendant les travaux en effet nous nous situons sur la D5E1 (route de Lavérune) et nous craignons d'être impacté par les voitures et les camions (noté que la D5E1 dispose d'une interdiction de circulation des camions) mais cette petite route devient vite une "autoroute" durant les heures de trafic (matin et soir) Merci de répondre à mes inquiétudes

Obs. 758

SCI Le Rieucoulon

Propriétaire SCI Le Rieucoulon rue Alexander Fleming à Saint-Jean-de-Védas BC n° 18 au cadastre Je désirerais connaître la gêne procurée par les travaux pour accéder à mes locaux commerciaux situés rue alexander Flemeing. Connaître la date de début des travaux et la durée. Est-ce que mes locataires pourront toujours utiliser leurs places de parking ?

Obs. 84

WEIBEL Julie

Quand est ce que vont débiter les travaux sur le carrefour Maurice Geneveaux ? Quand est ce qu'il seront terminés ?

OBSERVATIONS DU PUBLIC

C.3 Accès au COM

Obs. 748

KOFRIVICA Rajko

Propriétaire du terrain section BA25 au chemin de Rieu Coulonest-ce que ce terrain aura un accès direct du côté de la 4 voies, mais desservi par des contres-allées

Obs. 82

WEIBEL Julie

Problématique relative à l'accès des semi-remorques aux parcelles PK 57 et PK 60. Actuellement, des poids lourds et super-lourds (semi-remorque) empruntent la rue de Bionne depuis le rond-point Maurice Genneveux pour accéder à notre propriété située au 2483 Rue de Bionne à Montpellier. De nombreuses entreprises ayant leur dépôt sur la propriété dépendent de cet accès poids lourds. Il est indispensable que soit conservé l'accès aux poids lourds jusqu'à l'entrée de notre propriété dans le projet de réaménagement du carrefour Maurice Genneveux. Il en va de l'avenir de ces entreprises.

Obs. 83

WEIBEL Julie

Comment accède-t-on à la COM en direction de Millau depuis notre propriété ? Comment accède-t-on à la COM en direction de l'A709 depuis notre propriété ?

D.1 Pas de feux tricolore au niveau des diffuseurs

Obs. 2

DOUAY-GRUMELARD

Cependant, ce projet ne peut être viable que si l'on n'ajoute pas de feux tricolores au niveau des diffuseurs. Ce serait une grave erreur car nous remplacerions un mal par un pire en heures moins chargées. En effet, quand le trafic est moins chargé, nous avons la possibilité de nous engager directement sur les rond-points alors qu'avec un feu, nous devons nous arrêter.

Obs. 32

BOUCHARD Éméric

Le contournement est une bonne chose, SI et SEULEMENT SI, tous les ronds points actuels sont maintenus, voir améliorer, sans remplacement par des feux.

Obs. 46

GARCIER Sophie

Sur l'image donnant vision du rendu après travaux, il semblerait que des feux tricolores soient prévus en dessous du pont. Les feux c'est l'horreur sur les axes très empruntés. Les ronds points fluidifient. N'est-il pas envisageable de prévoir un giratoire pour les échanges de circulation sous l'ouvrage enjambant l'actuel giratoire de Genneveux? Il en va de même pour les autres giratoires présents au niveau de carrefour sur la route de Sète.

Obs. 694

ANONYME

Cependant, je suis très septique sur le fait de remplacer les carrefours giratoires Maurice Genneveux et Rieucoulon en carrefour à feux. Je crains que le gain de fluidité qu'apporte le projet de COM soit tout simplement neutralisé sur les axes Ouest/Est (entrée et sorties de ville de Montpellier, par la mise en place de feux à ces 2 points de circulation. Le maintien de carrefour giratoire devrait être privilégiés (comme au carrefour Agropolis).

D.10 Nuisances sonores

Obs. 149

ANONYME

Habitante de Juvignac, en front d'A750, nous subissons tous les jours le bruits des voitures, moto et camions qui passent à vive allure. Il est grand temps et largement souhaitable de prévoir un mur anti bruit qui protégera les riverains de l'A750 de plus en plus nombreux sur Juvignac.

Obs. 374

DAVID Guilhem

Bonjour, j'habite a proximité du tracé. Je peux affirmer que : * Le trafic actuel est important et les ralentissements fréquents, a l'approche des ronds points du Rieucoulon et de genevaux,

* Il génère beaucoup de bruit lorsque la circulation est fluide.

Je suis donc a priori favorable au com, sous réserve que soit prise en compte la problématique du bruit.

Obs. 418

BERTHELOT Claude

Riverain de la RN109 à Juvignac et membre de l'Association « Ras les Oreilles », je ne suis pas opposé à ce projet en apportant tout de même quelques remarques environnementales afin de préserver la qualité de vie et la santé des habitants de notre commune : • Depuis la mise en place de l'actuelle déviation de Juvignac (RN 109) en 1993, le trafic n'a pas cessé d'augmenter et le tracé proposé par le COM va encore faire exploser le nombre de véhicules qui l'emprunteront. Il est donc impératif de limiter au maximum les nuisances sonores en créant des protections phoniques efficaces (murs anti bruits) tout le long de la traversée de Juvignac et en limitant la vitesse à 90 km/h sur tout le tracé. • La pollution de l'air et les problèmes de drainage des eaux pluviales notamment au niveau du franchissement de la rivière Mosson sont également à prendre en compte. Dans le contexte particulier que nous avons traversé (confinement puis dé

OBSERVATIONS DU PUBLIC

confinement), nous avons pu directement constater l'influence de la circulation automobile sur notre environnement et j'espère M. le commissaire enquêteur que vous en tirerez toutes les conséquences pour les habitants de Juvignac.

Obs. 522

ANONYME

Mais je souhaiterais tout de même qu'on prenne en compte qu'il va y avoir beaucoup plus de trafic et que la portion de la N109 à Juvignac qui est bordé d'habitation est déjà très très bruyante à ce jour (même avec un enrobé acoustique), donc il serait indispensable de prévoir des murs anti-bruit pour la tranquillité de tous les riverains de ce projet.

Obs. 608

NENCIONI Sébastien

Ce projet est aujourd'hui une nécessité car aucune jonction routière n'existe entre l' A750 et l'A9. Cependant le phasage de ce projet et son contenu sont discutables ainsi que son coût, en effet il apparaît important de créer des structures permettant le passage de giratoires de façon prioritaire.

Les choix techniques notamment la création d'une double voie de circulation, un souterrain du Rieucoulon jusqu'à l'A709/A9 paraissent démesurés du fait du nombre de voies 2 X 2 X 2 + les pistes cyclables.

Rappelons que l'objectif de ce projet était d'améliorer le confort des usagers et des riverains. Ainsi en doublant les infrastructures routières le nombre de véhicules empruntant la chaussée sera croissant et par conséquent créera des nuisances et des pollutions supplémentaires pour les populations environnantes.

Par conséquent il est demandé aux autorités compétentes de bien vouloir réaliser un projet respectueux des populations environnantes notamment en installant des protections antibruit le long de l'ouvrage, mais aussi de choisir un revêtement antibruit limitant le bruit de roulement des véhicules.

Merci de la bonne prise en compte des demandes.

Obs. 618

LANAU Laurie

habitante de Juvignac au niveau de la voie rapide. favorable au contournement.

cela va créer une fluidité énorme jusqu'à Saint-Jean-de-Vedas car le trafic de l'A75 est de plus en plus intense depuis quelques années.

cependant il serait préférable de mettre un mur antibruit le long des habitations le trafic est déjà dense et le passage des camions sera plus important

en espérant que cette demande soit enfin réalisée après multiples demandes depuis des années

Obs. 664

ANONYME

En prévision de l'augmentation importante du trafic sur D 13262 après travaux, une mise en place du mur antibruit efficace côté SUD au minimum sur toute la longueur de l'allée de la Marqueroise serait INDISPENSABLE ;

Les centaines d'habitations se trouvant à < 500 m de distance par rapport à cette nouvelle bretelle autoroutière .

Obs. 701

MOUTON Martial

En ce qui concerne l'étude acoustique du projet 'contournement Montpellier-Ouest', il serait très souhaitable de prévoir la mise en place d'une protection acoustique supplémentaire pour protéger les lotissements situés sous le château d'eau de Saint-Jean-de-Vedas. En effet, les lotissements, situés entre l'allée de la Marqueroise et les Hauts de Saint-Jean (et dont les premières maisons ne sont situées qu'à 400m du COM) sont exposés aux nuisances sonores du nouveau projet. Le projet prévoit la mise en place d'un merlon phonique côté lotissement de la Fermaude pour le protéger, ce qui est compréhensible. Cependant, ce merlon va avoir pour effet de renvoyer le bruit sur le versant qui lui fait face et qui est très dense en habitations. Ceci va aggraver la situation actuelle pour un nombre important d'habitants de Saint-Jean. Ce point peut être fortement atténué par la mise en place d'une protection phonique symétrique au merlon côté Fermaude dont le détail est explicité dans le document joint. Cette disposition aurait peu ou pas d'impact financier sur le projet et améliorerait le quotidien des védasiens impactés..

Obs. 737

BLANC Michel

Comment cela va-t-il se passer concernant la nuisance sonore et la circulation durant toute cette période de travaux et par la suite. Nous demandons IMPERATIVEMENT la présence de murs anti-bruit.

Obs. 740

ANTONINI Fernand

Pour le bruit, qu'envisagez-vous ?

Obs. 743

PAVIA Laurie

Nous souhaitons que les nuisances sonores soient prises en compte ainsi que la pollution. Garder un maximum de végétation pour lutter contre la pollution. Des murs anti-bruit.

Obs. 750

DOUCET Gilles

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Une attention toute particulière à la protection anti-bruit

Obs. 755

VINCENT Céline

Le bruit est aussi une de nos préoccupations des murs anti-bruit seraient une bonne solution, même en zone agricole

Obs. 761

F. Henri

Je rajouterai que les aménagements à réaliser doivent intégrer murs antibruitphoniques

Obs. 85

MUSNIER Miguel

Compte tenu du caractère très urbain de la situation du projet, il serait judicieux de limiter la vitesse sur le projet à 70km ,afin d'atténuer les nuisances sonores , réduire la pollution, et fluidifier la circulation qui va augmenter sur cet axe. Dans le même ordre d'idée ,mettre en œuvre des enrobés phoniques sur l'ensemble du tracé

Obs. 86

MUSNIER Miguel

MISE EN PLACE D'UNE PROTECTION ACOUSTIQUE SUPPLEMENTAIRE POUR PROTEGER LES LOTISSEMENTS SITUES SOUS LE CHATEAU D'EAU DE SAINT JEAN DE VEDAS:
Les lotissements situés entre l'allée de la Marquerose et les hauts de Saint Jean (et dont les premières maisons ne sont situées qu'à 400m du COM) sont exposés aux nuisances sonores du nouveau projet. Le projet prévoit la mise en place d'un merlon phonique coté lotissement de la Fermaude pour le protéger ,ce qui est compréhensible. Mais ce merlon va avoir pour effet de renvoyer le bruit sur le versant qui est lui fait face ,et qui est très dense en habitations, ce qui va donc aggraver la situation actuelle pour un nombre important d'habitants de Saint Jean de Vedas. Ce point pourrait être fortement atténué par la mise en place d'une protection phonique symétrique au merlon coté Fermaude ,dont le détail est explicité dans le document joint. Plus encore ,cette disposition ,si la création d'un merlon en terre était retenue ,n'aurait peu ou pas d'impact financier sur le projet.

Obs. 87

MUSNIER Miguel

ETUSES ACOUSTIQUES Le bruit supplémentaire qui va être produit par cet axe étant l'une des enjeux majeurs du projet qui passe dans des zones très urbanisées, il est nécessaire de produire une synthèse compréhensible par tous, de l'impact sous forme d'une carte des isophones acoustiques permettant de comparer en tout point la situation actuelle ,et celle du projet avec ses protections Cela permettrait à chacun de comprendre plus facilement comment il va être impacté.

Dans le même ordre d'idée ,il est indispensable de mettre en place des enrobés phoniques ,qui ont un effet réducteur de bruit important. A noter que la commune de saint Jean de vedas vient de réaliser des travaux pour mettre des enrobés phonique sur l'allée de la Marquerose: quel intérêt si il n'y en a pas sur le nouveau projet du COM?

Obs. 91

MUSNIER Miguel

MISE EN PLACE D'UNE PROTECTION ACOUSTIQUE SUPPLEMENTAIRE POUR PROTEGER LES LOTISSEMENTS SITUES SOUS LE CHATEAU D'EAU DE SAINT JEAN DE VEDAS:
Les lotissements situés entre l'allée de la Marquerose et les hauts de Saint Jean (et dont les premières maisons ne sont situées qu'à 400m du COM) sont exposés aux nuisances sonores du nouveau projet. Le projet prévoit la mise en place d'un merlon phonique coté lotissement de la Fermaude pour le protéger ,ce qui est compréhensible. Mais ce merlon va avoir pour effet de renvoyer le bruit sur le versant qui est lui fait face ,et qui est très dense en habitations, ce qui va donc aggraver la situation actuelle pour un nombre important d'habitants de Saint Jean de Vedas. Ce point pourrait être fortement atténué par la mise en place d'une protection phonique symétrique au merlon coté Fermaude ,dont le détail est explicité dans le document joint. Plus encore ,cette disposition ,si la création d'un merlon en terre était retenue ,n'aurait peu ou pas d'impact financier sur le projet

D.11 Prolonger le COM

Obs. 396

DOUTRE Alexandre

Je suis en revanche très surpris de voir que la RD612/route de Sète ne soit pas intégrée dans ce projet. Pire, dans le document en PJ, on comprend que le COM n'est pas le prolongement de la RD612/route de Sète avec une bretelle vers l'A709. Le COM s'arrête au Mas de Grille de St. Jean de Védas par des bretelles vers l'A709. Sans logique départementale vers Sète et sans être un vrai périphérique (comme à Paris). Original et propice à un nouveau projet dans quelques années. De manière générale, la route de Sète a besoin de cette liaison. En direction de Montpellier, 300 mètres avant le pont sur la Mosson, la 2x2 voies à 110 s'arrête et le route devient vraiment ridicule :- passage à 2x1 voie et 70km/h- on roule sur un pont du XVIII° (donc 2 voies étroites qui seraient parfaites pour une piste cyclable)- il n'y a pas d'accès vers l'échangeur actuel de St. Jean de Védas "Ouest" (et donc vers les A709 et A9)- le carrefour D612/D116E1 ne donne pas priorité à la D612 (pour favoriser les camions de laZAC de la Lauze?). Pourquoi ne pas faire un rond-point avec pont ou sous-terrain comme dans le nord de Montpellier?- Et maintenant dans ce projet, pour la jonction COM/RD612/route de Sète à l'A750, il faut attendre la dernière et troisième option dans le document "Synthèse du projet de Contournement Ouest de Montpellier (en planches) du 14/9/16 (en bas à droite de la 2ème planche) pour que la route de Sète obtienne une bretelle vers Nîmes (mais rien vers Perpignan/Béziers?). Pour les voies locales il serait intéressant que le COM en 2X2 se prolonge en 2x2 voies sur la RD612/route de Sète (avec un nouveau pont 2x2 voies sur la Mosson) et il devrait y avoir un vrai échangeur "Mas de Grille : COM/RD612/route de Sète - A709, permettant, de circuler dans toutes les directions.Ou alors, il faut une vision 'périphérique parisien' : le COM se prolongerait vers l'A709 (voies principales, sans bretelle) avec un échangeur permettant d'aller vers A9 et RD612/route de Sète (permettant, là aussi, de circuler dans toutes les

OBSERVATIONS DU PUBLIC

directions. Pour l'accès au réseau national (A9), l'échangeur de St. J. de Védas "Ouest" pourrait alors reprendre son droit et permettre aux Montpelliérains de l'ouest de prendre l'A9 vers Nîmes... et donc aux usagers allant d'est en ouest et ayant raté le périphérique de Montpellier à Baillargues, de ne pas aller jusqu'à Sète! Pourquoi avoir imposé l'A709 aux Montpelliérains de l'Ouest pour aller/revenir à/de Nîmes? La barrière de péage était déjà en place... En allant à Nîmes, éviter les bouchons d'Odysseum n'a pas de prix! Connectez cet échangeur "A9" à la RD612/route de Sète via la rue Saint-Exupéry, et cela serait parfait. Il est possible que le 'futur' passage de la LGV vers Perpignan remodèle ce secteur avec ses routes et ses accès ZAC de la Lauze. Anticipons ces travaux en faisons des infrastructures permettant son passage. N'attendons pas cette Arlésienne.

D.2 Aménagement des diffuseurs, des ronds-points

Obs. 3

DOUAY-GRUMELARD

Il faut conserver les ronds-points mais faire passer les ponts dessus.

Obs. 33

BOUCHARD Éméric

Il faut aussi prévoir des entrées et sorties du contournement tout le long du parcours, par exemple, rond point de Geneveaux, entrée sur le contournement pour aller sur l'A709 directement, ou bien sortie pour rejoindre Saint Jean de Védas par exemple. (idem à Rieucoulon). Et ce tout en laissant les ronds points actuels ! sinon le transit A750 A709 sera fluidifié, mais le local empiré (par exemple Lavérune => Rieucoulon qui est déjà très encombré, avec des feux ce serait bien pire (la suppression des ronds points aggravera la situation actuelle même avec une moindre circulation globale liée à l'ouverture du contournement). Second point ; Qu'est t il prévu vers Chronodrive et l'espace Saint Jean / Carrefour ? je ne vois pas où va passer la 2*2 voies sans empiéter sur la 2*2 actuelle déjà ultra saturée. Il faudrait que vous mettiez des plans du projet détaillé ou des options avec des vues satellites détaillées. Il est primordial que les accès vers l'A709 soit en direction de Montpellier ET de Toulouse (qui semble avoir été oublié). Sinon, le flux va passer par Saint Jean pour rejoindre l'échangeur de Saint Jean. Cet échangeur, avec les constructions de Saint-Jean ainsi que la clinique, est déjà saturé

Obs. 6

DRIOT Antoine

Très favorable pour le projet de contournement, aussi s'il est possible de faire un aménagement au niveau du rond point Maurice Geneveaux et Du rieuoulon, via des ponts ou autre, cela permettrait de soulager au mieux le trafic

Obs. 65

LADRIX Anny

Les aménagements des carrefours de "Paulette" et du Rieucoulon auraient du être mis en place dès le départ et ils doivent être faits de toute urgence pour desserrer les nœuds et les embouteillages qui génèrent des pertes de temps et de la pollution .

Obs. 666

AUBERT Jean-Paul

Pour le COM nous n'avons pas besoin d'une autoroute, mais simplement d'une amélioration et d'une fluidification de l'axe existant, sans élargissement, en améliorant les principaux points de blocage (les deux ronds-points et le croisement avec la ligne de tramway). Comme le préconise le président de la Métropole un boulevard urbain est suffisant. Des tarifs incitatifs doivent être proposés aux usagers de L'A75 pour rejoindre Lyon via Béziers, surtout pour les poids lourds, trajet supplémentaire largement compensé par les pertes de temps sur le COM actuel. Le tronçon Béziers Nîmes devrait être gratuit pour ces usagers. Pour gagner quelques secondes, l'échangeur NORD ne justifie pas la consommation de terres agricoles ou naturelles supplémentaires. Les cheminements doux indispensables pour relier Fabrègues ou Saint-Jean de Vedas à Montpellier sont eux prioritaires et seront beaucoup plus simples à réaliser si le projet redevient ce qu'il devrait être : un boulevard urbain. La priorité doit être la réalisation du LIEN et de la LICOM, prolongement du lien jusqu'à Villeneuve-lès-Maguelone (D986), pour les habitants de l'Ouest de Montpellier. Il est surprenant de voir que la RD612 (route de Sète) ne soit pas complètement intégrée dans ce projet. Le COM s'arrête au Mas de Grille de St. Jean de Védas par des bretelles vers l'A709, il est seulement fait état d'une bretelle de la RD612 vers Nîmes, mais rien vers Perpignan/Béziers. Le pont du XVIII ème siècle sur la Mosson fait obstacle au raccordement en 2x2 voie de la RD612 et du COM. Aucuns déplacements doux ne sont envisagés pour rejoindre le Mas de Grilles à Villeneuve-lès-Maguelone. Tout cela se justifie peut-être par le fait qu'il est possible que ce secteur soit à remodeler en fonction du futur passage de la LGV vers Perpignan, notre arlésienne locale. Dans l'attente de l'aboutissement de ces projets, la RD612 (route de Sète) doit être connectée à l'A709 via la rue Saint-Exupéry de la ZI de la Lauze au travers d'un rond-point sur la RD612. OUI a un axe routier à l'ouest de MONTPELLIER mais NON au COM, tel qu'il est proposé.

Obs. 98

SANCHEZ Jean-Paul

L'agglomération de Rennes, comparable à celle de Montpellier, dispose d'un contournement en très grande partie à 2x3 voies. Ne faudrait-il pas prévoir les structures (aménagements, ponts, tranchées) pour 2x3 voies même si la réalisation se fait en 2x2 voies ? Ceci d'autant plus que sur votre plaquette vous prévoyez un trafic entre 60 000 et 90 000 véhicules par jour en 2032, plus du double d'aujourd'hui !

Obs. 30

ANONYME

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Ce projet me semble une évidence mais encore faut il qu'il soit bien pensé. Je parle en terme de fluidité pour les voitures mais également pour tous les autres transports. Pensez aux voies dédiés pour les bus. aux transports doux. Les vélos ont besoin de voies larges et dédiés dans les deux sens au même titre que les voitures. Les piétons ont besoin de voies dédiés également. Pensez également aux lieux de convivialité : des bancs et des espaces verts.

Obs. 756

VINCENT Céline

Un tracé pour les vélos qui suivrait le projet me semble très intéressant.

Obs. 770

LE VAN Anne-Rose

Il est indispensable de desservir les communes de l'Oest de Montpellier, Mais une desserte routière risque d'augmenter les encombrements et de ne pas résoudre les difficultés des habitants de ces communes de l'Ouest de Montpellier pour entrer dans la ville, c'est notamment essentiel pour les lycéens, les étudiants et les travailleurs. Or les études montrent que toutes nouvelles infrastructure routière est très rapidement embouteillée et crée plus une augmentation de la circulation routière qu'une solution. Il faudrait réfléchir à des solutions pérennes: 1) pistes cyclables rapides sécurisées permettant de relier l'Oest de la métropole et la ville centre 2) la ligne 5 de tram qui permettrait notamment aux personnes ayant besoin de trajets quotidien de se rendre rapidement en centre ville

Obs. 88

MUSNIER Miguel

PISTES CYCLABLES ET PIETONNIERES: Si le projet du COM est nécessaire, il n'en reste pas moins que les déplacements doux doivent être privilégiés. Pour cela il est nécessaire que le projet intègre des aménagements qui facilitent la communication entre les centres ville des villages connexes (Saint Jean de Vedas, Juvignac, Montpellier) et: - Genneveux pour la ligne 5 et Victoire 2 (ou des équipements de parkings à vélos sont à prévoir) - le centre de Montpellier - Genneveux et Juvignac - Saint Jean et Laverune par Genneveux - La Fermaude et Genneveux Cette analyse manque dans le dossier soumis à l'enquête publique

Obs. 9

PEREZ Ronan

penser à l'emplacement d'une piste cyclable le long du tramway entre les arrêts Sabines et St Jean le Sec. (Ceci afin que le tablier supportant le tramway au niveau de l'arrêt Victoire 2, qui passe au-dessus du COM, soit de la largeur: tramway + trottoir + piste cyclable double sens!). Cette piste cyclable permettrait de rejoindre St Jean de Védas Centre-Comédie en 15min à vélo. Ce qui est l'un des 4 objectifs du projet: "limiter le trafic routier vers le centre urbain [de Montpellier]". Au vu du nombre d'habitants à St Jean de Védas, en plus de ceux fraîchement qui sont arrivés et continuent d'arriver dans le nouvel écoquartier Roque Fraisse, cela me semble une demande légitime. On pourrait envisager la création d'une piste cyclable par le rond point du Rieucoulon mais sans vélo électrique, la pente du rond point du Rieucoulon vers St Jean de Védas est ardue, puis surtout le rond point du M est un endroit très dangereux pour les cyclistes. Donc relier Montpellier à vélo par cet endroit est plutôt réservé aux cyclistes confirmés dans l'état actuel.

D.4 Protection paysagère

Obs. 10

PEREZ Ronan

Au niveau de l'esthétique du COM, faire particulièrement attention car le COM passe quand même dans une zone urbaine donc ne pas faire de projet autoroutier trop grossier. Ne pas penser 'barrage' mais plutôt ligne entre 2 points avec végétation autour et multimodalité avec les transports doux/actifs. Le but n'étant pas de séparer St Jean de Védas de Montpellier, mais au contraire, de les rapprocher.

Obs. 751

DOUCET Gilles

Arborisation des abords afin que l'impact de cette infrastructure soit limité

D.5 Limitation de vitesse

Obs. 11

PEREZ Ronan

Une vitesse à 90km/h serait préférable tant pour le bruit que la pollution, cette vitesse étant déjà effective sur l'A709 (alors que celle-ci compte 2x3 voies). Quand 90% du parc automobile sera électrique (donc voitures moins polluantes et bruyantes), le passage à 110km/h pourra être réétudié.

Obs. 224

BÉNÉTEAU Charly

nécessaire pour éviter les engorgements il faut revoir les entrées et supprimer le 110 pour remettre à 130 entre saint Jean de vedas et Baillargues cette route n'est pas dangereuse. et pour la portion à 90, c'est pareil 110 sera bien moins dangereux que 90 les gens regardent plus le compteur que la route. seul point à laisser à 90 le passage sous l'autoroute direction Baillargues

D.6 Faciliter les accès à Montpellier

Obs. 15

NAZ Freddy

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Ce contournement est une bonne idée pour fluidifier le trafic entre les deux autoroutes. Mais à mon avis le problème sera le même pour les habitants de l'Ouest de Montpellier. Entre toutes les communes, saint Georges d'orques, Murviel , Pignan, Saussan, Fabrègues, Lavérune, Poussan Gigean, Cournonsec, Cournonterral, Monbazin et saint Jean de védas, cela représente environ 65000 habitants. Beaucoup se rendent le matin à Montpellier pour aller travailler. Si vous prenez simplement une carte routière vous vous rendez compte qu'il y a SEULEMENT 3 ACCES pour se rendre à Montpellier (Par l'A75 , par Lavérune et par saint jean de védas) . On pourrait rajouter la route de sète et L'A709 mais pas pour les communes citées précédemment. Tous les matins 3 entonnoirs pleins à ras bord. Ne pourrait-on pas créer plusieurs autre accès annexes, plusieurs ramifications des routes existantes. Aucune routes relie Lavérune à Saint jean de védas par exemple une aberration, un petit pont pour enjamber la Mosson et c'est réglé moins de véhicule emprunteraient le rond point de Paulette. Il ne faut pas que cette voie rapide devienne un rempart autour de Montpellier.

Obs. 465

DAVID Guilhem

Si le projet se concrétise, il faudra aussi veiller à conserver les accès sous la route qui permettent à de nombreux montpelliérains et vedasiens de traverser à pied ou à vélo en toute sécurité.

Obs. 77

SIMONNET Frédéric

Ce projet est vitale et urgent. Tout les matins, pendant plusieurs heures, l'accès vers Montpellier ou vers l'A709 est un véritable calvaire. Habitant la commune de Gignac, j'attends le démarrage de ces travaux avec impatience. Il est primordial d'optimiser les accès vers Montpellier, car ce sont eux qui génèrent le plus de bouchons, jour après jour, en se répercutant sur les autres axes. Donc il ne faut pas que les futures bretelles de sorties du prolongement de l'A750, viennent perturber la circulation vers l'A709 !

Obs. 89

MUSNIER Miguel

REDUCTION DE LA CIRCULATION DANS LES VILLAGES CONNEXES AUX PROJET L'un des objectifs du projet, souligné dans le dossier d'enquête, est de réduire les circulations de transit dans les villages comme Saint Jean de Vedas. Or ce volet ,qui va nécessiter des aménagements dans le village de saint jean de vedas (gendarmes couchés, signalisation verticale et horizontale, aménagements de voiries à sens unique ...) n'est pas du tout étudié dans le dossier d'enquête public. Pour que le projet porte effectivement ses fruits, ces dispositions sur les voiries connexes doivent faire l'objet d'une étude ,et que leur financement (le cout et la réalisation des travaux) soit intégré dans le cout du projet . SINON ,IL NE POURRA ETRE DEMONTRE QUE LE PROJET REpond BIEN A L'UN DES SES OBJECTIFS PRINCIPAUX

D.7 Réaliser une sortie directe sans passer sous le pont de Saint Georges

Obs. 24

BOU Rémi

réaliser aussi une sortie direct sans passer sous le pont de Saint Georges (en orange sur la photo)

D.8 Réaliser la LICOM

Obs. 67

LADRIX Anny

En ce qui concerne le raccordement de l'A 750 , de l'A 9 et un vrai contournement de la ville de Montpellier l'achèvement de la licom doit être privilégié.

D.9 Passage pour animaux sauvages

Obs. 762

F. Henri

dispositifs pour laisser passer les animaux sauvages qui vont boire dans le Rieucoulon

E.1 Prolongation de la ligne de Tram

Obs. 39

ALLEMANDI Nathalie

Un tram sur ce trajet sera aussi a mettre en place

Obs. 4

STA-M'RAD Essia

L'aménagement est une bonne idée mais je ne comprends pas pourquoi le terminus du tram ne va pas jusqu'à la ZA nord de Laverune pour éviter que les habitants de Pignan, Cournonterral.... traverse le village déjà pleins de bouchons?

Obs. 66

LADRIX Anny

Il est urgent de réaliser enfin la ligne 5 de tramway, de mettre en place une vrai politique de transport en commun et d'aménager des pistes cyclable pour favoriser les moyens de transports doux.

Obs. 695

OBSERVATIONS DU PUBLIC

ANONYME

Enfin, il est aussi très important de réaliser les 2 projets complémentaires que sont le LIEN et la ligne 5 de tramway jusqu'à Lavérune.

E.2 Augmenter les taux de passage des tramway

Obs. 7

PEREZ Ronan

Selon le rapport bilan de la concertation de 2016, en page 43, il est écrit que l'un des 4 objectifs du projet est de "Valoriser les accès au réseau multimodal pour limiter le trafic routier vers le centre urbain [de Montpellier]". De ce fait, si l'on pousse les citoyens à prendre plus souvent le tramway depuis le COM (multimodalité voiture-tramway) il faudrait que le tramway aille lui aussi plus souvent vers le COM. Et donc que le taux de passage du tramway à l'arrêt Victoire 2 soit quasiment le même qu'aux Sabines, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui. Le taux de trafic de personnes prenant le tramway depuis St Jean de Védas a notamment augmenté ces dernières années depuis la création du nouvel écoquartier Roque Fraisse et ses milliers de nouveaux habitants et continuera à s'accroître jusqu'en 2025, fin de cette ZAC. Après la mise en service du COM et la fin de Roque Fraisse, je suggère que le taux de passage de tramways vers St Jean de Védas soit revu à la hausse.

E.3 Créer des parkings P+Tram de taille suffisante

Obs. 752

DOUCET Gilles

Une vision globale de ce secteur doit être retenue aux vues de l'arrivée de la ligne n°5 du tram et des parkings nécessaires

Obs. 8

PEREZ Ronan

Les parkings de Khan, Maisons du Monde et Carrefour servent déjà en partie de parking-relais tramway. Et en poussant à la multimodalité COM(voiture)-tramway, ce phénomène va s'accroître. Bien penser à la création d'un parking "P+Tram" de taille suffisante à l'arrêt Victoire 2.

Obs. 95

SANCHEZ Jean-Paul

Maintenant il faut bien dimensionner le parking afin qu'il soit un véritable pôle d'échanges pour les habitants de l'ouest montpelliérain.

F.1 Dévier les automobilistes avant Juvignac

Obs. 19

ANONYME

L'idée est excellente!! Habitant vers Gignac et travaillant à Lattes c'est un axe que j'emprunterais plusieurs fois par jour. Par contre à mon sens cet axe devrait être installé entre Juvignac et saint Paul et Valmalle puisque c'est entre Juvignac et Montpellier que les bouchons sont actuellement le plus important... Donc si on veut désengorger cette portion il faut dévier les automobilistes avant... Si le projet reste comme ça il ne sert à rien car une fois sorti de la voie rapide après Juvignac l'accès à l'échangeur de Saint Jean de Védas est rapide!

Obs. 76

ROCH Aurélie

Je ne sais pas si cette solution est la meilleure car il serait bien de penser écologie.... une amélioration des carrefours oui... mais une bifurcation avant Juvignac ne serait elle pas une meilleure solution? en tout cas il est plus qu'urgent d'agir.

F.2 Réaliser le contournement plus à l'Ouest à partir de Bel-Air

Obs. 101

DARBAS Bernard

Il serait donc plus judicieux et pertinent financièrement mais surtout pour le respect des normes environnementales et des engagements nationaux sur le climat et la biodiversité, de poursuivre le tracé du lien à partir de Bel air (où les échangeurs de l' A750 sont déjà en place...) pour aboutir, en traversant une zone vide de toute urbanisation, au projet de Licom entre Pignan et Lavérune, et utiliser la D 27 E 7 et les ouvrages sur la D 613 jusqu'à l'A9. C'est sûr qu'il faudra une volonté politique de collaboration entre la Métropole de Montpellier et le Département de l'Hérault, volonté qui n'existe pas aujourd'hui du fait de l'aveuglement inadmissible du Président actuel de la dite Métropole qui cultive un splendide isolement féodal au détriment de l'intérêt général des 900 000 habitants du bassin de vie de Montpellier. Vous avez sûrement compris que je suis totalement opposé à ce projet obsolète, inefficace, ruineux et totalement déraisonnable au vu de l'option possible présentée, qui utilise le maillage routier déjà existant sans générer des nuisances supplémentaires proches des zones habitées tout en apportant une meilleure gestion des changes entre l' A 750 et l' A 9.

Obs. 191

MONVILLE Jean-Pierre

Pourquoi ne pas avoir choisi un tracé en site vierge partant du pose 400/225 kV de Tamareau et longeant le tracé des 2 lignes doubles ternes 225kV? Ce tracé à priori ne demanderait pas d'aménagement des carrefours existants.. Et même si il devrait être à péage les utilisateurs de l'A75 qui veulent rejoindre la vallée du Rhône et la PACA et réciproquement sont prêts à en payer le coût. Car cet engorgement permanent alors que le contournement sud de Montpellier est en place, génère des coûts et une pollution pour la population locale.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 23

BOU Rémi

Je suis très favorable au Contournement Ouest de Montpellier, il est essentiel de réaliser cette route pour évacuer le trafic de transition. Au niveau de Juvignac pour éviter les bouchons du matin des personnes qui rentrent sur Montpellier. Il faudrait réaliser le contournement le plus en amont possible (en bleu sur la photo)

Obs. 31

LEIRIS Thomas

Je ne peut que valider a 200% le projet !!! : faisant le trajet tout les matins depuis Ceyras je constate en moyenne 30min de différence, simplement à cause des bouchons. Toutefois je rejoins l'avis précédent de BOU (publié le 28/02/2020) : je cite "Au niveau de Juvignac pour éviter les bouchons du matin des personnes qui rentrent sur Montpellier. Il faudrait réaliser le contournement le plus en amont possible (en bleu sur la photo)". A mon sens, cela améliorera encore la solution proposée.

Obs. 34

LEIRIS Étienne

Votre proposition est correcte mais il faudrait aller plus loin. Sans évoquer une voie directe de l'A750 à l'A709, ce qui serait le mieux pour tous les usagers, au lieu de faire une 2x2 voies à partir de l'embranchement vers A9 / ST Jean de Vedas, le raccordement devrait être fait plus tôt, à la sortie 62 pour Saint Georges d'Orques, directement vers l'A9. Ceci dit, il paraît évident que le projet divisera par 2 le temps d'attente des usagers actuels sur les accès vers et après le rond point du Rieu Coulon. Le problème principal que je me pose est la pérennité de cette solution, sachant que Montpellier est une agglomération qui est amenée à croître, ne faudrait-il pas déjà penser pour le futur? Des infrastructures telles que celles qui ont été réalisées pour contourner Montpellier par l'Est me semblent nécessaires pour le contournement Ouest, et d'ailleurs je me demande toujours pourquoi une jonction vers l'A750 n'avait pas été ni prévue, ni réalisée, à ce moment là.

Obs. 37

ALLEMANDI Nathalie

Mais il serait intéressant de contourner plus en amont , dès saint georges d'orques, au vu de l'accroissement des habitations sur le secteur ouest ..montbazin pignan laverune fabregues ...de plus en plus d'habitants et une seule route pour converger vers montpellier,

Obs. 441

CHAUFFOUR Bénédicte

En fait je dis aussi OUI a un axe routier à l'ouest de MONTPELLIER MAIS NON au COM, en tout cas, pas celui qui est proposé, pas un ouvrage autoroutier démesuré, en milieu urbain, seule option offerte.

Obs. 47

GARCIER Sophie

Je rejoins les avis qui suggèrent un contournement plus en amont entre St Georges et Fabrègues afin de dévier au plus tôt un trafic qui n'a pas besoin de transiter aussi près de Montpellier.

Obs. 50

NOIRET Magali

Pourquoi le contournement aussi proche de Montpellier !!! Il serait préférable de contourner par st Georges-Fabregues ce qui aiderait à fluidifier cette zone (D5 et 613) L'ouest est en pleine métamorphose avec de nombreuses constructions et toujours plus d'habitants sur le territoire. Ne pas en tenir compte dès à présent c'est s'assurer dans un avenir proche un engorgement, une pollution, un mal vivre encore plus important qu'il existe déjà.

Obs. 56

GARCIA Cédric

Tellement favorable au projet. Incompréhensible qu'en 2020 on en soit à ce stade. Par contre un projet au niveau de saint Georges d'Orques Fabrègues me semblait plus judicieux. Voir ma pièce jointe.Espérons que ça va aller vite maintenant !

Obs. 68

LADRIX Anny

Serait-il aussi possible d'envisager au niveau de Fabrègues une bretelle d'accès à l'A9 et n'est-il pas aberrant de ne pas avoir prévu un accès direct de la route de Sète à l'A709 avant St Jean de Vedas

Obs. 699

MOUTON Martial

Le contournement de Montpellier-Ouest est bien sûr indispensable au vu de tous les bouchons qui obstruent l'entrée de Montpellier et qui s'aggravent au fil des ans. A mon sens, il serait judicieux de privilégier le projet de Lien, Licom et Scot pour réaliser un vrai contournement et éviter l'engorgement à partir de Juvignac. Ainsi, en continuant le lien à partir de Bel Air et en rejoignant l'A709 à Fabrègues, cela permettrait d'éviter tous les viaducs prévus et de prévoir uniquement un pont sur la D5 et réduire considérablement le coût des travaux.

Obs. 92

GAZULLA Rolland

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Le COM est absolument indispensable. Mais le faire passer par Montpellier est une aberration.. Le projet présenté entraîne la réalisation d'au moins 4 viaducs, et donc un cout et un délai déraisonnable. Il faut utiliser les projets de Lien , Licom et SCOT pour réaliser un vrai contournement. . Continuer le lien à partir de Bel-Air et rejoindre le A709 à Fabrègues, prévu dans le Scot évite tous les viaducs, et seulement un pont sur la D5. Ci-joint le projet qui diminue les couts par 4.

F.3 Choix variantes

Obs. 153

ESPINOZA Christophe

Pour ma part dans les solutions, j'opterai pour la variante 2 et option 3.

Obs. 43

GERBIER Frédéric

Avis favorable au projet avec toutefois, une petite préférence pour les variantes 1 du raccordement nord à l'A750 et 2 de la section courante via la route de Sète en raison de leur moindre impact sur les espaces naturels et agricoles environnants.

Obs. 96

SANCHEZ Jean-Paul

Concernant le raccord avec l'A750 : La variante 1 me parait trop près des habitations de Juvignac et donc contraignante pour la population. La variante 3 me parait plus lisible et donc plus fluide que la variante 2. Ma préférence est tout de même la variante 3

Obs. 97

SANCHEZ Jean-Paul

Concernant le raccord avec l'A709 : Ce qui est primordial c'est de relier la route de Sète avec l'A709. En effet le bassin de population de Sète-Thau représente 120 000 habitants aujourd'hui et en croissance soutenue. Or beaucoup de personnes vont sur les zones commerciales (Odysseum, Route de la Mer...), les zones de loisirs (Cinéma multiplexes, Arena...), les pôles de transport (gares, aéroport). Venant donc de la route de Sète, ils empruntent l'A709 direction Nîmes. Il serait aberrant que ces véhicules soient obligés de rentrer dans l'agglomération (routes étriquées et bouchonnées du Mas de Grille) pour rejoindre l'échangeur Montpellier-ouest pour reprendre l'A709. Ils doivent donc bénéficier d'une bretelle Route de Sète-A709. Les options 1 et 2 ne sont pas des solutions durables. Et faire du « provisoire » serait une grossière erreur. L'option 3 est une évidence dès le début.

G.1 Financement

Obs. 111

ANONYME

Etant donné l'urgence je propose que cette deux fois deux voie soit adossée à VINCI par l'allongement de sa concession pour en assurer tout ou partie du financement .

Obs. 424

PRATS Jacques

Pour le financement demander que ce soit l'état qui finance me semble tout a fait scandaleux. Pourquoi demander à un breton ou un alsacien de venir financer un équipement pour les montpellierains ??? Il faut assumer la décentralisation et ne pas avoir une lecture à géométrie variable. Quand ça nous arrange, il faut que ce soit l'état qui intervienne et dans d'autres situations, on critique la centralisation, les décisions prises à Paris, le trop d'impôts.....L'état c'est pas une nébuleuse mais c'est TOUS les français. Je préfère savoir que mes impôts locaux financent des dépenses locales

Obs. 49

DENIS Frédéric

La jonction de l'autoroute A750 jusqu'à l'A709 par une voie rapide à deux fois deux voies dénivelées est indispensable et urgente . Propose que la voie rapide du Contournement Ouest de Montpellier soit classée dans la voirie Autoroutière et soit adossée par une allongement de un an de la concession A9 jusqu' en 2038 de VINCI qui en assurera la totalité du financement tout en restant libre de péage .

Obs. 527

MERLIN Pierre-André

5. Dernier point, le coût de 400 millions d'euros, que les opposants croient pouvoir fustiger comme étant excessif.Cependant, il faut mettre les choses en perspective : il s'agit d'un équipement structurant, appelé à servir 30 ou 40 ans au moins. Le budget ANNUEL de la métropole de Montpellier s'élève à 1.350 millions d'euros. Le budget ANNUEL du département de l'Hérault s'élève à 1.470 millions d'euros. Un coût de 400 millions d'euros, qui représente à peine 15% d'un seul budget annuel Métropole+Département, est donc loin d'être insupportable pour un tel équipement structurant appelé à servir des dizaines d'années. L'examen objectif d'une situation qui empire depuis 30 ans, une analyse concrète et des solutions pragmatiques, parmi lesquelles la réalisation du COM, sont nécessaires.

Cet ouvrage est INDISPENSABLE.

Faites VITE pour permettre à l'ouest de Montpellier de mieux se déplacer et mieux respirer

Obs. 760

F. Henri

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Je suis aussi favorable à ce que cette opération soit lancée sous la forme d'un PPP via Vinci par une prolongation de leur concession /A9

H.1 Divers

Obs. 102

DARBAS Bernard

Cette enquête publique ouverte comme par hasard jusqu'au 3 avril , alors que le renouvellement des élus de cette Métropole est en cours, ne peut que faire naître des soupçons de manipulations et de calcul politique malsain de la part de l'équipe sortante. La poursuite de ces pratiques pour passer outre l'intérêt général détruit les fondements démocratiques de notre république.. J'espère donc que le commissaire enquêteur chargé de cette procédure aura le courage civique de s'opposer à ce projet ou du moins de le repousser et demander un réexamen sérieux des alternatives par les nouveaux responsables de la Métropole .

Obs. 320

MONSTAIN Gérard

Riverain de la RN109 qui débouche sur un plat de nouille, je ne suis en soit pas vraiment opposé ni partisans de ce projet qui est compréhensible d'un point de vu "logique"..Plusieurs questions :1) qu'en est il des aménagements piétons (passerelles) pour passer au dessus de la RN109 ? 2) pour le bruit est il prévu des murs ou des butes ?

Obs. 332

DUZER Patrick

Mais il faut aussi parler des des autres problème de circulation de Montpellier comme le stupide rond point du Zénith par exemple pour les voitures qui viennent de la ville par l'avenue du Président Pierre Mendès France et qui veulent prendre l'autoroute A709 vers le sud. Il faut que tout le flue de voitures rentrent sur le rond point du Zénith pour en ressortir directement vers A709 direction Sud. Depuis 40 ans ou plus c'est des bouchons le soir lorsque les gens quittent Montpellier avec pollution, risque d'accident. Pour éviter cela il suffirait de faire une voie d'accès dans le champs d'à coté qui dévie les voitures qui veulent aller sur l'A709. Simple, mais trop compliqué pour les sous-doués aux responsabilités localement. Juste à coté dans l'autre sens sur l'avenue du Président Pierre Mendès France direction centre ville de Montpellier la situation est encore plus ubuesque depuis toujours au moins 40 ans. Le voitures qui viennent des plages et de l'aéroport si elles doivent passer par le rond point du Zénith pour généralement prendre l'A709 vers le sud, sont attirées dans un entonnoir qui est la sortie sur une voie de voiture, qui elle même est coupé par les voitures qui ont quitté l'A709 venant du sud par la bretelle de sortie : Centre ville. Concevoir une telle sortie d'Autoroute qui est là depuis 40 ans relevait du sadisme et/ou de l'incompétence pure. Il y a en permanence à cet endroit risque d'accident avec retenu de voitures et voitures qui doivent se faufiler. Il faudrait construire pour résoudre ce cas un viaduc pour résoudre l'un ou l'autre des cas.

Obs. 403

ANONYME

Déviation de Grabel vite .tout un patacasse pour même pas 10KM de route.

Obs. 450

ANONYME

La priorité est la réalisation du lien et de la licom pour les habitants de l'Ouest de Montpellier.Le LIEN sera prolongé à terme par la LICOM (Liaison Intercommunale à l'Ouest de Montpellier), route à 2 voies longue de 7 km qui ira de Saint-Georges-d'Orques (RN109 Sortie 64) à Fabrègues (D613). Mise en service prévue après 2025.La LICOM est elle-même déjà prolongée au Sud-Ouest de Montpellier par la D185, liaison entre Fabrègues (D613) et Villeneuve-les-Maguelonne (D986) qui s'inscrit dans la continuité du contournement de Montpellier.Historique et PlanningCalendrier généralAnnées 1980 : Premières études1988 : Lancement officiel du projet par le Conseil Départemental de l'HéraultAprès 2025 : Reconfiguration du LIEN, entre l'A709 et Vendargues, suite à l'ouverture du contournement Sud de Montpellier de l'A9.Après 2025 : Ouverture annoncée de la LICOM entre Saint-Georges-d'Orques et Fabrègues.Sections en chantier et en projet

Obs. 747

RANDRIAMAITSO Louis

A l'occasion des travaux relatifs au COM, est-ce qu'il est prévu d'enfourer les lignes à hauts volts 63 000 volts et 200 000 volts ?

Obs. 757

VINCENT Céline

Pourquoi ne pas faire une déviation qui passera par l'ancienne voie ferrée au niveau du domaine de Fourques, afin de contourner notre propriété

Obs. 767

IRART Guy

Entretien et renseignements avec M. le commissaire enquêteur. Un mail récapitulatif sera expédié pour information auprès de celui-ci avec tous renseignements utiles. Concerne carrefour Gennevax et terrain plus habitation plus bureau de M. CASINO Philippe 1570 rue Jean Jauhault.

Il est rappelé ci-dessous les fichiers déposés avec les contributions du public sur le registre dématérialisé

Obs. 105 LAPORTE Bernard	SCHAFER Lydia Obs. 321	Obs. 580 La France Insoumise	RIGAL Stanislas Obs. 727
Obs. 107 Annick BOULANGER	MICALLEF Nathalie Obs. 395	Obs. 587 JULIER M.	CHAPURLAT Lucie Obs. 83
Obs. 109 HAZOUT Laurent	DOUTRE Alexandre Obs. 469	Obs. 613 REBOUILLAT Jen-Paul	WEIBEL Julie Obs. 86
Obs. 135 ANDRIEU Jean-Paul	ILBERT Hélène Obs. 483	Obs. 614 NOURIGAT Luc	MUSNIER Miguel Obs. 91
Obs. 136 SALOM Michel	SOTO Jean-François Obs. 52	Obs. 680 MONCHENY Michel	MUSNIER Miguel Obs. 92
Obs. 160 RAFFIER Laurent	ANONYME Obs. 525	Obs. 699 MOUTON Martial	GAZULLA Rolland Obs. 93
Obs. 23 BOU Rémi	SOTO Jean-François Obs. 56	Obs. 701 MOUTON Martial	SANCHEZ Jean-Paul
Obs. 308	GARCIA Cédric	Obs. 71	

C. ANALYSE DES COURRIERS REÇUS

Il est présenté ci-après les courriers :

1. Des élus
2. Des associations
3. Du public

1. Contributions des élus.

Le commissaire enquêteur demande de bien vouloir répondre point par point aux contributions des élus présentées ci-dessous.

COURRIERS REÇUS

COURRIERS REÇUS

Madame Carole DELGA, Présidente de la Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée

Depuis le 17 août dernier, l'enquête d'utilité publique relative au Contournement Ouest de Montpellier (COM) a repris. Je souhaite vous faire part de l'avis de la collectivité régionale assorti des observations ci-après.

Je tiens à rappeler tout d'abord l'importance de cette opération et de ses objectifs en matière de mobilité, d'environnement, de santé et de sécurité publiques pour la Région Occitanie, le département de l'Hérault et le territoire métropolitain montpelliérain et leurs habitants.

Cet aménagement doit permettre de relier deux axes nationaux majeurs et contribuer ainsi à la pacification des voiries métropolitaines délestées des trafics de transit. C'est notamment pour cette raison que la Région participe au co-financement de cette opération au travers du Contrat de Projet 2015-2020, avec une enveloppe de 4,67M€ sur 25M€ inscrits. Par délibération du 16 décembre 2016, la Région a confirmé son apport financier.

Par ailleurs, cette opération doit porter un caractère multimodal avéré notamment par la nouvelle hiérarchisation dans l'usage des voiries et leur requalification potentielle qu'elle pourra autoriser, au profit pour les itinéraires existants des modes alternatifs et doux qu'il appartient aux gestionnaires concernées de redéfinir. Elle doit aussi rendre possible l'aménagement de voies réservées aux transports en commun. Et pour coordonner l'ensemble, elle doit impérativement prévoir l'implantation de pôles d'échanges multimodaux, qui pourraient bénéficier du soutien financier de la Région. Cela implique une définition adaptée des conditions d'emprunt du COM par les modes de transports collectifs et partagés.

Au-delà, s'agissant de l'aménagement du carrefour giratoire Maurice Gennevaux, confié à Montpellier Méditerranée Métropole pour permettre la réalisation de la ligne 5 du tramway et programmé en phase 1, sa mise en œuvre ne doit pas être obérée par la complexité éventuelle du montage administratif entre les différents Maîtres d'Ouvrage et leur nécessaire bonne coordination.

Concernant le raccordement autoroutier en lui-même, il convient de préciser les modalités de sa réalisation. En effet, si le premier Plan d'investissement Autoroutier (PIA) de 2017 n'avait pas retenu cette opération, il n'en reste pas moins que le raccordement du COM sur l'A709 bénéficierait au concessionnaire autoroutier. Dans cette logique, ce dernier doit participer financièrement aux opérations de raccordement de l'axe sur l'A709 partagées avec l'ensemble des partenaires cofinanceurs engagés et ainsi consolider le financement global du projet.

Le raccordement direct de la RD612 au COM et à l'A709 accentue la concentration des flux tout en permettant les échanges. Comme cela a déjà pu être exprimé, il apparaît important de différencier les flux de transit et les flux d'échange en complétant les mouvements entre le COM et la RD612.

Enfin, j'insiste sur l'importance que représentent les enjeux environnementaux d'un tel projet et la limitation nécessaire de ses impacts. La Région sera particulièrement vigilante à ce que les engagements d'insertion paysagère, acoustique, hydraulique et les compensations environnementales soient exécutés conformément aux attentes formulées lors des précédentes étapes de concertation.

Monsieur Jean-Pierre GRAND, Sénateur de l'Hérault

Par décision n° E19000239/34 du 13 décembre 2019, vous avez été désigné en qualité de commissaire enquêteur pour conduire l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet de Contournement Ouest de Montpellier.

À plusieurs reprises, notamment au Sénat et en conseil de métropole, je suis intervenu pour défendre la réalisation de ce projet routier majeur pour notre territoire.

Si l'utilité publique de la connexion entre les autoroutes A750 et A9 n'est guère remise en cause, je m'inquiète sur les modalités de financement de ce projet porté à 100 % par la puissance publique.

En effet, le dossier d'enquête publique reste relativement muet sur le plan de financement d'une telle opération dont le coût estimé est de 300 millions d'euros. À ce jour, les 25 millions d'euros inscrits à l'actuel CPER ne permettront de réaliser que des études et des acquisitions foncières.

COURRIERS REÇUS

Les articles R1511-1 et suivants du code des transports prévoient expressément que l'évaluation des grands projets d'infrastructures doit comporter une analyse des conditions de financement.

Pour ma part, je défends la possibilité d'un adossement de ce tronçon à la concession autoroutière de Vinci ASF qui est en capacité de réaliser ces travaux rapidement en contrepartie d'un allongement très modeste de la durée de sa concession.

Si un avis favorable s'impose à ce dossier, j'émet les plus expresses réserves sur des conditions plausibles de financement autre que l'adossement.

Monsieur Michaël DELAFOSSE, Maire de Montpellier, Président de Montpellier Méditerranée Métropole

J'ai l'honneur de vous confirmer la position de la Ville et de Montpellier Méditerranée Métropole sur le projet de contournement ouest de Montpellier.

Je le fais dans la continuité des avis exprimés par délibérations du Conseil Municipal de la Ville de Montpellier du 12 juin 2019 et du Conseil de Montpellier Méditerranée Métropole du 23 mai 2019 sur le dossier d'enquête publique, qui rejoignent les positions que j'ai défendues dans le cadre de la récente campagne des municipales en écho aux attentes de nombreux montpelliérains et des communes de l'ouest métropolitain et bien au-delà.

Je vous confirme l'attachement de la Ville et de la Métropole aux objectifs du COM tels qu'exprimés dans le dossier d'enquête publique :

- « Relier l'A750 à l'A709 ;
- Assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'Ouest en complétant le réseau armature de contournement urbain local ;
- Contenir la circulation d'échange péri-urbaines et de transit sur un itinéraire adapté afin de rendre son usage à la voirie secondaire des quartiers traversés ;
- Valoriser les accès au réseau multimodal. »

Cette infrastructure multiscalair permet de connecter le territoire, que ce soit entre le centre de la France et le bassin méditerranéen, ou aux niveaux régional, départemental, métropolitain et interquartiers.

Pour Montpellier et les communes de sa première couronne, il répond aussi à des **exigences fortes en termes environnemental, de santé et de sécurité publiques**.

En effet, **en libérant l'espace public urbain** de la circulation de transit qui vient aujourd'hui polluer l'environnement et la sécurité de nombreux quartiers, il permet de favoriser le développement des transports en commun et des mobilités actives (cycles, marche à pied...) en ville.

Il permet en outre de gérer correctement la desserte des centres-villes, des quartiers et des pôles économiques et de participer ainsi à l'amélioration de l'attractivité de nos collectivités.

Ces objectifs ne peuvent être atteints que si le contournement de Montpellier s'inscrit dans un dispositif multimodal coordonné entre la Métropole et les autres collectivités du grand territoire dans lequel il s'insère. Depuis mon élection, je m'attache à renouer le dialogue avec l'Etat, la Région, le Département, les villes et EPCI du grand bassin de vie de Montpellier et au-delà, pour que nos projets respectifs, à commencer par les grandes infrastructures, s'inscrivent dans une vision cohérente d'aménagement durable du territoire et notamment de transition vers des mobilités alternatives à l'autosolisme.

C'est ainsi que la Ville et la Métropole défendent fermement une **conception intermodale du contournement de Montpellier** lui-même, en cohérence avec la récente loi d'Orientation sur les Mobilités promulguée le 24 décembre dernier, ce qui implique notamment :

- de rendre possible l'aménagement de voies réservées aux transports en commun (par exemple sur des bandes d'arrêt d'urgence adaptées à cet effet), susceptibles de favoriser le déplacement de ces derniers, en particulier au bénéfice des usagers « pendulaires » en échanges entre les territoires voisins et la Métropole,
- de concevoir systématiquement tous les échangeurs du COM en compatibilité avec l'aménagement de PEM (Pôles d'échanges multimodaux) qui lui seront directement connectés, afin de privilégier les transferts modaux vers les transports en commun et les modes actifs sur le territoire métropolitain,
- d'accompagner le COM par la réalisation de pistes cyclables offrant des trajets sécurisés, lisibles et confortables nord-sud aussi bien qu'en franchissement de cette infrastructure,

COURRIERS REÇUS

- d'adopter une géométrie du COM conforme à ces objectifs intermodaux ce qui nécessite de retenir une vitesse de référence de 70 km/h, cohérente avec les autres sections du contournement de Montpellier déjà réalisées, en particuliers la RM 65.

Dans les phases ultérieures d'études, l'intégration du projet dans le territoire doit être finement étudiée pour limiter au maximum ses impacts. Cela passe tout particulièrement par une approche de type « **boulevard urbain** » permettant à la fois de réduire ses impacts sur le territoire et de connecter les voiries structurantes alentour, des études hydrauliques poussées, notamment sur la Mosson, une insertion paysagère fine et une limitation des emprises.

L'atteinte de ces objectifs sera favorisée par l'adoption d'une **vitesse de référence de 70 km/h** pour la conception du projet. En effet la prise en compte d'une vitesse raisonnable permet à la fois de compacifier l'infrastructure et ses échangeurs, tout autant que de **répondre à nos objectifs en termes de santé publique, de qualité environnementale, mais aussi de sécurité des déplacements.**

Cette vitesse de référence raisonnable doit aussi permettre de répondre à une forte demande de nos collectivités, à savoir que le nouvel échangeur à créer sur l'A709 **intègre le raccordement direct de la RM 612 au COM et à l'A709.** Ce raccordement direct est indispensable à la bonne connexion du grand territoire de Sète à Montpellier et à l'évitement d'une saturation supplémentaire du réseau urbain au droit de Montpellier et de Saint-Jean-de-Védas, déjà très sollicité par les pôles d'activités et commerciaux existants dans les secteurs de la Condamine et du Mas de Grille.

Compte tenu de la contraction des ressources publiques, et sachant que certaines sections existantes du tracé présentent des caractéristiques rendant leur aménagement moins urgent, je considère que l'adossement du COM à la concession ASF, et tout particulièrement la section de l'échangeur COM-A709-RD612 jusqu'à l'échangeur du Rieucoulon, ainsi que l'échangeur Nord entre Juvignac et Montpellier, est une hypothèse à laquelle je suis particulièrement attaché, et qui doit être très sérieusement étudiée.

Monsieur Christian TEYSSÈRE, Maire de Rodez, Président de Rodez Agglomération

Maire de Rodez et de Président de Rodez Agglomération, je souhaiterais pouvoir défendre le projet de contournement ouest de Montpellier. En effet, comme vous devez le savoir, nombreux sont les Aveyronnais et Ruthénois qui empruntent très régulièrement l'A750 ou l'A9 pour venir séjourner dans l'Hérault ou dans l'Aude. La proximité de notre territoire, tourné vers la Méditerranée, fait que nous sommes également concernés par les aménagements routiers qui sont en projet dans ces départements. Aménagements routiers qui doivent être aujourd'hui repensés pour mieux connecter les territoires et les Hommes.

Ce projet, qui a vocation à relier l'A750 à l'A709, serait de nature à fluidifier la circulation et à réduire les temps de trajet des nombreux usagers de cet itinéraire.

Au-delà, cette infrastructure permettrait de séparer la circulation de transit qui nuit à l'environnement, à la sécurité et au cadre de vie des habitants des quartiers situés en proximité de cet axe de la desserte inter-urbaine de la commune de Montpellier pour ses riverains. Il serait de nature à mettre fin à une saturation du réseau occasionnant pollution, ralentissement et dangers en matière de sécurité routière. Pour l'ensemble de ces raisons, il m'apparaît souhaitable de soutenir un projet de type « boulevard urbain », adapté aux usages, cohérent en matière d'aménagement du territoire et respectueux de l'environnement et des habitants.

Monsieur Jean-François SOTO, Président de Vallée de l'Hérault communauté de communes

Au regard de leur attractivité, la Métropole et ses territoires voisins sont aujourd'hui au cœur d'une réelle dynamique de développement. Aussi, les accès et déplacements sur l'aire urbaine de la Métropole sont un enjeu majeur et sont clairement identifiés dans les Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET) et Schémas de Cohérence Territoriaux (SCoT) des différentes collectivités de ce bassin de vie.

En effet, au cœur du premier bassin d'emploi du Département, mais aussi situé sur l'arc méditerranéen, axe majeur de circulation, l'organisation des infrastructures routières de la Métropole doit permettre d'une part de faciliter le contournement pour les flux de transit, d'autre part de faciliter les accès à Montpellier aujourd'hui saturés pour améliorer les déplacements pendulaires.

Si le déplacement du tronçon sud de l'A9 et la réalisation du contournement nord couvrent partiellement ces besoins, le manque d'équipements structurants à l'ouest de Montpellier conduisent à la saturation de l'entrée de l'aire urbaine, mais aussi des autres axes de circulation de la Métropole, et impactent directement les habitants de la Vallée de l'Hérault.

COURRIERS REÇUS

A ce titre, le projet de contournement Ouest de Montpellier engagé par Montpellier Méditerranée Métropole vient compléter le réseau actuel et constitue une pièce importante du système structurant de désengorgement.

Avec plus de 13 000 déplacements jour depuis la Vallée de l'Hérault vers la Métropole, cette entrée ouest est un enjeu majeur pour les habitants de notre communauté de communes, et le projet de contournement Ouest de Montpellier répond pleinement aux enjeux du territoire car il permet :

D'assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'Ouest en complétant le réseau armature du contournement urbain routier,

De relier l'**A750** et l'**A709** pour faciliter les flux en transit,

De valoriser les accès au réseau multimodal pour limiter le trafic routier vers le centre urbain et conforte en ce sens les engagements de la Communauté de communes Vallée de l'Hérault dans la réalisation de son Pôle d'Echange Multimodal sur Gignac.

Pour ces différentes raisons et pour faciliter les trajets quotidiens des habitants de notre territoire, la Communauté de communes Vallée de l'Hérault apporte son soutien total à la Métropole dans la réalisation du contournement ouest de Montpellier.

Monsieur Jean-François SOTO, Maire de Gignac, Président de Vallée de l'Hérault communauté de communes

La ville de Gignac se situe au centre du département de l'Hérault, au croisement des autoroutes A75 et A750 qui l'on mise à 20 mn de la métropole. C'est un carrefour stratégique où se croisent les flux des migrations pendulaires et les flux touristiques.

Depuis de nombreuses années, l'accessibilité de Gignac et du Cœur d'Hérault est pénalisée par le chaînon manquant qu'est le barreau constitué par le Contournement Ouest de Montpellier. Il manque à la cohérence de la mobilité dans le département et notamment au piquage de l' A75 sur l' A9 et l' A709 au niveau de Saint Jean de Védas.

Il n'y a qu'à se rendre le matin de Gignac à l'aéroport par exemple pour mesurer l'ampleur du goulot d'étranglement que constituent les voies actuelles : le bouchon est continu du rondpoint de Lavérune à la zone d'activité de la Lauze à Saint Jean de Védas.

Ce projet de contournement est en panne depuis trop longtemps. Ce barreau manquant freine le développement du Cœur d'Hérault et la ville de Gignac est donc **extrêmement favorable** à sa réalisation.

Les liaisons entre le Cœur d'Hérault et la métropole sont constantes et dans les deux sens et ne peuvent qu'être amenées à s'amplifier. C'est dans l'intérêt conjoint de ces deux territoires que nous nous positionnons pour une mise en œuvre rapidement du Contournement Ouest.

Monsieur François RIO, Maire de Saint-Jean-de-Védas

Le Contournement Ouest de Montpellier (COM) vise des objectifs multiples:

- Assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'Ouest en complétant le réseau armature du contournement urbain routier,
- Relier l'A750 et l'A709,
- Contenir la circulation d'échanges périurbains et de transit sur un itinéraire adapté, afin de rendre son usage à la voirie secondaire dans les quartiers traversés,
- Valoriser les accès au réseau multimodal pour limiter le trafic routier vers le centre urbain.

Le choix des aménagements répond bien aux objectifs et enjeux du territoire :

- La 2x2 voies homogénéisée sur l'ensemble du tronçon, contribue à fluidifier le trafic et à améliorer la perception de la voie,
- Les échangeurs dénivelés permettent de ne pas couper les voies traversantes concourant également à la fluidité du trafic,
- Les centres urbains sont décongestionnés grâce au rétablissement des voiries secondaires, rendues à leur usage premier,
- Les dessertes vers le réseau multimodal sont rendues plus accessibles, favorisant les modes alternatifs vers le centre-ville,
- La sécurisation des circulations douces favorise également les modes alternatifs,

COURRIERS REÇUS

- Les dessertes vers les zones commerciales sont maintenues, ne nuisant pas à leur développement économique.

De part son importance stratégique en termes de maillage du réseau routier sur le territoire et au regard des enjeux de mobilité, le Contournement de Montpellier doit contribuer au développement d'une véritable offre multimodale.

Toutefois, dans le cadre du projet du COM présenté à l'enquête publique, je demande de :

- compléter la configuration projetée de l'échangeur Sud pour permettre le raccordement direct de la RD 612 au COM afin de dissocier les flux de transit des flux d'échange au niveau des zones commerciales,
- prendre en compte d'une manière globale des modes actifs sur chaque rétablissement de voirie,
- compléter avec la référence au Plan de Prévention du Risque Inondation de la commune ; les zones rouges et bleues inscrites au PPRI ayant un caractère réglementaire,
- réétudier la configuration de la section comprise entre l'échangeur du Rieu coulon et le passage de la ligne 2 du tram pour garantir une meilleure intégration paysagère

Je souhaite également :

- des précisions sur la mise en œuvre envisagée de matériaux absorbants dans les parties verticales de la trémie pour limiter la réverbération du bruit, car les cartes spécifiques de contribution sonore du projet de jour et de nuit ne sont pas renseignées sur cette section.
- la végétalisation des talus pour réduire les émissions de polluants et l'intervention au niveau de la propagation des polluants, et ainsi limiter l'impact du projet routier sur la qualité de l'air et la santé.

Concernant le projet de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) pour le COM je demande que le dossier soit complété de la référence au Plan de Prévention du Risque d'inondation (PPRI) de la commune, les zones rouges et bleues inscrites au PPRI ayant un caractère réglementaire.

Enfin, le plan de financement du projet n'étant pas établi et compte tenu de l'urgence à réaliser ce projet attendu depuis très longtemps par les habitants de notre commune et de la situation économique et sociale de notre pays, je propose pour son financement un adossement du tronçon à la concession autoroutière de VINCI ASF qui est en capacité de réaliser ces travaux rapidement en contrepartie d'un allongement de la durée de sa concession.

En conséquence, j'émet un avis favorable au projet présenté à l'enquête publique relatif au Contournement Ouest de Montpellier sous réserve de la prise en compte de mes remarques.

Monsieur Jean-Luc SAVY, Maire de Juvignac

Par la présente et en tant que Maire de la commune de Juvignac depuis 2014, je souhaite apporter mon avis sur le projet présenté.

De part sa situation géographique à l'ouest de Montpellier, la Ville de Juvignac se situe à "l'extrémité est" de l'autoroute A750 que les usagers en provenance de l'ouest héraultais, mais également de Toulouse et Clermont-Ferrand, empruntent massivement tous les matins pour contourner Montpellier par le sud ou par le nord.

A ce jour, l'absence de connexion entre l'A709 et l'A750, que ce soit par le LIEN au nord ou par le COM au sud, **pénalise fortement l'activité sociale, économique, mais également l'environnement et donc la dynamique générale** de l'ouest métropolitain - et de Juvignac en particulier -, d'autant que le franchissement de la rivière de la Mosson, séparant l'ouest Héraultais de Montpellier est restreint à deux ponts, tous deux situés sur la commune de Juvignac.

Bien entendu, le COM ne doit pas conduire à augmenter massivement le trafic thermique et carboné, mais à l'encadrer clairement pour en modifier sa morphologie : favoriser les déplacements doux et actifs, les transports en commun, abaisser significativement la vitesse très en amont de St Georges d'Orques par l'aménagement et la végétalisation, connecter le COM avec le futur pôle d'échange multimodal (PEM) inscrit au SCOT pour retenir le flux de l'A750 en amont.

Je suis donc extrêmement favorable à la réalisation d'un projet COM qui soit respectueux à la fois des usages futurs incluant donc les modes de déplacement **alternatifs à la voiture thermique de surcroît individuelle** -, de l'environnement, de la biodiversité et du climat, tout en établissant des **connexions apaisées pour contourner** la ville de Montpellier.

Il convient en effet de produire un équipement public de très grande qualité environnementale et architecturale pour le bien-être de tous.

Monsieur William ARS, Maire de Cournonterral

COURRIERS REÇUS

En qualité de Maire de Cournonterral je suis favorable à la réalisation du contournement ouest de Montpellier (COM).

En effet, cette liaison me paraît indispensable pour fluidifier la circulation de transit Nord-Sud et finaliser ainsi, dans sa partie ouest, une rocade qui fait aujourd'hui cruellement défaut à Montpellier.

Pour autant, cet aménagement ne me paraît pas de nature à régler seul, et durablement, les problèmes rencontrés au quotidien par les populations des communes de l'ouest de la métropole.

Cela devrait certes améliorer les conditions de circulation, en articulation avec la réalisation du pont Gennevaux, mais doit s'inscrire dans une réflexion plus globale faisant la part belle aux mobilités douces et aux transports en commun.

Cette connexion multimodale de l'ouest métropolitain à la ville centre est d'autant plus urgente que les difficultés rencontrées par nos populations pour rejoindre leur lieu de travail constituent également une inégalité d'accès aux services publics, à l'enseignement, à la santé, à la culture, et aux infrastructures sportives.

Mon « prisme » cournontenalais m'amène à souligner que l'implantation prochaine d'un lycée sur ma commune n'est envisageable qu'avec un réseau de transports en commun renforcé, si possible en site propre, et le moins consommateur possible d'espaces naturels.

En résumé, je dis oui au COM, mais en lien avec la finalisation de la ligne 5 de tram, et le cas échéant son prolongement par des bus à haut niveau de service.

Madame Michelle CASSAR, Maire de Pignan

En ma qualité de Maire de Pignan, je suis favorable au Contournement Ouest de Montpellier. Toutefois, cette infrastructure devra n'être qu'une partie des travaux à engager pour améliorer les transports à l'Ouest de Montpellier. Il est nécessaire d'avoir une réflexion d'ensemble en intégrant la ligne 5 du tramway mais aussi l'augmentation des fréquences des bus, la création de nouvelles lignes de bus à haut niveau de service mais aussi la création de pistes cyclables. De nombreux Pignonais mais aussi les habitants des villages de l'Ouest utiliseront les transports en commun et laisseront leurs véhicules chez eux s'ils mettent moins de temps pour se rendre sur leurs lieux de travail en prenant les transports en commun. Par ailleurs, nous contribuerons ainsi à lutter contre le réchauffement climatique et à améliorer la qualité de l'air.

En conséquence : OUI pour le contournement Ouest mais n'oublions pas les citoyens qui continuent à se retrouver coincés dans les bouchons chaque jour. Trouvons rapidement des solutions à ces problèmes, il s'agit d'une priorité.

Monsieur Jean-François AUDRIN, Maire de Saint-Jean-d'Orques

Parce que la situation de milliers d'automobilistes est chaque jour toujours plus inadmissible (dizaines de kilomètres de bouchons, plus d'une heure de trajet matin et soir pour aller au travail à Montpellier et regagner son domicile le soir...), j'avais en novembre 2018 lancé un appel à la mobilisation pour que les maires de la Métropole de Montpellier se mobilisent et enjoignent l'État à prendre ses responsabilités. Une pétition en ligne et papier avait alors reçue de très nombreuses signatures envoyées au président de la République. Face à la gronde grandissante et légitime de ces usagers de la route, il est IMPERATIF que le Contournement Ouest de Montpellier (COM) voit rapidement le jour afin de désengorger nos routes. et mettre fin au supplice de nos concitoyens.

Chaque jour, voilà ce que subissent les automobilistes :

Plus d'une heure de trajet le matin pour rejoindre leur lieu de travail basé à Montpellier

Plus d'une heure de trajet le soir pour regagner leur domicile

Des dizaines de kilomètres de bouchons toujours plus importants

Monsieur Roger CAIZERGUES, Maire de Lavérune

Globalement, la commune de Lavérune n'est pas opposée à la réalisation du contournement ouest de Montpellier. Elle souhaite apporter cependant les observations et réserves ci-dessous : - concernant les enjeux environnementaux, nous souhaitons que la consommation des espaces agricoles et naturels soit la plus réduite possible et que des mesures compensatoires et préventives adaptées s'appliquent sur les terres agricoles impactées, notamment les AOC Saint Georges et Grès de Montpellier, la biodiversité, les paysages et les risques d'accroissement

COURRIERS REÇUS

des crues liées aux infrastructures. La commune demande à ce que le corridor trame verte partant du château de l'Engarran vers la zone Rieucoulon de Saint Jean de Vedas ne puisse pas faire l'objet d'interruption ou d'empiètement préjudiciables à sa fonction.

- concernant les enjeux liés aux déplacements, nous souhaitons que les bandes d'arrêt d'urgence puissent être transformées en sites propres pour les bus et que l'itinéraire cyclable soit bien ajusté dans son tracé, sa dimension et les aménagements de franchissement et respecte le principe de continuités cyclables avec l'existant.

La réalisation de l'échangeur de Gennevaux, qui a fait l'objet d'un aménagement dans le cadre du projet de la ligne 5, est très attendue mais ne résoudra pas à lui seul l'impact important des flux de circulation affectant fortement notre commune. De façon plus globale, il conviendra de repenser les modalités de circulation desservant l'ouest de Montpellier. Quant à l'arrivée du tramway au rond-point de Septimanie à l'entrée de la commune avec un parking de 60 places (rapidement saturé), nous pensons qu'elle ne réglera pas le problème des véhicules traversant la commune mais au contraire entraînera un accroissement de ces nuisances. Par ailleurs, la politique communale est de maintenir un espace agricole et naturel entre l'arrivée du tramway au rond-point Gennevaux et la zone urbaine actuelle de Lavérune. Cet espace est nécessaire à la qualité de vie des habitants (actuels et futurs) et ne doit pas être urbanisé. C'est le lieu où existent le château de l'Engarran, le domaine de Biar, les AOC Saint Georges, les interventions communales pour développer l'agriculture péri urbaine (vergers d'oliviers, location de terrains communaux à des agriculteurs, accueil d'apiculteurs, ...), toutes des actions allant dans le sens d'une non urbanisation de cet espace. C'est aussi une zone en partie inondable. Sa vocation de trame verte et de protection de la biodiversité et des paysages est à préserver (SCOT). Nous préconisons la réalisation d'une voie à haut niveau de service à partir de l'échangeur de Gennevaux vers Lavérune et les communes de l'ouest Montpellier.

Pour faire suite aux considérations ci-dessus évoquées, le contournement ouest de Montpellier doit être resitué dans le cadre d'une vision prospective globale de l'aménagement de notre territoire, comprenant la mise en œuvre de la LICOM (liaison intercommunale à l'ouest de Montpellier) et la finalisation du LIEN (liaison intercommunale d'évitement nord de Montpellier). Afin de poursuivre sa politique environnementale (développement de l'agriculture en circuit court, pérennisation des espaces préservés, gestion des zones humides de la Mosson...) la commune de Lavérune sollicite le bénéfice de mesures compensatoires par rapport aux ouvrages qui vont être réalisés.

Monsieur Aurélien MANENC, Maire de Lunas

Depuis de nombreuses années, la préfecture de l'Hérault est une locomotive pour notre département. A cet état de fait s'ajoute une attractivité naturelle du département qui induit un solde migratoire positif pour la zone urbaine de Montpellier mais également pour les territoires du nord Hérault. A la faveur de l'aménagement de l'A750 et de l'A75, et de la performance des transports en commun, les communes du nord de l'Hérault dont Lunas ont pu accueillir des nouveaux habitants dont certains travaillent dans la métropole ou dans ses alentours. Ainsi, l'aménagement du COM ne concerne pas que Montpellier mais il s'inscrit dans une logique d'équilibre de territoire et bénéficiera aux populations des communes des hauts cantons dont Lunas qui viennent travailler à Montpellier et dans ses alentours et qui n'ont pu résider dans la métropole.

Le COM permettra ainsi de conforter les logiques de complémentarités entre le rural et l'urbain, en autorisant des connexions aisées entre ces espaces. De plus le COM permettra des déplacements vers l'est de l'hérault, l'aéroport de Montpellier, la nouvelle gare et les stations balnéaires qui sont aujourd'hui quasiment interdits aux habitants du centre hérault et des hauts cantons tant les délais de transit sont démesurés. De nouvelles mobilités collectives émergeront assurément grâce à cet axe de communication. Ainsi le COM renforcera les territoires ruraux en les sortant de l'image d'arrière pays "terrain de week end "; des urbains, et les inclura en facilitant les déplacements dans un ensemble unique,

Les élus de Lunas émettent ainsi un avis favorable à ce projet .

2. Contributions des associations.

Le commissaire enquêteur demande de bien vouloir répondre point par point aux contributions des associations présentées dans le tableau ci-dessous

COURRIERS REÇUS

Saint-Jean Environnement

1- Les grands principes du projet : besoins, objectifs.

Question à la DREAL :

- Peut-elle expliquer pourquoi le choix d'une liaison autoroutière s'imposerait-t-elle ? Et pourquoi n'a-t-on pas fait un vaste panorama des différentes options d'ouvrages et de modes de déplacement, montrant les avantages et inconvénients des différents choix possibles, sans omettre à priori des solutions plus innovantes, voire ne rien faire ?
- Comment peut-elle honnêtement démontrer la réduction du trafic dans les bourgs riverains (St Jean de Védas), grâce à un COM autoroutier ?
- A-t-elle pris la mesure des changements économiques et sociétaux, rendus nécessaires, qui se mettent en place et visant à réduire massivement l'impact des transports routiers et l'usage des véhicules individuels ?
- Peut-on connaître plus précisément les hypothèses permettant de chiffrer l'évolution du trafic et sa distribution, et donner clairement les **fourchettes d'incertitude** sur les chiffres annoncés ?

2- La Concertation et L'Information du Public. Une concertation non sincère

Lors de la Concertation Publique de 2016, le Maître d'Ouvrage a jugé inutile de saisir la Commission Nationale des Débats Publics. Pourtant l'importance du projet aurait justifié que cette Commission intervienne pour garantir la bonne conduite du débat public. Ce fait suscite des interrogations sur la sincérité du dossier et sur la validité de la procédure.

D'une façon générale, l'insuffisance de dialogue avec les associations et le public constitue une entrave à la possibilité d'explorer des solutions de substitution et des pistes de progrès pour l'élaboration du projet. Cette insuffisance constitue une violation du devoir de mener une concertation publique robuste et inattaquable.

3- Les considérations sociales et humaines

Question à la DREAL :

- Comment la DREAL a-t-elle pu minorer à ce point l'importance du patrimoine écologique, le fort potentiel d'attractivité du territoire traversé dans toute sa longueur par le COM, et sa **vocation d'espace à préserver impérativement** pour l'équilibre futur de ces zones périurbaines, futurs quartiers de la grande ville ?

4- Les questions d'environnement et d'écologie

Question à la DREAL :

- Quelles sont les chances que le COM tel que proposé puisse être financé dans sa totalité, sans phasage avec ruptures coûteuses de chantier, y compris les Pôles d'Echange Multimodaux et autres aménagements indissociables du projet ?

5- Aménagement et Fragmentation du Territoire

- 5- 1- Variantes et Alternatives au COM-Autoroutier, où sont-elles ?
- 5- 2- Les Pôles d'Echanges Multimodaux
- 5- 3- Décloisonnement du territoire, un besoin inconditionnel pour une ville habitable et durable.
- 5- 4- Les Marcheurs et Piétons, ils ont été totalement oubliés !
- 5- 5- Les paysages.
- 5- 6- Retour de l'agriculture nourricière au plus près des quartiers et des consommateurs.

6- Aspects économiques, valorisation des bienfaits et préjudices économiques, environnementaux et humains

- 6- 1- le COM, accélérateur d'urbanisation, et de mitage rural, a des conséquences importantes

COURRIERS REÇUS

Question à la DREAL :

Peut-elle modéliser l'incidence du COM sur l'étalement urbain au-delà du périmètre d'étude, et de chiffrer ses conséquences démographiques, économiques et écologiques ? Cette réflexion est de nature à éclairer l'impact réel du projet, et sans aucun doute le remettre en question.

- 6- 2- Evaluations économiques et sociales
- 6- 3- Le Surcroît d'étalement urbain, un paramètre économique très important

Questions à La DREAL :

Pourrait-elle chiffrer avec beaucoup plus de précision et de discernement, selon des hypothèses explicitées en détail, avec leurs fourchettes d'incertitude, les résultats du bilan 'économique' ? Les hypothèses peuvent varier dans de grandes proportions et faire basculer les conclusions.

Doit-on prolonger la valorisation économique au-delà des trente prochaines années ? Cela a-t-il un sens tellement les évolutions sont rapides et imprévisibles ? Doit-on garder les indicateurs économiques du passé pour se projeter dans l'avenir ?

Nous demandons au Commissaire Enquêteur d'exiger une contre-expertise de l'Evaluation Economique et Sociale du projet par le Secrétariat Général pour l'Investissement

7- Les aspects réglementaires, les compensations

- 7- 1- Nuisances sonores
- 7-2- Compatibilité du COM avec les documents d'urbanisme et les engagements des collectivités
- 7- 3- Compensations agricoles

7- 4- Des compensations environnementales négligées ou oubliées

- 7- 5- La fiscalité, facteur d'étalement urbain et d'éloignement des habitants
- 7- 6- La subvention '1% paysage, développement et cadre de vie', où est-elle ?

8- EN CONCLUSION,

L'association Saint Jean Environnement estime le projet de COM présenté par la DREAL inacceptable, et demande au Commissaire Enquêteur de prononcer un avis négatif et d'engager le Maître d'Ouvrage à repenser en profondeur son projet (voire à l'abandonner), et à examiner toutes les variantes et solutions de substitution, et à intégrer dans un projet unique, toutes les composantes d'intermodalité, de déplacements apaisés, de mobilités actives, de transports collectifs, de continuités écologiques, et de décroisement territorial.

Collectif Ceinture Verte

Tel qu'il est présenté actuellement par la DREAL aux citoyens, le projet de contourner Montpellier à l'Ouest pour relier deux autoroutes par une route rapide à quatre voies, doit être d'autant plus l'objet d'un débat local que le monde traverse une crise inédite. Cette crise sanitaire, avec ses répercussions sur la société et l'économie, trouve son origine spécialement dans le dérèglement de l'aménagement de l'espace. Il est probable que la réalisation du COM ne va pas libérer un nouveau virus, cependant par sa construction, par sa consommation de matières et matériaux, son exploitation, sa fréquentation (vitesse, bruit, gaz, effluents, impactant les humains et la nature), son appel à l'urbanisation, son entretien, et un jour sa destruction, le COM va provoquer dans la durée une accumulation considérable de petites et plus sévères létalités.

Le COM est un projet routier de plus, dans un département et une agglomération qui les multiplient sans parvenir à résoudre ses problèmes de déplacement et tout en accroissant la pression sur les habitants et les biotopes des paysages traversés. On peut citer les projets en cours du contournement nord de Montpellier, le LIEN, la DEM à l'est

Le COM tel qu'il est conçu ne fera gagner que très peu de temps aux automobilistes (3 % comme l'indique l'étude de la DREAL) et ne facilitera pas le quotidien des usagers. Des solutions adaptées sont déjà étudiées et proposées par divers acteurs. Celle de l'Association St Jean Environnement conserve les gabarits et les largeurs actuelles de voies de circulation entre les deux autoroutes ; elle propose de fluidifier les circulations locale et générale par des aménagements des carrefours et rond-points sensiblement différents de ceux envisagés par la DREAL, et par la limitation de la vitesse à 70 km/h sur tout le parcours, ce qui permet en outre de réduire les pollutions. Elle présente aussi des aménagements offrant aux déplacements doux et aux transports en commun de réelles facilités.

COURRIERS REÇUS

Sans ces ajustements, le COM va attirer plus de véhicules, augmentant la production de gaz à effet de serre, se déversant sur les voies locales et les villages déjà sévèrement impactés. Les pollutions chimiques vont s'accroître (qu'elles se propagent dans l'air respiré, dans l'eau des cours d'eau, dans les sols et les des nappes phréatiques). D'autres nuisances s'accroîtront, induites par le bruit et les vibrations, les dégagements de chaleur, par la lumière artificielle. Nous sommes bien informés sur les effets nocifs des matières chimiques affectant les organismes vivants, humains et animaux, sur la vie des sols et des plantes sauvages ou cultivées, mais moins sur la pollution sonore, source de stress, très perturbante pour la faune et l'équilibre psychique et physique des humains, et encore moins sur les effets de la pollution lumineuse. Il est nécessaire de réduire la voilure de ce projet inadapté et de ses conséquences sur la santé et le bien-être.

Plus de 25 ha vont être engloutis dans le COM et les voies des dessertes, stérilisant ainsi autant et plus de sols agricoles et d'espaces naturels vivants, défigurant et fractionnant le paysage et le tissu urbain, multipliant les ruptures de continuités écologiques, dérégulant la vie dans les rivières, perturbant le système hydraulique déjà sujet aux inondations périodiques. La réalisation du projet soumis à l'enquête publique ouvrirait de nouvelles étendues à l'urbanisation qui, à leur tour, aggraveraient les conséquences néfastes d'un aménagement anachronique. Parmi ces conséquences on doit noter le déclin de tout un secteur agricole et notamment économique lié à la vigne et au vin et participant à l'identité paysagère et historique des communes

Le dossier d'enquête publique comprend les avis émis sur le projet. Dans une lettre du 24 janvier 2019, l'avis du Ministère de la transition écologique et solidaire comporte une analyse très précise et développée de l'étude d'impact du COM. Concernant les points que nous évoquons ci-dessus, il note que des études manquent ou sont incomplètes. Il demande une analyse approfondie de l'impact sur la santé, de bien évaluer les problématiques liées à l'eau, d'aller plus loin dans l'analyse des effets cumulés avec les autres projets de la zone, de produire une étude paysagère après avoir noté la sensibilité paysagère de la zone d'étude du projet. Il requiert une hiérarchisation des enjeux environnementaux et une présentation claire des mesures compensatoires.

L'avis de l'Autorité environnementale du 4 décembre 2019 énonce des arguments convergents avec ceux du ministère et relève que « les secteurs traversés sont pour partie urbanisés mais comprennent également des espaces agricoles et forestiers qui constituent une coupure d'urbanisation écologiquement importante. Les deux cours d'eau en présence (la Mosson et le Rieu Coulon) et leurs ripisylves abritent des habitats et des espèces de grand intérêt. Ce sont des corridors de continuité écologique. » Nota bene: la présence de la loutre d'Europe dans le périmètre d'étude si proche d'une grande ville étonne et renseigne sur la qualité exceptionnelle du milieu traversé par le COM. Dans son étude très détaillée l'Autorité environnementale exprime son désaccord avec la DREAL sur l'évaluation de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, la DREAL jugeant qu'elle serait très négative.

Dans le dossier, la DREAL Occitanie répond aux observations des deux autorités et aussi aux demandes des communes, administrations et organismes divers, mais en renvoyant bien souvent à des études de détails ultérieures à l'approbation du projet

Le doublement de l'autoroute A9 a gravement fractionné le paysage de Montpellier, a accentué sa séparation de la plaine littorale, sacrifié des biotopes et des terres agricoles, des vestiges archéologiques ; il a renforcé toutes les nuisances produites par l'hyper circulation routière, sans effet positif sur le trafic (si ce n'est la concentration du flux européen de poids-lourds sur les voies initiales), encore moins sur le confort et la santé des habitants.

L'avis défavorable des commissaires enquêteurs et l'alerte sur les dangers de ce projet lancée par Bernardo Secchi et Paola Vignano (urbanistes missionnés en 2013-2014, par Montpellier pour une étude sur l'avenir de la ville « Montpellier 2040 » à laquelle le public pouvait participer) n'ont pas suffi à engager une nouvelle réflexion sur la question. Avec l'appui des édiles d'alors et l'empressement du gouvernement, le projet est passé, en force. Nous vivons depuis 2017 avec son gigantisme écrasant, sa laideur et sa nocivité.

Même si le COM n'a pas l'ampleur de l'A9, programme qui a englouti des sommes gigantesques, il est de la même veine aveugle du « tout voiture ». Ce projet hors-sol, conçu il y a trente ans (alors que les alertes sur le climat étaient déjà connues), sans réelle actualisation et adaptation au contexte présent, ne doit pas être entériné tel qu'il se présente à l'enquête publique. Il est légitime de le refuser, de le réétudier et de concevoir un aménagement sobre visant à améliorer les infrastructures existantes ainsi que l'indiquent l'analyse et les propositions de l'association Saint Jean Environnement. Recalibrer ce projet, en l'état plus que stérile, permettra d'en réduire le coût et de transférer les sommes d'argent public économisées au profit d'actions créatrices de réelles richesses comme l'achat par les collectivités d'espaces naturels et de terres à cultiver, la formation aux métiers liés à l'agriculture et à la nature, la création de filières alimentaires en circuit-courts de haute qualité.

Le Collectif Ceinture Verte émet un avis défavorable sur l'ensemble du dossier soumis à l'enquête publique, en raison de l'insuffisance des précautions prises à l'égard de l'environnement naturel, agricole, urbain et humain, et pour l'inefficacité des solutions d'amélioration du trafic et des déplacements qu'il propose.

La DREAL s'honorerait en donnant un signal d'ouverture aux idées d'aménagement nouvelles et de bon sens, prudentes, appliquées à cette portion de territoire, et en recherchant le bon équilibre entre milieu naturel, habitat, activités agricoles, activités diverses, mobilités locales. Elle remplirait mieux sa mission de service public en étant à l'écoute des habitants qui vivent au contact du Contournement Ouest de Montpellier, et des associations qui portent leurs voix.

Mosson Coulée Verte

COURRIERS REÇUS

Veillez trouver ci-joint l'avis de l'association Mosson Coulée Verte sur le projet du COM. Vous demandez de cocher ci-après les cases favorable ou défavorable au projet. Les choses ne sont pas si tranchées. Oui il est important de résoudre au plus vite la problématique de transport de cette zone ouest et le passage au-dessus des ronds-points du COM est une bonne chose, Non le projet tel que présenté n'est pas acceptable. Compte tenu de l'absence de modularité de la réponse obligatoire, nous ne pouvons qu'émettre un avis défavorable, Les modalités anciennes du projet doivent être absolument revues selon des principes favorisant le report modal et les circulations douces, la réalisation d'un nouvel ouvrage traversant la Mosson n'est pas justifiée et en l'état ne nous semble pas nécessaire. De plus, le dimensionnement hydraulique des ouvrages est très insuffisant du fait qu'il est basé sur une mauvaise référence. Le projet, tel que conçu, ne pourra résoudre l'engorgement de la zone. Il est indispensable de travailler dans le cadre du projet, l'accès aux parking de dissuasion.

Vélocité Montpellier

Dans cet avis, nous avons démontré les failles et incohérences fondamentales sur lesquelles repose ce projet des années 90. Cette conception obsolète des mobilités qui place la voiture au sommet des priorités par rapport à tous les autres modes de transport ne permettra au projet ni de répondre aux enjeux actuels de réduction de la part modale de la voiture, ni de remplir les objectifs qu'il se fixe :

« Relier l'A750 à l'A709 » n'est pas un objectif en soi, sa formulation comme objectif numéro 1 du COM traduit simplement la priorité absolue donnée à la voiture eu égard à tous les autres modes.

Le COM ne permettra pas d'« Assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'ouest ». Son tracé Nord-Sud est fondamentalement inadéquat pour répondre à une problématique de déplacement Est-Ouest. A l'inverse, ce projet va introduire une coupure territoriale rendant plus difficile son franchissement et découragera ainsi nombre de cyclistes sur des distances de trajets qui sont pourtant à leur portée, notamment avec le développement du vélo à assistance électrique.

« Contenir la circulation d'échange péri-urbain et de transit sur un itinéraire adapté » sera impossible en créant une nouvelle offre routière « très attractive » qui va au contraire attirer de nouveaux véhicules et donc augmenter mécaniquement la circulation aux dépens des autres modes. De nouvelles congestions impliquant davantage de véhicules se produiront mécaniquement et la voirie secondaire restera saturée. L'afflux de nouveaux véhicules dans la zone urbaine de Montpellier nuira à l'apaisement du trafic, rendant plus difficile l'effectivité d'une zone 30 ambitieuse et donc le report modal vers le vélo.

Nous n'avons pas besoin de cette nouvelle infrastructure pour « Valoriser les accès au réseau multimodal » qui, en développant une offre concurrente aux autres modes, pénalisera ces derniers et rendra encore plus complexes, coûteuses et inefficaces les logiques intermodales.

VGM demande donc l'abandon de ce projet absurde à de multiples égards. Nous demandons un nouveau projet qui, en inversant l'ordre des priorités au profit des mobilités actives (piétons et cyclistes), puis des transports en commun et en dernier ressort des voitures, permettra de répondre aux grands enjeux de notre époque et tout particulièrement la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle. Ce projet devrait donc avoir pour objectifs dans l'ordre de :

Sécuriser les itinéraires cyclables et réduire les temps de trajet à vélo en créant le réseau express cyclable de l'ouest montpellierain (RECOM),

Améliorer l'efficacité de l'offre de transport en commun à la fois en développant le réseau de manière cohérente, notamment concernant la ligne 5 de tramway, et en renforçant l'existant notamment en termes de fréquence et de rapidité,

Faciliter les accès au réseau multimodal en développant des pôles d'échanges en amont des points de congestion pour que les automobilistes puissent rejoindre ce réseau sans avoir à traverser les villes et villages de l'Ouest,

Et, en dernier ressort, lorsque cela est possible et pertinent, profiter de ces réaménagements pour fluidifier le trafic automobile en créant des dénivellations de taille modeste à l'endroit des différentes intersections de cet itinéraire.

Pour répondre aux enjeux actuels sur le secteur concerné, l'Etat, la région et la Métropole doivent construire ensemble un nouveau projet intégrant ce nouvel ordre de priorité. Ils peuvent pour cela s'appuyer sur le programme d'investissement prévu dans la loi LOM pour le « Développement de l'usage des mobilités les moins polluantes et des mobilités partagées au quotidien, afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les mobilités actives au bénéfice de l'environnement, de la santé, de la sécurité et de la compétitivité ». Programme doté de 1,1 Milliards d'Euros devant être engagés d'ici 2025.

En conclusion, ce projet est actuellement estimé à 280 Millions d'Euros. Rapporté aux 190 000 foyers fiscaux de la Métropole, il représente près de 1 500 Euros par foyer. 1 500 Euros c'est précisément le prix d'un bon vélo à assistance électrique qui, avec une vitesse moyenne de 22 km/h, est utilisé pour des trajets d'une distance moyenne de 8 Km. Précisément la distance séparant la commune de Lavérune du centre-ville de Montpellier !

COURRIERS REÇUS

Greenpeace

Nous regrettons que l'étude n'ait pas su faire évoluer la réflexion initiale du projet datant de plus de 30 ans, et n'ait pas intégré la problématique actuelle qui est de répondre aux besoins de mobilités des citoyens, tout en limitant les différents types de pollution et l'étalement urbain.

Le projet tel qu'il est présenté n'est pas en cohérence avec les orientations stratégiques locales et nationales. Il ne respecte pas 3 des 5 piliers du manifeste de Montpellier : « Une ville de Santé, Décarbonée, Nature et Acclimatée » (<https://www.montpellier.fr/4445-le-manifeste-de-montpellier.htm>). Il ne permet pas non plus de s'orienter vers la Neutralité Carbone visée par la France en 2050, ou d'espérer respecter les seuils sanitaires de l'OMS en matière de pollution de l'air actuellement dépassés par Montpellier.

Afin de répondre à ces nouveaux défis, les investissements financiers doivent être orientés vers les mobilités durables. L'enquête publique doit permettre aux citoyens de s'exprimer sur ce choix de société, et le dossier doit présenter une réelle alternative au mode routier, pas seulement des variantes d'aménagement. **Nous demandons à ce qu'un projet de transports en commun semblable à celui que nous avons proposé soit défini, et qu'une comparaison avec le COM soit réalisée pour chacun des thèmes.**

Le coût total du projet, intégrant les aménagements des ronds-points, des deux nouveaux échangeurs, et les coûts périodiques de maintenance ne sont pas présentés. Il s'agit pourtant d'un élément essentiel.

Le « trafic induit » par la réalisation du projet est ignoré dans le dossier. Il impacte pourtant l'étude de trafic, les émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Il est donc nécessaire d'en évaluer la teneur et ses conséquences.

Sur la forme nous regrettons le manque d'accessibilité du dossier par le public non initié. La densité du dossier, le manque de clarté dans la présentation des données, et les résumés non techniques trop vagues ne permettent pas au grand public d'intégrer les informations relatives à ce projet.

Nous attendons également des précisions sur les autres points que nous avons relevés.

Synthèse des questions

Nous demandons qu'une solution alternative, développant les mobilités durables plutôt que le mode routier, soit étudiée et proposée aux citoyens, conformément aux prérogatives de l'article L121-8 du code de l'environnement.

Quel est le coût total du COM, intégrant notamment l'aménagement des ronds-points et des échangeurs, même s'ils sont financés par d'autres projets ?

Nous demandons à ce que la provision pour risques soit revue à un montant réaliste.

Quels seront les coûts d'entretien annuels induits par ces nouveaux équipements ? Quel organisme aura la charge de ces coûts et de l'exploitation ?

Nous demandons à ce que le trafic induit par le COM soit évalué, et que son impact soit pris en compte dans la suite de l'étude (notamment concernant la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et l'étude financière).

La généralisation du 30km/h doit être intégrée dans l'étude de trafic.

La mise en œuvre du COM entraînerait un allongement des parcours domicile-travail, et nous demandons à ce qu'il soit évalué, au même titre que les déplacements internes au périmètre d'étude.

Nous demandons à ce que l'étude de trafic soit complétée, et qu'il y ait une comparaison entre une situation future avec le COM, et une situation future sans COM mais avec une infrastructure de transport en commun à la place.

Les travaux étant prévus jusqu'en 2028, nous demandons à ce que les nuisances engendrées (bruit, pollution, poussières, etc ...) soient évaluées, ainsi que l'impact sur le trafic routier.

L'AE recommande page 22 de son avis, que le dossier soit complété « par une analyse de l'urbanisation induite par le projet à l'échelle des autoroutes A75, A9 et A750 ». Cette recommandation est ignorée dans le mémoire de réponse à l'avis de l'AE, nous demandons à ce qu'elle soit prise en compte et l'analyse réalisée.

COURRIERS REÇUS

Les résultats des modélisations concernant la pollution de l'air ne sont pas réalistes (concentration de dioxyde d'azote inférieure à 10ug/m³ sur l'autoroute alors qu'elle dépasse 40ug/m³ en ville). Nous demandons à ce que des relevés soient réalisés en situation réelle (capteur installé sur la portière d'une voiture), et qu'un recalage du modèle basé sur ces relevés ait lieu.

Nous demandons également à ce que la recommandation de l'autorité environnementale, concernant les substances cancérigènes, page 20 de leur avis, soit prise en compte.

En cas de refus de prendre en compte la durée d'exposition de 70 ans recommandée par l'AE, nous demandons le calcul de la durée à partir de laquelle la valeur repère de l'OMS serait dépassée (40 ans), et que cette information soit formellement notifiée aux riverains.

Nous demandons à ce que les concentrations de polluants dans les habitacles des voitures des futurs utilisateurs du COM soit évaluées.

Nous demandons à ce que l'impact des particules fines et du NO₂ soit étudié avec un effet croissant, et que les pathologies associées soient décrites dans le dossier.

Nous demandons à ce que soient mentionnées les particules fines PM₁.

Les économies d'émission de gaz à effet de serre présumées sont basées uniquement sur le temps gagné à parcours égal. Elles ne prennent pas en compte les allongements de parcours qui résulteraient de ce gain de temps. Nous demandons à ce que les calculs soient précisés et intègrent ce facteur, ainsi que les émissions générées par le trafic induit, et par la phase travaux (estimée dans l'étude à 115000 teq CO₂, soit le double des économies réalisées).

Nous demandons à ajouter dans le « Résumé non technique » de la Pièce E – Partie I, une photo de chacune des espèces concernées, afin que les lecteurs se rendent mieux compte de l'impact du COM sur la faune et la flore.

Quelle sera la surface totale artificialisée par le projet ? Afin de répondre à l'objectif de ZAN, quelles sont les surfaces prévues d'être désimperméabilisées ?

Quels seront les dispositifs permanents de surveillance de la qualité de l'eau mis en oeuvre ? Quels seront leur coût annuel ?

Compte tenu des manques développés dans le paragraphe 10, nous demandons, conformément au décret n° 2013-1211 du 23 Décembre 2013 que l'évaluation économique fasse l'objet d'une contre-expertise indépendante.

Comment la destruction paysagère est-elle évaluée et compensée ?

Nous demandons à ce que l'avis des signataires de cette pétition (<http://change.org/montpellier>), formellement opposés à la réalisation du COM, soient pris en compte comme autant d'avis défavorables exprimés au niveau de l'enquête publique.

France Nature Environnement

Objectifs à rechercher

La circulation automobile représente une grande partie de la pollution atmosphérique de la métropole de Montpellier, des nuisances sonores, de la consommation d'énergie, de métaux et de divers autres matériaux, et une source majeure de congestion urbaine. Elle consomme une quantité considérable d'espace, pris sur les terres agricoles, pour les routes et parkings, mais aussi via l'étalement urbain (lotissements et zones d'activités très consommateurs d'espace).

La France s'est engagée au niveau international à fortement réduire ses émissions de gaz à effet de serre, et donc sa consommation d'énergie (*). Le gouvernement s'est engagé à promouvoir les transports alternatifs à la voiture (transports en commun, vélo et marche à pied). Le gouvernement s'est engagé à arrêter l'étalement urbain avec le principe « zéro artificialisation nette des sols », objectif repris à son niveau par la Métropole de Montpellier.

() quand bien même une partie des véhicules serait électrique, son impact resterait majeur sur la consommation d'énergie et les pollutions associées, sur les besoins en métaux rares et les nuisances liées à leur extraction, et même l'impact local ne serait pas modifié en ce qui concerne le bruit de la circulation autoroutière, l'émission de microparticules liée au contact pneu-route, la congestion urbaine et les accidents.*

Il faut donc poursuivre les objectifs suivants :

Réduire les nuisances provoquées par la circulation existante, avec des axes occupant le moins de surface possible et perturbant peu l'environnement et les activités humaines.

Ne pas augmenter le débit et la vitesse des axes routiers, sous peine de provoquer un étalement urbain pénalisant pour l'environnement (sols et énergie), mais aussi pour les usagers avec le retour des embouteillages (les bouchons sur l'A709 en sont l'illustration).

Favoriser les autres moyens de transport : transports en commun, marche à pied (en facilitant les traversées), et **surtout le vélo**, très pertinent à cette distance du centre-ville.

COURRIERS REÇUS

Contre-propositions

Section courante : route à 2x1 voies, à 70 km/h, pour éviter tout appel d'air provoquant l'étalement urbain et l'augmentation du trafic automobile, ainsi que pour économiser le sol. L'aménagement en 2x2 voies + B.A.U. est injustifiable et anachronique : le trafic motorisé doit diminuer du fait des engagements climatiques de l'État.

Vélos : aménagement cyclable sur tout l'itinéraire et aux extrémités, jusqu'à Juvignac- centre et jusqu'au sud de l'A709. Le projet ne mentionne pas les vélos le long de l'itinéraire, alors qu'il remplace un axe urbain autorisé aux vélos. L'article L228-2 du Code de l'environnement prévoit que lors de la rénovation des voies urbaines (c'est le cas), des itinéraires cyclables doivent être aménagés. La Métropole de Montpellier évoque des itinéraires cyclables, mais hors projet et signalés comme non performants.

Dessertes : toute habitation ou activité desservie par l'axe doit également être accessible à pied et à vélo, ce n'est actuellement pas le cas, en pratique, pour l'aire des gens du voyage.

Échangeur sud (A709) : à éviter, et le cas échéant réduire sa surface. L'échangeur prévu est complexe, très coûteux et très gros consommateur de terres agricoles. Il doit libérer les zones voisines du trafic de transit vers l'A709, mais il a l'inconvénient, outre son impact important, de favoriser un trafic supplémentaire.

Notamment sur l'itinéraire de A709 (ouest) vers COM, il comporte une bretelle serrée, suivi d'un virage inexplicablement large avec un pont en biais sur les autoroutes A9/A709. Le tracé proposé ci-dessous ne comporte pas de virage plus serré que dans le projet, mais il consomme beaucoup moins d'espace (il reste très consommateur de terrain), réduit la distance pour les automobilistes et comporte un pont perpendiculaire et donc plus court.

On peut soupçonner la raison d'une bretelle aussi disproportionnée, quand on lit dans la pièce C : « **6.3.2 Dépôts - Les matériaux issus du chantier non réutilisables, seront mis en dépôt préférentiellement au niveau des bretelles de l'échangeur sud, au Sud de l'A9/A709.** ». Détruire des terres cultivées pour y déposer des déchets est injustifiable. De plus, l'espace se situant dans la zone de protection rapprochée d'un captage d'eau potable (pièce E, partie I, carte 6 à la page 47/422), tout dépôt y est interdit y compris les inertes (certes hors déchets de terrassement, mais ce serait tout de même injustifiable).

Carrefour du Rieucoulon (D613) : à éviter ; le cas échéant, ne pas oublier les vélos. Il est préférable de ne pas le construire, car son seul effet est d'augmenter la capacité de la voie, ce qui n'est pas souhaitable. Si un carrefour dénivelé devait réellement y être construit, les vélos ne doivent pas y être oubliés, non seulement en traversée mais également le long du COM et pour les itinéraires le quittant ou y entrant.

Carrefour Genevaux (D5) : à ne pas aménager dans l'immédiat. Ce point est lié à un projet de transport en commun qui a pris un retard considérable : son tracé n'est toujours pas fixé alors que la mise en service d'un tramway était prévue pour 2017. La Métropole a déjà revu ses plans et demande une surlargeur pour ajouter des pistes cyclables, omises dans le projet car en 2005 (date de conception du COM) on n'y pensait jamais. Le projet de transport en commun peut encore évoluer tant qu'il n'est pas figé (tram ou bus, parkings d'échange ou de covoiturage, voies de stockage de tramways...), il faut donc n'autoriser aucun ouvrage important tant qu'une telle incertitude existe. En outre, ce carrefour augmenterait la capacité de la voie, ce qui n'est pas souhaitable, et son importance est disproportionnée par rapport à l'importance limitée de la D5.

Échangeur nord (A750) : conserver l'échangeur actuel et ne surtout pas en construire de nouveau. L'échangeur actuel offre déjà une parfaite fluidité, la destruction des deux bretelles existantes et leur remplacement par d'autres embranchements n'améliorerait nullement la fluidité. Ce projet est coûteux (terrains + linéaire + ouvrages d'art), générateur de gravats, destructeurs d'espaces boisés précieux, destructeur de terres agricoles, générateur de travaux importants dans les espaces sensibles que sont la Mosson et le ruisseau de la Fosse. Il n'offre aucune utilité justifiant un tel coût et de tels impacts

Le dossier présenté au public et ses failles

Le mythe du « bouclage » et de l'achèvement du réseau

Jadis, les aménageurs assumaient que leurs routes servaient à faire rouler plus de voitures, plus vite et plus loin. Si leurs projets n'ont guère changé, leur présentation est devenue hypocrite : il ne s'agit plus que de « *réduire la pollution* » (en élargissant des routes pour fluidifier le trafic, ce qui augmente le nombre de voitures !), de « *hiérarchiser le trafic* » (tout en construisant un axe qui sert à la fois de rocade de proximité et de raccordement entre deux autoroutes longue distance, cherchez l'erreur), et surtout de construire un tronçon manquant : « *un petit dernier pour la route* » !

Depuis plus de 20 ans, tous les projets de Montpellier ont pour but de « *boucler la rocade* », et malgré toutes ces rocades la mythologie locale voudrait qu'il n'y en ait pas à Montpellier. Ce projet ne fait pas exception, et pour l'occasion la D65 est représentée sur les cartes comme une rocade autoroutière, qu'il faut « juste » raccorder à l'A709 pour « *boucler la rocade* ». Le projet suivant est déjà dans les cartons : une fois le COM construit, la D65 sera saturée, il faudra donc « *boucler la rocade* » en la transformant en autoroute urbaine. L'argument fonctionne à chaque fois... alors que la réalité du terrain montre l'échec de la stratégie : l'A9 vient à peine d'être doublée au niveau de Montpellier que les sorties de l'A709 vers Montpellier n'ont jamais été aussi gravement embouteillées, tellement le doublement a logiquement favorisé l'augmentation du trafic.

L'autre argument est donc de construire « *juste le tronçon manquant* ». Un tronçon qui manque parce qu'on a construit des autoroutes en évitant volontairement d'évaluer l'énorme coût et les grandes nuisances de leurs extrémités en zones urbaines (technique du *saucissonnage*, pourtant explicitement interdit par les lois française et européenne). En l'occurrence, il s'agit de

COURRIERS REÇUS

raccorder l'A750, et donc l'A75 venant de Clermont-Ferrand ou de Paris, à l'A9 via l'A709. L'argument est admirable, sauf que la réalité de l'A750 est qu'elle sert d'abord à faciliter l'étalement urbain, en permettant à des salariés de Montpellier de faire construire un pavillon dans un lotissement près de Gignac, ou à des entreprises de déplacer leurs activités en périphérie comme Système U sur des terres agricoles scandaleusement bradées à Clermont-l'Hérault (ZAC de la Salamane).

Remarque : tous les fichiers PDF sont intitulés « Contournement nord-est de METZ », ce qui illustre qu'il s'agit d'un discours bien rodé pour franchir l'obstacle administratif qu'est l'enquête publique préalable à la DUP, et non une analyse circonstanciée des tenants et aboutissants locaux.

Un projet obsolète, à réétudier avec des alternatives

L'historique du projet montre qu'il a été conçu il y a environ 20 ans, ce qui se voit sur plusieurs aspects, comme la recherche du débit maximal (le problème de l'étalement urbain provoqué par les grands axes était pourtant déjà bien connu) et l'absence totale de prise en compte des vélos (la loi qui l'exige était pourtant déjà en vigueur, mais systématiquement ignorée).

Même s'il est commode pour les maîtres d'ouvrage de s'appuyer sur l'ancienneté du projet pour éviter de démontrer sa pertinence, il est évident que tant de choses ont changé en 20 ans qu'il est nécessaire de réévaluer les choix faits à l'époque. Parmi les changements :

le changement climatique et les engagements climatiques internationaux de la France, qui imposent de réduire la consommation d'énergie, et notamment l'usage de la voiture

la volonté clairement affichée, par l'État comme par la Métropole, d'arrêter l'étalement urbain et l'artificialisation des sols, et de favoriser les alternatives à la voiture, dont le vélo.

Comme l'a relevé l'Ae, il n'y a pas eu de réelle alternative envisagée pour ce projet. Les autres itinéraires proposés restaient de la même nature (un axe autoroutier), et ils posaient de tels inconvénients qu'ils ne semblent avoir été inclus que pour mieux justifier le choix proposé.

Les véritables alternatives sont : l'absence de réalisation, la réalisation de certains éléments uniquement (par exemple la suppression de certains échangeurs), la requalification (2x1 voies au lieu de 2x2 voies, voie urbaine plutôt qu'autoroutière, présence de voies cyclables ou de voies pour des transports en commun...). Le fait est que les alternatives n'ont donc pas été examinées.

L'absence choquante de prise en compte du vélo

Il est édifiant de constater que le dossier ne mentionne le vélo que dans la rubrique « patrimoine et tourisme » et non comme un moyen de transport urbain : le signe d'un projet obsolète. Lorsqu'il est parfois évoqué de façon plus concrète, il ne s'agit que des traversées du COM, alors qu'il y a un également besoin évident d'itinéraire cyclable dans l'axe du COM.

Le projet aménage un axe actuellement urbain, il doit donc prévoir les itinéraires cyclables, avec de réels aménagements, efficaces et sécurisés. Notamment, il n'est pas sérieusement envisageable que l'accès au sud de l'A709 se fasse via la route de Sète, visiblement sans aucun aménagement prévu.

Une carte des accidents est indiquée (Pièce E, partie I, page 128/422, Figure 31). Elle est très déficiente puisqu'elle n'indique même pas le type d'usagers victimes de ces accidents, mais leur concentration sur la route de Sète près de l'A709 et à l'extrémité Nord près de Juvignac suggère qu'il puisse s'agir de piétons et de cyclistes tentant de traverser des axes qui constituent des coupures urbaines, dont les usagers se rendant à l'aire d'accueil des gens du voyage. Le dossier n'en tire visiblement aucune conclusion.

L'indigence du dossier en ce qui concerne le vélo est patente en voyant la carte des « voies cyclables partagées » (pièce E, partie I, pages 134-135/422), où l'on constate que la N109, extrémité de l'A750, est indiquée parmi les voies cyclables comme « axe partagé ».

Or même si la déficience de la signalisation n'indique pas nécessairement aux usagers qu'il est interdit d'y circuler à vélo, la N109 est bien une voie express, interdite aux piétons et aux vélos, ce qui est par exemple indiqué à son entrée sur la D27E (à Juvignac) en direction de Montpellier

L'absence des conséquences sur l'urbanisme et le trafic

On sait depuis plus de 50 ans qu'un grand axe routier provoque inmanquablement l'urbanisation le long de cet axe, avec un urbanisme diffus organisé autour de la voiture, très consommateur d'espace et d'énergie, et générateur de trafic automobile. Cette conséquence doit absolument être évitée.

Or cet effet bien connu, attendu, et dont l'étude est réclamée notamment par l'Ae, est totalement absent du dossier. À la place, le dossier indique l'urbanisation prévue par le SCOT, comme si la construction d'une autoroute ne devait avoir aucune conséquence sur l'urbanisation ni sur les choix de déplacement. De plus, les conséquences prévisibles sont à longue distance, par exemple la création de lotissements ou de zones d'activité à Gignac ou à Clermont-l'Hérault, donc largement au-delà du périmètre du SCOT de la Métropole de Montpellier.

Le trafic induit par le nouvel aménagement est totalement absent, de façon choquante. Le trafic semble avoir été soigneusement modélisé comme s'il s'agissait d'une donnée immuable, comme les eaux pluviales que l'on peut détourner ou stocker mais sans pouvoir agir sur leur volume. Or le trafic automobile n'est pas un phénomène naturel mais le résultat de décisions humaines, individuelles (le choix du lieu d'habitation et du mode de transport) ou collective (l'installation d'une activité le long d'une route). L'absence de prise en compte de ces phénomènes est inexcusable et rend l'étude inutilisable.

Un mépris assumé pour l'agriculture et l'environnement

COURRIERS REÇUS

Pourquoi avoir étudié l'état initial avec tant de détail, si le dossier décrète ensuite que sa destruction n'a aucune importance ? Les arguments donnés sont caricaturaux :

Sur l'agriculture (Pièce E, partie I, 4.7.1 à la page 181/422) : les terres agricoles sont proches de la ville donc elles seraient laissées en friche si on n'y construisait pas le COM... Pur sophisme, car les terres ne vont être abandonnées que si on les détruit pour les urbaniser.

Sur la biodiversité (Pièce E, partie II, 6.3.2.1 à la page 242/422) : les espaces naturels sont proches de la ville, donc on pourrait les détruire sans que ce ne soit une grosse perte !

Sur l'eau (Pièce E, partie I, page 55/422) : le maître d'ouvrage indique une « crue centennale » de la Mosson à 263 m³/s alors qu'il connaît la crue d'octobre 2014 à 431 m³/s, cette dernière étant qualifiée d'« exceptionnelle ». Il n'est pas réaliste de nier ainsi la réalité, surtout lorsqu'on utilise cet argument 2 fois en moins d'un mois (en septembre 2014 dans la zone Lez, Lironde de Lattes, Nègue-Cats, puis en octobre 2014 pour la Mosson), alors que l'on sait que le changement climatique va multiplier les épisodes pluvieux intenses.

Sur le CO₂ : il n'est pas réaliste de miser sur d'importants progrès technologiques pour contrebalancer les émissions émises par les véhicules sur cet axe (véhicules dont le nombre est déjà sous-estimé par l'absence de toute prise en compte de l'impact de la construction de cet axe sur l'urbanisation et sur les choix de déplacements).

Sur les déchets (Pièce E, partie I, 3.4.6, pp. 34-35/422) : il est inacceptable de ne pas faire la moindre estimation : « *Le volume des déchets produits par le chantier est difficilement quantifiable au stade actuel des études et ne peut être présenté dans le présent dossier* », et tout autant de les déposer dans un terrain agricole détruit pour l'occasion (déjà signalé).

Sur la circulation : puisque la voiture est prédominante, c'est la voiture qu'il faudrait favoriser. Une telle argumentation semble surréaliste en 2020.

Un mépris assumé pour les citoyens et les élus locaux

La plupart des remarques faites par les citoyens et les collectivités territoriales, lorsqu'elles ne sont pas purement et simplement éliminées, donnent lieu à une réponse du type : « *L'ensemble du tracé fera l'objet d'études plus fines dans les phases ultérieures* ». Or la procédure de DUP sert précisément à valider et autoriser certains choix, et il est évident que ceux-ci ne seront pas remis en cause dans les phases postérieures à la DUP.

France Insoumise

Le projet du Contournement Ouest Montpelliérain (COM) est une nouvelle occasion manquée de répondre à l'urgence climatique à laquelle sont confrontés de plus en plus durement notre ville et notre territoire (sécheresses, inondations, canicules, incendies...)

Le COM, censé répondre à une réelle problématique, celle de l'engorgement automobile dans l'ouest de l'agglomération, s'inscrit dans une logique de l'ancien monde : après la création du LIEN et le dédoublement de l'A9, il s'agit encore une fois de faire la part belle à la voiture individuelle en créant de lourdes et coûteuses infrastructures routières.

Oui à la ceinture verte, non à la ceinture noire !

Ce projet induira davantage de trafic routier, donc plus de pollution (air, sol, eau, niveau sonore, pollution visuelle). Il entraînera la destruction de terres agricoles ainsi que l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols aggravant les phénomènes d'inondation.

Si la cohérence du réseau routier est mise à mal par l'absence de liaison entre l'A750 et l'A709, des solutions plus raisonnables doivent être exigées pour fluidifier les mobilités : relance du fret ferroviaire (actuellement pas un gramme de marchandise n'arrive ou ne quitte la métropole par le rail !); extension et généralisation de la gratuité des transports collectifs ; rattrapage du retard montpelliérain dans les infrastructures cyclables ; planification du co-voiturage...

L'objectif ne doit être ni de prévoir l'augmentation du trafic routier, ni de le maintenir, mais de tout mettre en œuvre pour en planifier sa réduction, tel que le préconisent d'ailleurs déjà les accords de Paris (COP21) et la loi LOM.

En conséquence, la France Insoumise encourage les citoyens à s'exprimer avant le 7 septembre sur l'enquête publique en ligne pour exiger le retrait du projet et affecter son financement à des mobilités plus cohérentes avec les enjeux écologiques et sociaux actuels.

COURRIERS REÇUS

Collectif SOS Oulala

Le **collectif SOS Oulala** lutte contre la construction de la Liaison Intercantonale d'Évitement Nord de Montpellier (ci-après abrégé LIEN) au nord de Montpellier, entre Saint Gély du Fesc et l'A750. Ce projet routier est climaticide, écocide et polluant ; c'est pourquoi nous demandons son annulation. Nous ne défendons pas ici des intérêts de riverains mais une nouvelle vision de l'aménagement du territoire où ces projets d'un autre temps n'ont plus leur place. Le projet routier du Contournement Ouest de Montpellier (ci-après abrégé COM) est sur bien des aspects similaires au projet du LIEN et a les mêmes impacts néfastes sur l'environnement, aussi nous sommes défavorables à sa réalisation et lutterons localement pour empêcher son aboutissement.

Trafic et embouteillage : un projet inutile

Avant d'étudier les impacts néfastes de ce nouvel axe routier, nous constatons que le projet même repose sur une tromperie du public. La plupart des riverains défenseurs du projet voient en lui une solution à la congestion du trafic sur cet axe, or celle-ci n'est en rien prouvée dans l'étude d'impact.

Le gain de temps présenté dans l'étude de trafic est seulement de 3%, c'est à dire 54 secondes sur un trajet d'une demi-heure, autant dire non significatif. Les entrées du COM seront congestionnées dès sa mise en service. La diminution du trafic sur les voies secondaires (avenue de la Liberté, Recambale...) représenteraient seulement 10 à 15% , et ce sans prendre en compte les aménagement sur ces axes pour faciliter le transport multimodal (voies réservées aux bus, vélo...) qui pourraient (et devraient !) diminuer la capacité en nombre de véhicule de ces axes.

En fait, l'étude montre une augmentation globale du trafic due au COM, de l'ordre de 6% dès 2028, accompagnée d'une augmentation de la distance de trajet de 6% également. Nous critiquons au passage que cette étude de trafic tient comme acquis la construction du dernier tronçon du LIEN, et de la Déviation Est de Montpellier. Or si ces projets ne sont effectivement pas réalisés, l'étude se retrouve entièrement faussée.

De plus, le projet du COM, en augmentant la capacité routière, pourrait favoriser par appel d'air l'apparition de nouveaux usagers de cet axe routier, et provoquer donc une augmentation supplémentaire du trafic. Ce phénomène de trafic induit est bien documenté, et peut représenter jusqu'à une augmentation de 20% du trafic, mais ne semble pourtant pas pris en compte dans l'étude de trafic.

En outre, nous craignons que ce type d'aménagement ait un impact sur l'éloignement croissant des lieux de vie (et donc des distances domicile-travail) comme c'était le cas pour l'A9-A750. Plus symboliquement, la construction d'un tel axe représente un encouragement à l'usage quasi-exclusif de la voiture. Ces impacts indirects ne sont pas étudiés.

En somme, le COM provoquera une augmentation globale du trafic routier et ne règlera pas les problèmes d'embouteillage.

Conséquences sur le climat

En 2020, dans une ville qui a déclaré l'urgence climatique en 2019, il n'est désormais plus question de discuter l'intérêt collectif de diminuer urgemment et drastiquement nos émissions à effet de serres pour limiter la crise climatique en cours. Or le transport routier est responsable de 30% des émissions de gaz à effet de serre en France.

Nous avons montré que la mise en place du COM provoquera une augmentation du trafic routier global sur l'agglomération montpelliéraine, voire sur l'aire urbaine de Montpellier.

On s'étonne donc que dans la partie «incidences du projet sur le climat» de l'étude (page 373), soit indiqué le postulat suivant : «Le projet engendrera une redistribution du trafic actuelle de la voirie existante vers la nouvelle infrastructure. Le trafic routier existe donc déjà.». On nous indique ensuite que le projet devrait provoquer une légère diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Ce calcul semble bien simpliste : l'augmentation globale des distances de trajet, l'augmentation globale du nombre de véhicules, les incidences indirectes sur les trajets et l'usage de la voiture, sans parler du trafic induit, ne semblent pas pris en compte.

Il est choquant de voir que pour un projet routier, l'étude de l'impact sur les gazs à effet de serre soit traité en une seule page ! Nous demandons une étude plus détaillée, avec de le détail des indicateurs utilisés.

Pollution de l'air

Dans [l'avis de l'Autorité environnementale \(Ae 2018 – 75\) sur le SCOT de Montpellier](#), il est écrit qu'un des enjeux environnementaux principaux du SCOT est « la réduction des nuisances liées aux déplacements (bruit et

COURRIERS REÇUS

pollution de l'air) et l'exposition de la population aux risques sanitaires ». En quoi le projet du COM est compatible avec les objectifs environnementaux du SCOT de la métropole validé en décembre 2019 ?

La métropole de Montpellier souffre de gros problème de pollution notamment dû au NO2 et PM10, principalement émis par le trafic routier. Les grands projets de routes intensifient le trafic et donc la pollution et représentent un risque de santé publique très important (68 000 décès / an en France dû à la pollution atmosphérique). En octobre 2019, [la Cour de justice européenne a condamné la France pour non-respect de la directive européenne de 2008 sur la qualité de l'air](#) avec notamment le dépassement « systématique et persistante (de) la valeur limite annuelle pour le NO2 depuis le 1^{er} janvier 2010 dans douze agglomérations » dont celle de Montpellier.

Le projet du COM va-t-il permettre à la métropole de Montpellier de respecter les seuils de pollution autorisé par la directive européenne relative à la qualité de l'air ? Nous pensons au contraire qu'il aggravera un problème déjà persistant.

A ce sujet, Greenpeace a proposé dans son avis une analyse que nous partageons et nous demandons que ces arguments soient étudiés et pris en compte dans l'étude.

Destruction de la biodiversité

Le COM fragmente également un [corridor écologique](#) nécessaire au bon fonctionnement des écosystèmes de la métropole et va à l'encontre des orientations nationales sur la protection du vivant (loi Grenelle 2).

Il détruira les individus et ou les habitats de 53 espèces protégées.

Nous rappelons que nous vivons actuellement la 6ème extinction de masse du vivant et qu'il est urgent d'enrayer les impacts humains sur la biodiversité. Une telle destruction, d'autant plus pour un projet inutile, est abhorrée.

Agriculture

Le COM détruira directement 16 ha de terres agricoles et impactera l'activité agricole sur une superficie de 45 ha au total. Ces terres, d'après l'étude, ont un haut potentiel agricole et sont pour beaucoup irriguées. Ces terres sont rares et donc précieuses pour le développement d'une agriculture locale et de qualité. Rappelons qu'un maraîcher en agriculture biologique peut nourrir jusqu'à [100 familles / ha](#). Au lieu de construire le COM (et pour un coût bien moindre !), on pourrait fournir jusqu'à 4500 familles en légumes biologiques, soit toute la population de Saint-Jean-de-Vedas.

L'enjeu de l'artificialisation des sols, qui engendre une raréfaction des terres de qualité, un encouragement de l'enfrichement, des ruptures des entités agricoles et une augmentation des prix du foncier, est pourtant relevé par tous les syndicats agricoles et de nombreuses associations. L'objectif «Zéro artificialisation nette des sols», qui va dans le sens d'une sanctuarisation des terres agricoles et qui est valorisé dans le [SRADET](#) de la Région Occitanie, n'est finalement pas pris en compte.

La crise du Covid19 nous a révélé à tous la fragilité de notre système de distribution alimentaire et la résilience de l'approvisionnement en circuit court. Mais comment imaginer de manger local quand il n'y a plus de terres pour produire localement ?

Pour une vision des impacts au long court, il faudrait non pas étudier les impacts d'après la situation agricole actuelle mais d'après potentiel de ces terres, et convertir ce potentiel en terme alimentaire : combien de personnes pourrait-on nourrir si le projet n'avait pas lieu ?

Pour identifier ce potentiel, il faudrait réaliser une étude de potentiel détaillée sur le terrain (l'étude ici est seulement basée sur des cartes au 1/25000ème, ce qui n'est pas suffisant).

CONCLUSION

En tant que commissaire enquêteur, vous avez la mission de rendre compte des positions actuelles de vos concitoyens, mais aussi d'anticiper leurs opinions futures, et à ce titre d'être à l'écoute des changements qui se produisent dans notre société. En effet, un projet d'envergure comme le COM ne verrait pas le jour avant 2028, cela demande un effort de projection : quel sera l'état du monde alors ? Ce projet sera-t-il toujours dans le domaine de l'acceptable pour nos concitoyens ?

L'urgence bioclimatique, appuyée scientifiquement par le GIEC depuis des années, ne fait désormais plus rire grand monde. La protection de l'environnement et les politiques de sobriété qui les accompagnent prennent de plus en plus de place, et c'est heureux, dans les pensées et les débats : sobriété des modes de production, des modes de déplacement, des modes de vie. Quand on donne le temps et les informations à 150 français et françaises lors de la Convention Citoyenne pour le Climat, ils proposent de « développer les autres modes de transports que la voiture individuelle » (objectif 1, famille

« se déplacer ») ou encore de "lutter contre l'artificialisation des sols et l'étalement urbain" (objectif 3, famille "se loger"). Que penseraient ces citoyens d'un projet comme le COM, qui encourage l'usage de la voiture tout en aggravant le phénomène d'artificialisation des sols de l'agglomération montpelliéraine ?

COURRIERS REÇUS

Paysage de France

Notre association est fermement opposée à la modification du tracé et l'élargissement de la voirie actuelle. La continuité des voiries de contournement de la ville de Montpellier ne nécessitent nullement le passage à 2x2 voies. Le projet proposé est un barreau autoroutier qui relierait l'A709 et donc l'A9 à l'A75. Or cette liaison existe déjà à Béziers. Loin de faciliter la circulation sur ce parcours, ce barreau attirerait tous les véhicules et en particulier les camions en transit, entraînant à court terme la saturation de cette voie aux heures de pointe.

La voie actuelle doit rester une voie locale à 2x1 voie limitée à 70 km/h. Pour être désengorgée, les ronds points peuvent être réaménagés avec des passages en pont ou tunnel sans nouvelle emprise sur les terres agricoles. Les vignes du Domaine du Rieucoulon doivent absolument être préservées. Comme avec tout réaménagement, les modes de déplacement doux et collectifs doivent être prioritaires. Les pistes cyclables de tout l'ouest de Montpellier doivent à cette occasion être aménagées pour faciliter les déplacements entre villages et avec la ville centre.

Le projet proposé est d'un autre âge. Il est temps de regarder l'avenir. Compte tenu du prix exorbitant des travaux envisagés, il pourrait être tentant pour nos élus et pour l'état de se tourner vers Vinci pour obtenir l'exécution des travaux au profit d'une prolongation de la concession accordée pour l'A9. Ce serait finalement le contribuable qui paierait le prix fort au détriment d'une destruction considérable de notre environnement.

Monsieur l'enquêteur, les générations futures vous remercieront de tenir compte de ces arguments et de ceux de tous les opposants pour refuser ce projet.

Juvignac Urbanisme Environnement

– Les objectifs du projet de COM :

- *Une nouvelle connexion pour des trajets simplifiés*
- De façon plus précise, cette définition générale se décline en :
 - . *Assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'ouest en complétant le réseau armature du contournement urbain routier*
 - . *Relier A 750 et A 709*
 - . *Contenir la circulation d'échanges périurbains et de transit pour rendre son usage à la voirie secondaire dans les quartiers traversés*
 - . *Valoriser les accès au réseau multimodal pour limiter le trafic routier vers le centre urbain.*

– Observations sur les objectifs :

Exprimé de façon plus simple et plus prosaïque, le problème à résoudre est celui des embouteillages qui se forment de plus en plus souvent et qui durent de plus en plus longtemps dans le secteur ouest de Montpellier au débouché de la A 750 et de la D 27E (JUVIGNAC), de la D 5 (LAVERUNE) et de la D 613 (SAINT JEAN DE VEDAS).

Les véhicules qui contribuent à ces embouteillages ne sont que très minoritairement des véhicules en transit, qui ne feraient que traverser la ville de Montpellier sur un parcours les conduisant de loin à l'ouest vers loin à l'est ou inversement. Il suffit d'emprunter souvent la A 750 pour constater le faible nombre de poids lourds que l'on y rencontre, contrairement à ce que l'on observe sur les grands axes qui constituent la A6 et la A9 et à moindre titre la A 71 et la A 75. La liaison nord sud par la A 75 est raccordée à la A 9 à la hauteur de Béziers et l'intérêt d'une transversale autoroutière entre Clermont l'Hérault et Nîmes est tout sauf évident.

En réalité cette circulation intense et difficile résulte pour l'essentiel de déplacements locaux et en particulier des déplacements pendulaires, matin et soir, de personnes habitant à l'ouest, dans un rayon de quelques dizaines de kilomètres à partir de la limite de la grande ville et dont les lieux de travail, d'étude ou d'achat se situent en centre-ville ou dans les zones d'activité de la Métropole, localisées, en caricaturant à peine, partout sauf dans ce secteur ouest.

– Observations sur le contenu du projet

Il est inutile de reprendre en détail le contenu du projet qui nous est présenté et qui consiste en fait à assurer une continuité pseudo- ou quasi-autoroutière entre la A 750 et la A 9.

Néanmoins, deux commentaires « techniques » :

COURRIERS REÇUS

- Les différentes variantes de l'échangeur A 750 / COM ne prennent pas en compte le relevé des zones concernées lors des inondations d'octobre 2014 (voir le Porter à Connaissance d'août 2015, établi à la suite de cet épisode, modifiant le PPRI de 2001 sur lequel se fonde le projet qui nous est soumis).

Il en résulte que les nouveaux échangeurs prévus se situent en réalité en zone inondable, que les remblais sont largement sous-évalués, des remblais plus importants devenant difficilement compensables et que l'impact hydraulique résultant de cet échangeur ferait courir des risques sérieux aux riverains, tant sur le territoire de Juvignac que sur celui de Montpellier.

S'ajoutent à cela les impacts environnementaux pour la faune et la flore sur cette partie des berges de la Mosson, classée ZNIEFF de type 2.

- A l'emplacement du rond-point du Rieucoulon, la zone de croisement et d'échange avec la RD 613 nécessite un surcreusement puisqu'il est prévu que le COM passerait sous la RD 613. Un tel ouvrage est de toute évidence problématique car cette zone est inondable et la chaussée du COM se trouverait au niveau du lit du ruisseau, avec qui plus est un effet de cuvette et donc un risque de submersion.

Globalement, le projet ne prend pas suffisamment en compte les causes réelles des problèmes constatés.

- Il est inutilement lourd et coûteux.

- Il n'apporte donc pas les bonnes réponses.

- Tout au contraire sa démesure impliquerait des conséquences fâcheuses pour les habitants des communes traversées, en termes de nuisances environnementales de diverses natures.

Dès lors que le véritable problème est celui de la pénétration radiale dans la ville à partir d'une zone ouest de plus en plus peuplée - Montpellier connaissant la même évolution que les autres grandes villes, à savoir une migration de leurs habitants, en particulier les jeunes actifs, vers les banlieues où le prix de l'immobilier est plus abordable - relier la A 750 et la A 709 par un barreau autoroutier ne constitue pas une solution satisfaisante.

Pour autant, la liaison actuelle entre Juvignac et l'accès à la A 9 - A 709 à Saint-Jean de Védas mériterait d'être améliorée, mais de façon sensiblement plus simple et plus économique qu'au moyen de ce qui est proposé dans le projet actuel.

- Propositions

Avant d'énoncer ces propositions, on rappellera tout d'abord les ardues obligations du SCoT adopté il y a moins d'un an et qu'il convient de prendre en compte dans sa version actuelle, même s'il est probable qu'il sera remis en question, compte tenu des résultats des récentes élections.

DOO, page 113 : "*Organiser les espaces urbains efficacement et équitablement*" page 144 "*Assurer la cohérence entre le réseau de déplacements et l'organisation urbaine*".

S'agissant du secteur Piémonts et Garrigues, auquel appartiennent les communes de Juvignac, Saint Georges d'Orques et Murviel, la situation désastreuse que nous connaissons depuis plusieurs années et qui s'aggrave de jour en jour résulte de toute évidence du non-respect de l'objectif et de la condition rappelés ci-dessus. La très forte augmentation du nombre de logements imposée par deux PLH successifs et la croissance démographique qui en résulte se sont réalisées sans qu'aient été simultanément déployés ou, encore mieux, anticipés, des moyens de déplacement adaptés et proportionnés. De plus, facteur aggravant, cette croissance ne s'est accompagnée d'aucune création de pôles d'activités à même de proposer des emplois aux populations existante et nouvelle.

La cohérence requise entre l'organisation urbaine et le réseau de déplacements n'a pas été respectée. Elle ne l'a pas davantage été dans l'organisation urbaine elle-même, comme si l'on avait choisi délibérément de faire de ce secteur un territoire de cités dortoirs.

(Les PLH 2007-2012 et 2013-2018 ont prévu pour la seule commune de Juvignac la construction de 3390 logements. Cette obligation a été non seulement respectée mais dépassée ! Partant de 2500 logements en 2007 on passe ainsi à environ 6000 en 2020. Dans le même temps la population qui était de 6500 habitants en 2007 a logiquement plus que doublé. A cet égard on rappellera que les chiffres de populations légales des communes publiés par L'INSEE sont en retard de trois ans sur les populations réelles. La population légale en vigueur au 01/01/2020 - 11203 h. - est en fait la population calculée par l'INSEE au 01/01/2017, très au-dessous de la population réelle en 2020.)

Première proposition :

Donner la priorité absolue aux transports en commun. Et à cet effet :

- Prolonger la ligne de tramway N°3 jusqu'à la sortie ouest de Juvignac, ou mieux encore réaliser une extension directe de cette ligne 3 depuis le pont de la Mosson jusqu'à cette sortie ouest en suivant le tracé des allées de l'Europe (ex route de Lodève), ce qui assurerait la desserte du centre-ville et d'une grande partie de la commune. Le coût d'une ligne de tramway se situe autour de 20 M €/Km auquel il faut ajouter 2,5 M € par rame. L'extension de la ligne 3 de la Mosson à Courpouiran représente deux kilomètres de voie, qui

COURRIERS REÇUS

plus est en terrain plat.

- Intégrer cette extension à la réalisation d'un PEM (Pôle d'Echange Multimodal) offrant un nombre de places de stationnement suffisant pour être en mesure d'accueillir les véhicules des habitants des communes de l'arc ouest, voisines ou plus éloignées, dont les habitants empruntent la A 750 pour accéder à Montpellier.

A l'heure actuelle, les usagers souhaitant accéder à la ligne 3 sont dans l'incapacité de le faire, faute de pouvoir garer leurs véhicules à distance raisonnable du terminus situé dans le quartier récent dit des Constellations.

- Réaliser la ligne de tramway N°5 avec un terminus à Lavérune ou au voisinage de Lavérune, là encore dans le cadre d'un PEM, avec création d'un parc de stationnement de capacité adaptée. Ce projet existe mais sa réalisation comme la précédente devrait être prioritaire et donc accélérée

Deuxième proposition :

Améliorer la circulation entre la A 750 à Juvignac et la A 9 ou la A 709 à Saint Jean de Védas suivant le trajet prévu dans le projet de COM mais de façon plus modeste et moins coûteuse que dans le projet proposé.

Le trafic pourrait être sensiblement fluidifié par le traitement des points noirs que constituent les trois grandes intersections, en réalisant des ouvrages de franchissement à 2 fois une 1 voie (aérien au carrefour M. Gennevaux, en dénivelé positif ou négatif pour celui du Rieucoulon et de la ligne 2 du tram, et peut-être aérien au rond-point du Mas de Grille). L'ensemble du parcours resterait constitué par une voirie à 2 fois une 1 voie avec une vitesse limitée à 70 km/h (et non 90km/h comme proposé dans le projet), sauf (et encore !) pour la partie déjà existante à 2 fois 2 voies le long de la Mosson.

Le chantier correspondant à un tel aménagement raisonnable serait beaucoup moins important, engendrerait moins de nuisances et sa durée serait beaucoup plus courte.

Le budget du COM dans sa version actuelle est évalué selon les sources entre 230 et 272 M €. Il faut donc comprendre au bas mot 300 M €. Il est tout à fait évident que l'économie réalisée en ne traitant pas cette liaison comme une autoroute permettrait de réduire drastiquement les coûts et de financer l'essentiel des travaux de desserte et d'aménagement des PEM de Juvignac et de Lavérune.

Troisième proposition :

Terminer enfin le contournement de Montpellier par le nord (le LIEN), étant donné que ce contournement n'a de sens et d'efficacité que s'il est complet. Au surplus compléter cette voie répondrait en grande partie à la fonction de détournement du trafic de transit recherchée par le COM.

On observera que le contournement est et nord s'effectue à l'extérieur ou au-delà des zones urbaines limitrophes de la grande ville, ce qui limite l'impact sur les habitants, contrairement à ce qui est envisagé dans le projet de COM avec Juvignac et Saint Jean de Védas.

Quatrième proposition :

Aménager au voisinage du raccordement entre le LIEN et la A 750 une ou plusieurs zones d'activités génératrices d'emplois, de façon à limiter autant que possible les déplacements des nombreux actifs du secteur.

A cet égard, l'extension envisagée de la zone d'activités du Mijoulan à Saint- Georges d'Orques, mentionnée dans le SCoT, ne remplirait que très imparfaitement cet objectif.

En effet, le projet en cours d'étude est visiblement à deux vitesses : une première phase à relativement court terme mais de très faible portée concernant la partie est de la zone sur le seul territoire de Saint Georges, et une deuxième phase vraisemblablement reportée aux calendes grecques et qui de plus empièterait sur un territoire agricole de Juvignac, ce qui semble a priori la condamner, sauf bien entendu à ce que cette zone d'activités reste agricole et/ou pastorale, ce qui n'apporterait alors que très peu d'emplois.

Cinquième proposition

Concernant le **vélo**, le progrès qu'apporte l'assistance électrique lui donne un peu plus de crédibilité mais à au moins deux conditions: qu'il soit financièrement plus abordable, éventuellement au moyen de subventions délivrées sous certaines conditions ; et que les conditions de circulation soient beaucoup plus sécurisées qu'elles ne le sont actuellement et ce sur tous les grands axes de la métropole.

De telles mesures pourraient permettre, au mieux de doubler l'usage du vélo et de progresser de 3,5 à 7%. Ce n'est donc pas non plus la solution miracle.

Chacun sait en effet que la région bénéficie d'un climat plutôt chaud et que le relief n'y est pas particulièrement plat, ce qui limite sérieusement le recours à ce mode de locomotion, en dehors des déplacements de loisir. Montpellier n'est pas Amsterdam.

COURRIERS REÇUS

Par ailleurs l'amélioration des conditions de circulation des vélos ne doit pas impacter de façon radicale la circulation des autres véhicules, comme c'est le cas depuis la période de confinement sur quelques grands axes de Montpellier (par exemple sur l'Avenue de la Justice de Castelnaud).

Europe écologie les verts, Génération écologie, Parti animaliste

A l'heure où Montpellier figure parmi les 12 villes françaises les plus polluées, à l'heure où les experts nous annoncent jusqu'à + 7 °C en 2100, il n'est plus question de cautionner des projets polluants, d'un autre temps, augmentant les émissions de CO2.

Le COM (contournement Ouest de Montpellier) est un projet imaginé au début des années 1990 qui a été fait pour la voiture et seulement pour la voiture. Aujourd'hui, le COM est un projet obsolète avant même son premier coup de pelle.

Les efforts doivent s'engager vers des projets avec une logique décarbonée et une écologie intégrée. Or le COM tel qu'il est proposé est une incitation à la voiture, énergivore et polluante. Faire plus de place à la voiture c'est de fait augmenter, de manière exponentielle, le flux des véhicules, de la production de polluants, de nuisances sonores et d'impacts irréversibles sur l'environnement sans pour autant répondre de manière durable à la préoccupation première du désengorgement de la circulation, car le trafic sera très vite saturé.

Dans le plan de déplacements urbains, (PDM) il est noté « **tout faire pour réduire la voiture** ». Partout il est dit qu'il faut réduire l'impact de celle-ci et favoriser d'autres modes de déplacement.

Le COM tel que dessiné aujourd'hui ne relève pas les défis et les ambitions du PDM. Le projet de COM est une autoroute à 280 millions d'euros pour un tracé de 6 km (voir selon certaines autres sources 400 millions d'euros) qui se trouve à moins de 5 km du centre-ville de Montpellier et qui va traverser les endroits les plus sensibles de notre périurbain (périphérie de Montpellier), les vallées de la Mosson et du Rieu-Coulon : lieux de biodiversités.

Destruction de terres agricoles et naturelles

Alors que la population demande de plus en plus le retour à une agriculture urbaine, de proximité, le COM détruirait des espaces végétalisés et agricoles existants et empêcherait des projets d'installations de jeunes agriculteurs-trices, d'agroforesterie, etc.

De plus, les espaces végétalisés sont nécessaires à la tenue des sols, à la lutte contre l'augmentation de la température en limitant une trop grande chaleur en cas de canicule. Enfin, ils permettent l'absorption des eaux lors de fortes pluies. L'imperméabilisation de ces sols augmenterait les risques d'inondation.

Augmentation de la pollution de l'air

Cette autoroute serait destructrice du paysage de notre territoire, mais aussi de la qualité de vie de ses habitants. Ce contournement serait très près des zones habitées. La réalisation de ce projet engendrerait des nuisances pour le bien-être et la santé des populations : pollution de l'air par les particules émises des véhicules, pollution sonore, pollution visuelle.

En conséquence, nous sommes opposés à la construction d'un périphérique autoroutier qui aurait pour conséquence de détruire des espaces naturels et agricoles et qui n'aura jamais pour effet de réduire la circulation automobile. Mais exactement l'inverse !

Construire un périphérique autoroutier a pour effet d'augmenter la circulation et d'accélérer l'étalement urbain. Cela conduit à attirer toujours plus de voitures, sur des trajets toujours plus longs et, in fine, à aggraver toujours plus la pollution de l'air, à augmenter les gaz à effet de serre.

Proposition alternative : Mobilités zéro carbone

L'urgence climatique nous impose de changer nos modes de déplacement. Chaque euro dépensé doit donc, répondre à cette urgence de la transition des mobilités.

100 % des budgets d'investissements doivent être consacrés à des projets non polluants, à des solutions écologiques : développer le vélo, multiplier l'offre de transports publics:

Il est donc, du devoir de l'Etat de revoir les caractéristiques du projet dans le sens d'un « boulevard urbain » (limité à 50 ou 70 km/h) et non d'une « autoroute ».

COURRIERS REÇUS

Une solution de « boulevard urbain » signifie concrètement le maintien de la voirie dans son tracé actuel, l'intégration d'aménagements cyclables et de voies réservées aux transports public dans le cadre d'un projet paysager adapté au contexte urbain.

De plus, l'offre de transports publics doit être développée massivement afin que chacun dispose, près de chez soi, d'une alternative à la voiture individuelle. Pour que la voiture reste un choix, mais ne soit plus une obligation au quotidien.

En complément du réseau de tramway, il est nécessaire de :

Développer un nouveau réseau de bus à haut niveau de service bénéficiant de voies réservées. Des bus plus rapides, plus fréquents.

Déployer des lignes suburbaines en direction de Prades-le-Lez au nord, en direction de Pignan et Cournonsec à l'ouest et en direction de Vendargues et Castries à l'est.

Augmenter l'offre TER entre Sète et Nîmes en accélérant, prioritairement, le projet de création d'une halte ferroviaire et d'un pôle d'échange multimodal à Castelnaud - Sablassou.

Poursuivre les études de réaffectation des lignes de Paulhan à l'ouest et de Sommières à

l'est pour développer une nouvelle offre de transports interurbains.

Travailler entre intercommunalités (Montpellier Méditerranée Métropole, Cœur d'Hérault et Pic Saint-Loup) pour développer des lignes de cars à haut niveau de service bénéficiant de voies réservées sur l'A750 depuis Gignac et sur la RD986 depuis Saint-Gély-du-Fesc.

A l'aune de l'urgence climatique, les choix doivent être clairs : 100 % des budgets dans les mobilités zéro carbone!

Le Groupe Local EELV Montpellier

Les élus écologistes de la Mairie de Montpellier (Groupe « Choisir l'écologie pour Montpellier »)

PS : Nous rappelons que l'avis préalable de l'Autorité environnementale, rendu public le 4 décembre dernier est explicite. Augmentation de la pollution de l'air, émission de CO2, destruction de terres agricoles et d'espaces de biodiversité, imperméabilisation des sols : l'auto-rité juge que les impacts du projet de COM n'ont pas été sérieusement étudiés. Elle demande à l'État de reprendre sa copie

3. Courriers du public

COURRIERS REÇUS

Christian DECUP

Dans les années 1980, Georges Frêche alors Président du District de Montpellier, avec qui nous avons d'excellentes relations par ailleurs, nous a imposé malgré notre opposition, l'accès de l'A750 à l'autoroute A9 par l'avenue de la liberté, le grand M, et l'échangeur du grand rondellet sur l'A9 .

Devant le fiasco de cette opération, très rapidement saturée, Il a fallu trouver un nouvel exutoire . À partir de Juvignac, Pour délester une partie de la circulation devenu trop importante.

La solution miracle, : la route de Bionne, Le Carrefour de Genevaux , et l'évitement de Saint-Jean de Védas ,par le Terrai , le rond-point du Rieucoulon (avec l'aide de la municipalité de Saint-Jean de Vedas, et son Maire Mr De Boisgelin), l'aménagement de la RN 112 vers le giratoire de l'Europe (Carrefour) - payer intégralement par la commune de Saint-Jean de Vedas -Et Il accès au péage de l'A9 existant .

Les ronds-points du Rieucoulon et de l'Europe devaient êtres dénivelés- les acquisitions en sont la preuve évidente.

35 ans plus tard l'expérience ne sert de rien; Puisque l'on veut avec des solutions absurdes recommencer les.mêmes erreurs par une voie trop proche de MONTPELLIER.

En effet les évitement Nord et Est du LIEN sont à 10 km, à vol d'oiseau,

du centre de Montpellier. Idem pour le Sud , avec de la liaison Villeneuve-lès- Maguelonnes Carnon et Mauguio .

QUID de Montpellier Ouest ?.....

Sur une carte échelle 1/ 25 000e on peut constater qu'il n'y a aucune cohérence routière Nord-Sud, aucun équipement de nature à favoriser les transis de l'Ouest et du Nord vers la mer, le Sud-Est, ou tout simplement l'Est du département , Montpellier devient un goulot d'étranglement ou se mêlent accès travail et transit A9 / A75 .

PROPOSITION :

Monsieur le commissaire enquêteur,

Je propose la création d'un barreau vertical Nord-Sud, qui existait déjà dans dés temps très anciens , entre la A750 à St-Paul et Valmalle et l'A9 près de Fabrègues : soit sur le D114 , soit sur le D185 (proche de l'Aire de Repos) .

AVANTAGES:

Depuis la sortie 61 existante sur l'A750, création d'une quatre voies en pleine nature parallèle à la D27 , évitement de Murviel par l'Ouest , pour rejoindre la D102 vers les Cluzels ensuite vers camp loup, flexion vers l'Est pour traverser la D25 avec un échangeur à hauteur des Treilles .

Option A-

-À partir de cet échangeur sur la D25, une traversée de la plaine duBordelet vers FABREGUES et le D27E7 à l'échangeur de la RN 113 ensuite par la D185 pour rejoindre la languedocienne - création d'un échangeur proche de l'aire de Fabrègues pour l'accès à l'A9 .

Ici le prolongement de la A709 pourrait être envisagé depuis Saint-Jean de Vegas.

Ensuite continuité sur la D185 quatre voies jusqu'à la D612 route de SÈTE et a l'échangeur aménager près de la prison. On rejoint le contournement Sud de Montpellier.

Option B

-À partir de l'échangeur sur la D5 à hauteur des Treilles, flexion vers le sud traversée du Coulazou, la plaine des Molière, le truc d'Agnat, création d'un échangeur sur la D113, ensuite en parallèle à la D114 accès à la languedocienne pas un échangeur proche de la D114, prolongement vers VIC la Gardiole pour un dernier échangeur sur la RN 112 route de SÈTE . Nous avons créé unbarreau NORD --
MER.

Fin de propositions concernant le COM .

AMÉNAGEMENTS COMPLÉMENTAIRES PRIORITAIRES :

COURRIERS REÇUS

- 1 Elargissement du Pont de « Villeneuve » sur la Mosson par un tablier à quatre voies, Avant que les constructions ne débordent sur la route.
- 2- Création d'un giratoire dénivelé à l'entrée de la Cité Industrielle de la Lauze, D112 / D116 et liaison vers l'échangeur du péage de l'A9 Saint-Jean de Vedas, à travers celle-ci.
- 3- Création d'un accès direct de la D112 . l'autoroute A709 .
Par la réalisation d'un giratoire, pendant de celui de l'Europe « Carrefour » , côté SUD.
- 4 - Dénivelé du giratoire de l'Europe «Carrefour». Le prés aménagement a été réalisé en 1988 aux frais de la commune de Saint-Jean de Vedas giratoire en compris.
- 5 - Dénivelé du giratoire du Rieucoulon , La aussi comme prévu en 1988 .
- 6 - Dénivelé du giratoire de Genevaux , info 2020 . Ces propositions peuvent être rattachées au COM .

NOTA: par ailleurs il paraît nécessaire de réserver une emprise de 30 m pour la future ligne de TRAM vers CURNONTERRAL à partir de Saint-Jean de Vedas , sur l'ancienne voie ferrée jusqu'à MONTBAZIN pour éviter des constructions comme l'on en voit actuellement le long de cette ligne - L'inconscience de certains élus est indigne d'une fonction au 21e Siècle.

CONCLUSION :

Toutes ces propositions n'ont aucun intérêt personnel mais sont le fruit d'un long travail d'intérêt public sur le sujet depuis de nombreuses années.

Une dernière remarque :

Vouloir créer des ceintures vertes à l'ouest de Montpellier Métropole autour des entités existantes est une aberration POST écologique :

Il serait préférable de réaliser ponctuellement des parcs de 20 / 25 ha notamment sur des zones arides, et protéger les voies d'Eau: par exemple la Mosson avec des acquisitions Publiques longitudinales et le recalibrage de la voie d'Eau en conservant une ligne d'arbres ponctuellement d'un côté et de l'autre. - Endroit idéal pour des pistes cyclables même submersibles.

Jean-Paul SANCHEZ

Enfin un contournement ouest

Il y a quelques années, l'arrivée de l'autoroute A750 aux portes nord-ouest de l'agglomération de Montpellier sans un raccordement sur l'autoroute A9 m'a paru, et pas qu'à moi, comme une absurdité totale. Que ce soit le transit venant du Massif-central et se dirigeant vers l'est montpelliérain, la vallée du Rhône, la Provence, que ce soit les résidents des villages de la vallée moyenne de l'Hérault et travaillant dans l'agglomération, tous ces véhicules entrent, embouteillent et polluent intempestivement la ville alors qu'ils ne font que passer. Et ce ne sont pas les routes RD132 et RD612 étriquées et freinées de ronds-points qui peuvent faire face au trafic. Trafic qui croît chaque année du fait de la croissance urbaine de 1,4% (INSEE). Pour ma part, habitant dans l'ouest de la ville tout près de la route de Laverune, et pour aller dans la partie sud-ouest, Sète ou les plages, je préfère traverser Saint-Jean de Vedas plutôt que les RD actuelles bouchonnées tous les étés et aussi à certaines heures les autres saisons. Ce qui est aberrant, mais pas le choix.

Carrefour dénivelé de Genevaux

Je trouve le projet présenté très intéressant. J'y vois une solution satisfaisante et durable au problème de fluidité et le combiner avec la ligne 5 du Tram c'est parfait.

Maintenant il faut bien dimensionner le parking afin qu'il soit un véritable pôle d'échanges pour les habitants de l'ouest montpelliérain.

COURRIERS REÇUS

Concernant le raccord avec l'A750 : La variante 1 me paraît trop près des habitations de Juvignac et donc contraignante pour la population. La variante 3 me paraît plus lisible et donc plus fluide que la variante 2. Ma préférence est tout de même la variante 3

Concernant le raccord avec l'A709 : Ce qui est primordial c'est de relier la route de Sète avec l'A709. En effet le bassin de population de Sète-Thau représente 120 000 habitants aujourd'hui et en croissance soutenue. Or beaucoup de personnes vont sur les zones commerciales (Odysseum, Route de la Mer...), les zones de loisirs (Cinémas multiplexes, Arena...), les pôles de transport (gares, aéroport). Venant donc de la route de Sète, ils empruntent l'A709 direction Nîmes. Il serait aberrant que ces véhicules soient obligés de rentrer dans l'agglomération (routes étriquées et bouchonnées du Mas de Grille) pour rejoindre l'échangeur Montpellier-ouest pour reprendre l'A709. Ils doivent donc bénéficier d'une bretelle Route de Sète-A709.

Les options 1 et 2 ne sont pas des solutions durables. Et faire du « provisoire » serait une grossière erreur. L'option 3 est une évidence dès le début.

Un bémol pour le projet présenté

L'agglomération de Rennes, comparable à celle de Montpellier, dispose d'un contournement en très grande partie à 2x3 voies. Ne faudrait-il pas prévoir les structures (aménagements, ponts, tranchées) pour 2x3 voies même si la réalisation se fait en 2x2 voies ? Ceci d'autant plus que sur votre plaquette vous prévoyez un trafic entre 60 000 et 90 000 véhicules par jour en 2032, plus du double d'aujourd'hui !

En conclusion...

Après tant d'années d'attentes, tant d'heures de travail perdues dans les bouchons pour les professionnels, ce projet semble enfin lancé. J'ai bien dit semble... Les politiques locaux sont largement favorables, les autres (l'Etat) c'est plutôt incertains et même si les finances sont à la peine, le projet est bien là. Il ne faudrait pas comme souvent que les acteurs d'extrême gauche ou les politico-écologistes d'opposition systématique perturbent et retardent encore et encore ce contournement.

Ce Contournement pour le territoire montpelliérain et régional est indispensable et doit être réalisé dans les plus brefs délais.

Mauguio le 13 septembre 2020

Georges Riviaccio
Commissaire enquêteur



