



**PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement**

Contournement Ouest de Montpellier

Enquête Publique conjointe

Utilité Publique

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Classement de la voie

Avant-propos :

Le projet de contournement Ouest de Montpellier consiste à en un aménagement d'une voie express d'environ 6 km de longueur, situé sur les communes Juvignac, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas.

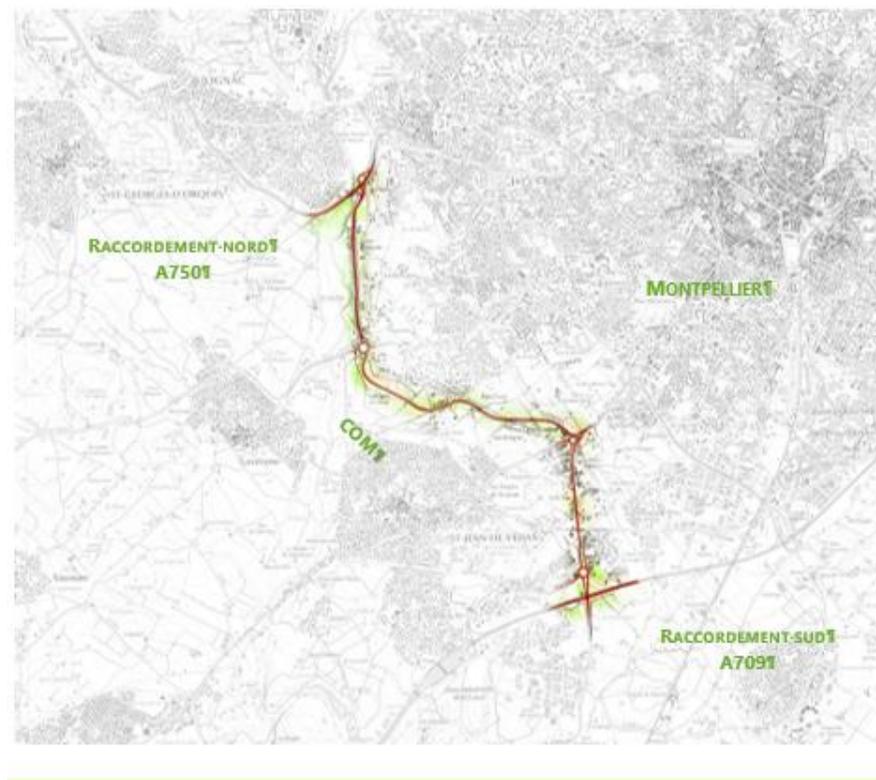
Il présente un aménagement de la voirie actuelle de l'itinéraire en 2 X 2 voies bordées de bandes d'arrêt d'urgence, comprend la création d'un échangeur, au sud, avec l'autoroute A709 et la restructuration de l'échangeur au nord avec l'autoroute A750, et intègre la dénivellation des carrefours intermédiaires avec la RM 5 et la RM 613.

Les objectifs de cette opération sont les suivants :

- Relier l'A750 et l'A709,
- Assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'ouest en complétant le réseau armature du contournement urbain routier,
- 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.

La définition du projet a fait l'objet de concertation du public entre 2004 et 2016, pour le choix de la variante de tracé.

Les études réalisées entre 2017 et 2020 ont permis de présenter un projet affiné dans la cadre de l'Enquête Publique Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.



Introduction :

La DREAL Occitanie assure, pour le compte de l'État, la Maîtrise d'Ouvrage du projet de contournement Ouest de Montpellier.

A ce titre, elle a choisi de procéder à une enquête publique conjointe concernant :

- La déclaration d'utilité publique
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- Le classement des voies

Les modalités de cette enquête ont été fixées par arrêté préfectoral 2020-I-152 du 30 janvier 2020.

Celle-ci devant se dérouler du 24 février au 03 avril 2020.

L'Etat d'urgence sanitaire a nécessité une suspension de la procédure. Cette suspension a été entérinée par l'arrêté préfectoral n°2020-I-356 du 17 mars 2020.

L'arrêté n°2020-I-846 du 21 juillet 2020 a fixé une période d'enquête complémentaire du 17 août au 07 septembre 2020 et ses modalités de tenue.

L'enquête publique a été l'occasion de l'expression de contributions de la part public (719), d'associations (11) et d'élus (12).

A l'issue de cette enquête, Monsieur Georges Riviaccio, commissaire enquêteur, a remis son procès-verbal de synthèse des avis du public à la DREAL par courrier du 14 septembre 2020.

Il a classé ces observations en fonction suivant deux critères :

- Le statut de l'émetteur de la contribution : particulier, association ou élu
- Dans les avis du public, ceux-ci étant très nombreux : par thématique générale.

Le présent mémoire en réponse, tel que défini dans l'article R. 123-18 du code de l'environnement répond aux observations émises durant l'enquête publique.

Afin de faciliter sa lecture, le Maître d'Ouvrage a classé ses réponses suivant le même plan que celui utilisé par le commissaire enquêteur dans son Procès-Verbal.

En synthèse, notons que les thématiques le plus couramment interrogées et les réponses apportées qui sont développées dans le corps du présent document sont les suivantes :

- L'impact écologique :

Le Maître d'Ouvrage souligne l'avantage d'un aménagement sur place d'une voirie existante pour limiter ces impacts, et indique les aménagements qu'il prévoit de mettre en place pour réduire les et compenser les impacts résiduels.

- L'impact sur le cadre de vie :

Le Maître d'ouvrage rappelle les effets positifs de l'aménagement en comparaison avec un « scénario de référence » correspondant l'état futur si le COM n'était pas réalisé.

- L'accompagnement de l'aménagement routier par de dispositifs favorisant les modes actifs et transports en commun :

Le maître d'Ouvrage a adapté le projet afin de garantir la faisabilité d'implantation de transports en commun en site propre, et prévu des voies de circulation douces complémentaires au projet routier.

- Le coût et financement du projet :

Le Maître d'Ouvrage rappelle les hypothèses du chiffrage du coût, en particulier concernant les aléas de construction.

Il indique que le financement du contournement Ouest de Montpellier fera l'objet d'un co-financement entre l'État, la Région Occitanie, le Département de l'Hérault et la Métropole de Montpellier, dans le cadre des futures contractualisations régionales sur les infrastructures de transports. La participation de Vinci Autoroutes, est envisagée jusqu'au demi-diffuseur de Bellevue.

Première partie : Contributions du public	11
CHAPITRE A : OPPOSITION AU PROJET	11
A -1 - Favoriser les voies vertes plutôt que le béton et le bitume	11
A -2 – Projet inadapté	11
A – 3 – Atteinte à la biodiversité	13
A -4 – Pollution atmosphérique et bruit.....	13
A -5 – Destruction des terres agricoles.....	14
CHAPITRE B : FAVORABLE AU PROJET.....	15
B – 1 : avis favorables à une liaison A750 – A709.....	15
B – 2 : Urgence de la réalisation et phasage des travaux	16
B – 3 : Avoir une vision à l'échelle de l'aire montpelliéraine	16
CHAPITRE C : DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS	16
C – 1 : Demande d'informations concernant l'expropriation	16
C – 2 : Impacts pendant les travaux	16
C – 3 : accès au COM.....	16
CHAPITRE D : PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT	17
D – 1 : Pas de feux tricolores au niveau des carrefours	17
D – 2 : Aménagement des diffuseurs et des ronds-points	17
D – 3 : Aménagement pour les autres transport les vélos les piétons et les espaces verts	17
D – 4 : Protection paysagère	18
D – 5 : Limitation de la vitesse	18
D – 6 : Faciliter les accès à Montpellier	18
D – 7 : Réaliser une sortie directe sans passer sous le pont de Saint Georges	18
D – 8 : Réaliser la LICOM	18
D – 9 : Passage pour animaux sauvages	19

D – 10 : Nuisances sonores.....	19
D – 11 : Prolonger le COM.....	19
CHAPITRE E : TRAMWAY	19
E – 1 : Prolongation de la ligne de tram.....	19
E – 2 : Augmenter les taux de passage des tramways.....	20
E – 3 : Créer des parkings P+Tram de taille suffisante.....	20
CHAPITRE F : PROJET PLUS A L’OUEST	20
F – 1 : Dévier les automobiles avant Juvignac	20
F – 2 : Relier le contournement plus à l’Ouest à partir de Bel-Air.....	20
F – 3 : Choix des variantes	20
CHAPITRE G : FINANCEMENT	21
CHAPITRE H : DIVERS	21
Deuxième partie : Contributions des associations ..	23
GROUPE LOCAL Greenpeace.....	23
1 – Coût du projet :	23
2 - Evolution du trafic routier :	23
GROUPE CHANGE.ORG, pétition relayée par Greenpeace	25
ASSOCIATION VELOCITE.....	25
ASSOCIATION JUVIGNAC URBANISME ENVIRONNEMENT	26
I – Les objectifs du projet.....	26
II – Observations sur les objectifs	26
III : – Observations sur les objectifs	26
IV: – Propositions.....	27

Courrier d'Europe Ecologie les Verts	27
Destruction des terres agricoles et naturelles.....	27
Augmentation de la pollution de l'air	27
Proposition alternative :	27
Courrier de l'association Mosson coulée verte.....	28
Courrier de l'association Saint-Jean Environnement	28
1-Grands principes du COM ; besoins, objectifs.....	28
2 – La concertation et l'information du public.....	29
3 – Considérations sociales et humaines	29
4- Environnement et écologie	29
5- Aménagement et fragmentation du territoire	30
6 – Aspects économiques, valorisation des bienfaits et préjudices économiques, environnementaux et humains	31
7- Les aspects réglementaires, les compensations	31
Contribution de France Nature environnement	32
Objectifs à rechercher	32
Le dossier présenté au public et ses failles	32
Contribution de la France insoumise	33
Contribution de l'association Paysage de France	34
Contribution du Collectif SOS Oulala	34
Trafic et embouteillage : un projet inutile	34
Conséquences sur le climat.....	34
Pollution de l'air.....	34
Destruction de la biodiversité.....	34
Agriculture.....	35

Contribution du Collectif Ceinture Verte	35
Troisième partie : Contributions des élus	36
Monsieur Jean-Pierre Grand, sénateur de l’Hérault	36
Monsieur Mickael Delafosse, Président de Montpellier Méditerranée Métropole, Maire de Montpellier	37
Monsieur Christian Teyssède, Maire de Rodez, Président de Rodez Métropole	37
Monsieur Jean-François Soto, Maire de Gignac, Président de la communauté de Commune Vallée de l’Hérault	37
Monsieur François Rio, Maire de Saint-Jean-de-Védas	38
Monsieur William Ars, Maire de Cournonterral.....	38
Monsieur Roger Caizergues, Maire de Lavérune	39
Madame Michelle Cassar, Maire de Pignan.....	39
Monsieur Jean-Luc Savy, Maire de Juvignac	39
Monsieur Jean-François Audrin, Maire de Saint-Georges d’Orque	40
Monsieur Aurélien Manenc, Maire de Lunas.....	40

Première partie : Contributions du public

CHAPITRE A : OPPOSITION AU PROJET

Plusieurs avis considèrent que le projet tel que présenté est inadapté en invoquant différentes raisons : une trop grande consommation d'espace, une trop faible compensation de la disparition d'espaces agricoles, une vitesse prévue sur le COM trop élevée, une trop importante hausse du trafic, des temps de parcours peu diminués, des mauvais choix de tracé, des choix de géométrie inadaptés, de l'interface avec les transports en commun, des impacts et des nuisances importantes. Ces thèmes sont abordés dans des sous-sections

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

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

Les études de trafic menées sur le secteur mettent en évidence :

- Un manque de capacité de l'axe RD 132/ RD 132 E2 / RD 612 actuel au regard du trafic,
- Un report d'une partie de ce trafic sur la voirie secondaire des communes environnantes (voiries urbaines de saint Jean de Védas, Avenue de la Liberté, Boulevard Pavelet sur Montpellier...

Le projet tel que défini permet :

- D'accueillir les trafics projetés dans de bonnes conditions de fluidité et de sécurité,
- Le report sur cet axe des trafics de transit paralysant actuellement les voiries secondaires,
- Une meilleure attractivité des transports en commun existants ou en construction (tram ligne 2 et tram ligne 5) en permettant un accès direct et fluide à des parkings relais,
- La préservation de la faisabilité de l'implantation de nouvelles lignes de Bus en élargissant les bandes d'arrêt d'urgence ce qui permet d'y partager l'usage entre arrêt d'urgence et voie bus,
- L'amélioration du réseau de modes actifs : le projet prévoit des voies cyclables nouvelles et des liaisons renforcées Ouest-Est par l'élargissement des ouvrages de franchissement dont celui du chemin des oliviers, pour y accueillir des pistes cyclables.

Il est donc vertueux, car il ne se limite pas au traitement de la circulation automobile mais favorise l'intermodalité

A -2 – Projet inadapté

Le tracé :

Documents de référence : Notice explicative ; « rappel des décisions antérieures »

Rappelons en préambule que le tracé a été retenu à l'issue de plusieurs phases de concertation du public entre 2004 et 2016.

Le tracé retenu emprunte un corridor routier existant. A ce titre il limite l'artificialisation de nouveaux espaces. Des tracés beaucoup plus à l'Ouest sont proposés dans les avis du public, ceux-ci impliqueraient des aménagements sur des espaces vierges de constructions plus vastes.

Le gabarit :

Le nombre de voies actuel ne répond pas au besoin ce qui engendre une congestion importante. Conserver les gabarits actuels ne permettrait pas d'atteindre l'objectif de fluidité, même en dénivellant les échangeurs de Gennevex et de Rieucoulon.

La dénivellation seule des points d'échange ne suffit pas à répondre au besoin de capacité.

La vitesse :

La vitesse retenue est de 90km/h.

Le Maître d'ouvrage étudiera les impacts d'une restriction à 70 km/h, ainsi que demandé.

Cette étude vérifiera le maintien de la fluidité du trafic, et la faisabilité d'une adaptation de la géométrie dans l'objectif d'une moindre consommation de l'espace, sans amoindrir la sécurité routière et l'attractivité de l'itinéraire.

La hausse du trafic

Documents de référence : Etude d'impact et son annexe « études de trafic » et études socio-économiques

Les études de trafic prennent, entre autres, pour hypothèse les hausses inhérentes au développement économique, la mise en œuvre des autres projets d'infrastructures majeurs du secteur (section A750 du LIEN, DEM, tram ligne 5...), les reports modaux attendus sur les secteurs.

Avec une voirie compétitive, car assurant la fluidité du trafic, on obtient également le retour, sur cet axe dédié, du trafic qui occupe actuellement la voirie secondaire.

On arrive donc à une hausse significative du trafic entre 2017 et 2028 et au-delà.

Ces mêmes études, avec les mêmes hypothèses, mais en l'absence de réalisation du COM (variante dite « fil de l'eau »), montrent une progression des trafics du même ordre. Ceux-ci se répartissant différemment, en particulier avec un trafic qui peut paraître moindre sur l'axe RD132/RD132E2/RD612, mais auquel il convient d'ajouter la hausse de trafic sur les voiries secondaires.

On constate alors que la réalisation du COM n'engendre pas de hausse de trafic substantiellement supérieure au schéma « fil de l'eau ».

La pollution atmosphérique :

Document de référence : Etude d'impact et son annexe « études air-santé »

L'étude air-santé fait apparaître une hausse de pollution atmosphérique sur le tracé du COM.

Il convient de bien être attentif à la comparaison entre le scénario de référence (scénario, fil de l'eau sans la réalisation du COM) et la situation projet (avec la réalisation du COM).

On constate alors que le COM permet une moindre dégradation de la qualité de l'air puisqu'il permet un trafic fluide notamment.

On peut souligner qu'avec le report du trafic parasite depuis les voies locales vers le COM, ce sont de nombreux quartiers urbanisés de centre-ville qui verront une pollution atmosphérique nettement inférieure à celle qui serait atteinte sans le projet.

La carte proposée en page 347/422 de l'étude d'impact illustre ce résultat pour les particules fines.

La pollution sonore :

Document de référence : Etude d'impact et son annexe « étude acoustique »

La conception du COM se conforme strictement à la réglementation : les zones qui seraient soumises à une hausse du bruit seront protégées par des dispositifs de retenue à la source (encore à définir selon les secteurs : murs ou merlons anti-bruit) ou en façade lorsque cela est plus adapté.

Les isophones présentés pages 295 et suivantes de l'étude d'impact illustrent ce résultat, sur la longueur du tracé.

L'impact environnemental :

Document de référence : Etude d'impact

Le tracé retenu emprunte un corridor routier existant. A ce titre il limite l'artificialisation de nouveaux espaces.

Notons que la reprise d'une voirie existante est l'occasion d'appliquer les réglementations en vigueur, qui répondent mieux à l'objectif de préservation de l'environnement que celles existantes à la période de création des voies. Ainsi, le projet va permettre de traiter les eaux de la plateforme par des bassins de rétention équipés pour traiter les cas de pollution accidentelle ; cela permet d'éviter qu'une pollution sur la voirie ne se dissipe dans le milieu naturel.

Par ailleurs, la définition du projet est soumise à la séquence Eviter – Réduire – Compenser (ERC) qui engage le Maître d'ouvrage à éviter autant que faire se peut les impacts sur l'environnement, les réduire lorsque les éviter n'est pas possible, les compenser lorsque l'évitement et la réduction d'impact ne sont pas suffisants.

Le projet de COM, par son tracé sur une voirie existante, permet d'éviter sur certains secteurs, de réduire dans d'autres, l'impact d'artificialisation.

Enfin, pour les impacts résiduels identifiés dans l'étude d'impact, tout un travail de compensation est d'ores et déjà entamé. On peut citer un travail amorcé avec le conservatoire des espaces naturels afin de mettre en place des mesures en faveur de l'espace de liberté du cours d'eau de la Mosson et de l'entretien de sa ripisylve.

En phase travaux, un soin tout particulier sera attaché au moindre impact sur les cours d'eau, et pour les espèces présentes dans le secteur.

L'implantation de voies de modes actifs.

Document de référence : Etude d'impact

Le projet du COM comprend la réalisation d'itinéraires cyclables dans la zone concernée.

Comme évoqué dans le chapitre A1, le Maître d'Ouvrage s'est attaché à constituer des élargissements de voies, et d'ouvrages de franchissement, afin de garantir l'implantation de piste cyclables de largeur confortable. Les itinéraires proposés ont également été ajustés dans l'étude afin de privilégier un tracé plus direct et continu. Les cheminements définis ont été concertés avec Montpellier Méditerranée Métropole compétente sur cette thématique.

En outre, la création du COM, en permettant l'allègement du trafic sur la voirie secondaire permet de libérer de l'espace sur ces dernières, constituant une opportunité d'équipement à évaluer par le gestionnaire de ces voies.

La substitution du projet de COM en faveur de la création d'un réseau cyclable complet, pour un moindre coût, ne permettrait pas d'atteindre l'objectif de pacification des trafics sur le secteur.

A ce titre, elle ne peut pas être envisagée.

La carte proposée en pages 292-293 de l'étude d'impact présente le tracé des itinéraires cyclables.

L'interface avec les transports en commun :

Document de référence : Étude d'impact

Le projet de COM est conçu pour favoriser l'intermodalité.

C'est le cas par l'interface avec les lignes de tramway N°2 et future ligne 5, qui sont présentes directement aux abords du tracé.

L'accès à des Pôles d'Echange Multimodaux (PEM), situés au niveau de ces lignes, sera facilité par la fluidité du trafic, et un tracé adapté.

Ainsi la définition du point d'échange Maurice Gennevaux a-t-elle été réalisée en partenariat avec la TAM en charge du déploiement de ligne 5.

Une voie douce permettant de relier le PEM de Gennevaux et le PEM Mosson en lien avec les lignes 1 et 3 de tramway est prévue et reste à détailler.

Par ailleurs, afin de garantir la possibilité d'accueil de lignes de bus sur le COM, la géométrie des bandes d'arrêt d'urgence a été revue. Leur largeur a été portée de 3 m à 3,50 m afin de pouvoir organiser une voie réservée aux transports en commun.

La carte proposée en pages 290-291 de l'étude d'impact présente l'interface entre le COM et les transports en commun

La réduction du temps de parcours :

Documents de référence : Étude d'impact et son annexe « étude de trafic », « étude socio-économique »

La diminution de 3 % des trafics, évoquée dans l'étude socio-économique, semble faible en chiffre absolu ; elle correspond cependant à une diminution extrêmement importante de près de 10 000 heures de transports par jour.

Sur certaines sections, elle peut atteindre plus de 50%, par exemple, pour l'accès au rond-point Gennevaux le matin en heure de pointe, entre le rond-point de Lavérune et celui de Gennevaux, passant de 6 minutes actuellement à 2 minutes après la mise en service du COM.

A – 3 – Atteinte à la biodiversité

Document de référence : étude d'impact et son annexe « milieux naturels »

Le tracé retenu emprunte un corridor routier existant. À ce titre, il limite l'artificialisation de nouveaux espaces.

Notons que la reprise d'une voirie existante est l'occasion d'appliquer les réglementations en vigueur, qui répondent mieux à l'objectif de préservation de l'environnement que celles existantes à l'époque de la création des voies. Ainsi, le projet va permettre de traiter les eaux de la plateforme par des bassins de rétention équipés pour traiter les cas de pollution accidentelle ; cela permet d'éviter qu'une pollution sur la voirie ne se dissipe dans le milieu naturel.

L'étude d'impact environnemental repose en premier lieu sur un inventaire réalisé sur les 4 saisons afin de garantir l'identification des enjeux la plus exhaustive possible ; sur cette base, la définition du projet a été soumise à la séquence Eviter – Réduire – Compenser (ERC) qui engage le Maître d'ouvrage à éviter autant que faire se peut les impacts sur l'environnement, les réduire lorsque les éviter n'est pas possible, les compenser lorsque l'évitement et la réduction d'impact ne sont pas suffisants.

Le projet du COM, par son tracé sur une voirie existante, permet d'éviter sur certains secteurs, de réduire dans d'autres, l'impact d'artificialisation.

Pour les impacts résiduels identifiés dans l'étude d'impact, tout un travail de compensation est d'ores et déjà entamé. On peut citer un travail amorcé avec le conservatoire des espaces naturels afin de mettre en place des mesures en faveur de l'espace de liberté du cours d'eau de la Mosson et de l'entretien de sa ripisylve.

La prochaine phase d'étude va permettre de procéder à un travail encore plus fin qui sera présenté dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale unique. Des prescriptions seront alors données par la Mission Inter-services de l'Eau et le Conservatoire National des Espèces Protégées.

On notera que la qualification des enjeux de protection de chaque espèce n'est pas définie à l'échelle du projet, mais découle d'une réglementation nationale.

A – 4 – Pollution atmosphérique et bruit

La pollution atmosphérique :

Document de référence : étude d'impact et son annexe « étude air-santé »

L'étude air-santé fait apparaître une hausse de pollution atmosphérique sur le tracé du COM.

Il convient d'être bien attentif à la comparaison entre le scénario de référence (scénario, fil de l'eau sans la réalisation du COM) et la situation projet (avec la réalisation du COM).

On constate alors que le COM permet une moindre dégradation de la qualité de l'air puisqu'il permet un trafic fluide, moins polluant. Cette fluidité s'observe non seulement sur l'axe COM (Nord-Sud) mais également sur les axes ouest-Est.

La dénivellation de points de rencontre permet la diminution de zones de congestion sur tous les axes concernés d'un carrefour, car elle limite le phénomène de cisaillement

De plus, avec le report du trafic parasite depuis les voies locales vers le COM, ce sont de nombreux quartiers urbanisés de centre-ville qui verront une pollution atmosphérique nettement inférieure à celle qui serait atteinte sans le projet.

La carte proposée en page 347/422 de l'étude d'impact illustre ce résultat pour les particules fines.

La pollution sonore :

Document de référence : étude d'impact et son annexe « Études acoustiques »

La réglementation est rappelée en page 8 des études acoustiques.

Des mesures ont été réalisées en juin 2017 qui ont permis de caractériser les ambiances sonores actuelles.

Des mesures de trafic ont été réalisées concomitamment afin de vérifier qu'aucune perturbation ne vienne entacher la validité des mesures.

Les restitutions cartographiques des prévisions d'ambiance sonore et les principes d'implantation de dispositifs de protection sont détaillés à compter de la page 200 de l'étude acoustique.

La conception du COM se conforme strictement à la réglementation. Les dispositifs qui seront implantés, ainsi que les zones précises d'implantation, seront connus en phase d'étude suivante.

La pollution visuelle :

Partout, un accompagnement paysager permettra une meilleure intégration du COM.

Des mesures telles que le radoucissement des remblais, pour casser l'effet de barrière visuelle, et des plantations seront mises en œuvre. Leur définition précise fera l'objet d'études postérieures.

A -5 – Destruction des terres agricoles

Document de référence : Etude d'impact agricole

La réglementation en matière d'étude préalable agricole est récente. Elle est présentée au début du document de référence :

La zone d'implantation du projet présentée au moment de l'enquête publique est majorée par rapport à la zone qui sera finalement impactée. À l'issue des études de conception détaillée, l'emprise effective du projet sera arrêtée à l'intérieur de la bande d'implantation constituant la bande d'emplacements réservés dans les documents d'urbanisme. Les acquisitions ne porteront alors que sur cette zone d'emprise, pour couvrir les besoins stricts pour la réalisation du projet.

La zone d'implantation du COM concerne des zones identifiées agricoles dans les PLU.

Plusieurs exploitations ont été recensées.

Comme pour tout professionnel impacté par l'aménagement, les activités agricoles seront dédommagées vis-à-vis de destruction d'activité qui en découle ou pour le rachat des terres nécessaires.

Tout élément permettant de mesurer l'impact du projet sur le fonctionnement des exploitations sera pris en considération au moment de la fixation des indemnités de dédommagement.

Par ailleurs, au regard de l'importance de la défense de l'activité agricole générale, et en compensation à la perte de potentiel alimentaire du territoire et des services non marchands rendus par l'agriculture, le Maître d'Ouvrage s'acquittera de la somme de 522 863 €.

Cette somme sera préférentiellement utilisée à la reconstruction du potentiel de production perdu à valeur agroéconomique équivalente.

Cette somme abondera un fond départemental permettant de reconstituer les pertes subies par l'agriculture locale.

Les exploitant du secteur déplorent que l'utilisation de ce montant ne soit pas fléchée sur les actions bénéficiant aux seules exploitations directement impactées.

Cette contribution venant en plus des dédommagements directs, la Maîtrise d'ouvrage a basé sa proposition sur le recours à un fond local de mutualisation initié par la Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels, Agricoles et forestiers.

Les modalités d'utilisation ont été validées par la CDPENAF le 18 juin 2019, après présentation du dossier d'impact agricole.

CHAPITRE B : FAVORABLE AU PROJET

Les avis identifiés dans cette section insistent sur la nécessité de réalisation du projet. Si les thématiques abordées sont peu nombreuses et les réponses du maître d'ouvrage synthétiques, elles représentent tout de même 375 avis, insistant sur la nécessité de cet axe fluidifié pour le territoire afin de limiter le temps de parcours et, partant, d'améliorer le cadre de vie des usagers

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

B – 1 : avis favorables à une liaison A750 – A709

Les avis émis dans le cadre de cette sous-section reprennent les éléments clefs du projet en en soulignant l'intérêt souvent pour les déplacements du quotidien, mais pas seulement :

- Alléger le trafic sur la voirie locale et diminution des nuisances pour ses riverains
- Offrir un itinéraire de transit hors la zone très urbanisée
- Permettre l'implantation de transports en commun le long de l'axe, pour ce projet sur les bandes d'arrêt d'urgence)
- Participer au bouclage du réseau armature autour de Montpellier
- Faire cohabiter transports en commun et trafic automobile

Beaucoup d'avis favorables sont caractérisés par une adhésion au projet dans sa globalité, exprimée par une formulation concise et une absence de commentaire. Pour autant, de nombreux contributeurs émettent un avis favorable assorti d'une argumentation soulignant l'impact du projet qu'ils souhaitent mettre en valeur, ou leur analyse du fonctionnement du territoire.

Sont ainsi évoqués :

La nécessité d'un système de « rocade » autour de Montpellier :

Il est fondamental de doter la 7^{ème} métropole de France d'un système de circulation adapté à sa taille, ainsi que cela existe sur les autres grandes villes, voire certaines villes de taille plus modeste.

Le partage de la voirie et la complémentarité des usages :

Le développement des modes doux ne doit pas se faire au détriment de la voiture ; il s'agit de modes de déplacements complémentaires et non opposés ; ils correspondent à des nécessités du territoire différentes.

Les modes doux sont majoritairement adaptés pour des parcours de faible longueur, par des personnes dont la capacité physique est compatible avec l'usage et si le déplacement n'inclut pas une obligation supplémentaire comme récupérer des enfants à l'école ou faire des courses.

Enfin, le délestage des voies urbaines libérera un espace permettant d'implanter des voies de circulation douce supplémentaire.

L'accès au bassin d'emploi pour les habitants plus distants et le développement économique :

La réalité du développement urbain du territoire ouest ne saurait être niée et il convient de répondre au besoin d'accès aux lieux d'activité professionnelle des habitants hors Métropole par un aménagement adapté à la demande. De même, l'amélioration de l'accès aux activités économiques permettra leur développement.

Un gain de qualité de vie pour tous :

Le gain de qualité de vie est souligné par des contributeurs impactés par des biais différents par l'aménagement : les riverains de l'axe soulignent qu'avec la fluidification du trafic moins de pollution sera produite. La baisse du niveau de pollution est également vivement mise en avant par les riverains des axes secondaires aujourd'hui saturés et délestés demain d'un trafic qui regagnera l'axe adapté au leur usage. Par ailleurs, les usagers de l'itinéraire du COM soulignent que le temps gagné sur la durée de leurs trajets du quotidien pourra être valorisé et améliorera leur cadre général de vie.

Enfin, la valorisation du centre-ville par le délestage de la voirie locale est mise en avant comme un plus pour le cadre de vie des citadins et l'image générale de Montpellier.

Des usages non limités à des trajets domicile-travail :

L'amélioration de l'accès à la métropole permettra également un meilleur accès aux grandes infrastructures telle que les hôpitaux, les gares, l'aéroport. Ainsi, le COM participera à un équilibre des territoires en ne privant pas les habitants des communes de l'Ouest du bénéfice de ces services.

Un aménagement répondant aux objectifs de fluidité et de sécurité :

Le COM à 2X2 voies est réclamé pour garantir la fluidité, là où un boulevard urbain à 2X1 voie apparaît comme insuffisant en matière de gabarit. Des voiries séparées permettront d'accroître la sécurité routière.

B – 2 : Urgence de la réalisation et phasage des travaux

Il convient de rappeler que les étapes d'études et d'autorisations administratives encore à venir sont fondamentales pour permettre la réalisation du meilleur projet au regard de tous les avis émis. On notera en particulier la phase autorisation environnementale unique visant à vérifier que le projet proposé limite au maximum les impacts environnementaux.

En matière de phasage, la nécessité évoquée avis 169 d'une liaison avec le tramway ligne 5, est bien intégrée dans le phasage prévisionnel par le choix de placer la dénivellation de carrefour Maurice Gennevaux en Première phase.

B – 3 : Avoir une vision à l'échelle de l'aire montpelliéraine

Le réseau routier projeté, tel que défini actuellement, s'organise autour de l'aire métropolitaine sans s'y limiter.

On notera la présence de la Liaison Intercommunale d'Evitement Nord et la Déviation Est de Montpellier au sein de ce réseau.

Ces deux axes faisant partie du patrimoine routier du conseil Départemental de l'Hérault.

CHAPITRE C : DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

Les avis identifiés dans cette section posent des questions pratiques sur le déroulement des acquisitions foncières, le maintien des accès et le déroulement des travaux.

Concernant les cas spécifiques évoqués dans le cadre des avis, le Maître d'Ouvrage prendra contact avec chacune des personnes concernées pour leur proposer des entretiens individualisés, afin d'analyser ces cas particuliers tels qu'exposés.

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

C – 1 : Demande d'informations concernant l'expropriation

En préalable, il convient de rappeler que la démarche d'expropriation n'existe que lorsqu'un projet est déclaré d'Utilité Publique.

Elle n'est mise en œuvre que lorsque toutes les négociations amiables ont échoué. L'acquisition amiable reste la procédure prioritaire pour la Maîtrise d'Ouvrage.

La proposition du Maître d'Ouvrage correspond aux indemnités d'acquisition établies par le service des domaines (Direction Départementale des Finances Publiques / France domaine), qui les détermine en fonction du prix du marché observé.

Lorsque les négociations amiables ne permettent pas de s'accorder sur des conditions de cession, il appartient aux parties de saisir le juge de l'expropriation. Celui-ci effectue un transport sur les lieux qui lui permet de fixer l'indemnité qu'il juge adéquate. La cession se fait sur le prix ainsi déterminé.

Comme tout acte de justice cette évaluation peut faire l'objet d'un appel.

Cependant, l'acquisition d'un bien pour un projet déclaré d'utilité publique est inévitable. Un recours ne saurait aboutir à un renoncement à l'achat rendu nécessaire par le projet.

La définition précise des parcelles à acquérir sera possible à l'issue des études de conception détaillée. Des négociations amiables pourront cependant débuter plus tôt, dès 2021, pour les parcelles qui apparaissent de façon certaine dans l'emprise du projet.

C – 2 : Impacts pendant les travaux

Pendant les travaux, la totalité des accès sera maintenue. Des itinéraires différents de ceux existants seront mis en place lorsque nécessaire.

Les plans de circulation pourront donc être temporairement modifiés.

Les éléments de phasage fin et d'itinéraires temporaires seront connus à la mise au point des travaux, lorsque le planning sera connu avec exactitude.

Dès lors, les riverains seront informés.

C – 3 : accès au COM

Le projet de COM prévoit la conservation de l'ensemble des accès. Aucune parcelle se retrouvera enclavée.

CHAPITRE D : PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

Les avis identifiés dans cette section abordent le choix d'objet routier (avec des contre-propositions), le tracé, et la nécessité de renforcement des infrastructures de mode doux, pointent les inquiétudes concernant les impacts. Ces questionnements viennent compléter ceux évoqués dans le chapitre B. Aussi certaines réponses de la Maîtrise d'ouvrage seront semblables.

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

D – 1 : Pas de feux tricolores au niveau des carrefours

Documents de référence : notice explicative, annexe « étude de trafic » à l'étude d'impact.

La dénivellation des points d'échanges permet de s'engager directement depuis les axes croisés vers le COM et inversement.

Le fonctionnement restant, hors COM, est proposé sous forme de place à feux, car il concerne un usage plus local et urbain des voiries, on y trouve pistes cyclables et trottoirs pour lesquelles une solution de type rond-point n'est pas optimale. Le traitement par des feux tricolores permet de donner à chaque usage le temps d'occupation de voirie adapté, selon l'usage, la fréquentation et l'heure de la journée,

- **Carrefour Maurice Genevoux :**

Le secteur au sol (le COM passe sur l'ouvrage) est aménagé pour permettre un fonctionnement avec pistes cyclables, trottoirs, pôle d'échange multimodal, accès au parc relai ;

- **Carrefour du Rieucoulon**

Le COM passe au-dessous d'une zone multi usages : maintien de la continuité Est-Ouest, de desserte des commerces et activités, implantation de pistes cyclables et trottoirs. On retrouve un traitement plus urbain. La gestion par feux tricolores permet d'assurer tous les mouvements et de leur donner le temps d'occupation de voirie adapté, selon l'usage, la fréquentation et l'heure de la journée

- **Secteur du mas de Grille**

Dans ce secteur, le COM est enfoui en tranchée non couverte.

Le secteur de surface, indépendant du COM, permettra tous les mouvements sur la base des contre-allées à deux voies en sens unique sur chacune des rives du COM. Ce dispositif permet un usage plus urbain avec accès aux commerces et activités multiples, voies cyclables, larges trottoirs.

Une gestion à feux permet de garantir le maintien de tous les sens de circulation et pacifie le trafic et sa cohabitation avec les modes doux.

Le système de carrefour à feux tricolores permet de gérer les mouvements. Le travail de phasage (temps accordé à chaque mouvement) sera effectué dans la prochaine phase d'études.

Il fera l'objet d'un travail partenarial avec Montpellier Méditerranée Métropole, futur gestionnaire des voies concernées.

Il est important de garder en mémoire que les phasages de feux peuvent être adaptés en fonction des besoins observés.

D – 2 : Aménagement des diffuseurs et des ronds-points

Documents de référence : notice explicative, « étude de trafic » annexe de l'étude d'impact.

La dénivellation des carrefours actuels et le branchement à l'A709 sont bien prévus au projet.

Le diffuseur avec l'A709 couvre bien l'intégralité des mouvements : vers et depuis Montpellier/Nîmes coté Est, vers ou depuis Béziers côté Ouest.

Le nombre de voies proposé dans le projet est suffisant pour absorber les trafics prévus à longue échéance.

Les ouvrages des carrefours dénivelés supportent un trafic moindre que la section courante entre deux carrefours ; de ce fait, des réservations pour un élargissement à 3 voies ne sont pas justifiées.

D – 3 : Aménagement pour les autres transport les vélos les piétons et les espaces verts

La mise en place de cheminements cyclables en complément de l'aménagement routier est bien prévue au projet.

Les itinéraires proposés ne sont pas linéaires accolés au COM, car ils utilisent et valorisent des sections déjà aménagées, ou emprunte des cheminements déjà existant en y aménageant de larges pistes cyclables.

On notera que l'ouvrage de rétablissement du chemin des oliviers a été élargi pour accueillir une piste de 3,5 mètres, il en est de même aux carrefours Genevoux et Rieucoulon, ainsi que sur les contre-allées du secteur sud, qui accueillent des pistes de largeur confortable.

La carte proposée en pages 292-293 de l'étude d'impact présente le tracé des itinéraires cyclables prévus dans le cadre du projet. Il n'appartient pas à la Maîtrise d'Ouvrage du COM de se prononcer sur la gestion des modes actifs, car il s'agit d'une compétence relevant de Montpellier Méditerranée Métropole

L'implantation d'une ligne de bus est rendue possible par un élargissement des bandes d'arrêt d'urgence afin d'y faire circuler les transports en commun en particulier au nord entre l'A750 et le Pôle d'échange multimodal de Gennevaux.

L'aménagement plus urbain (larges trottoirs et mobilier urbain) est prévu sur plusieurs secteurs qui ont des vocations d'usage plus local :

- la section sud, au niveau des contre-allées,
- le carrefour Gennevaux en interface avec la ligne de tramway,
- les pôles d'échanges multimodaux

D – 4 : Protection paysagère

Document de référence : Etude d'impact (section cadre de vie)

Partout, un accompagnement paysager permettra une meilleure intégration du COM.

Des mesures telles que le radoucissement des remblais, pour casser l'effet de barrière visuelle, et des plantations seront mises en œuvre. Leur définition précise fera l'objet d'études postérieures.

D – 5 : Limitation de la vitesse

Document de référence : « étude de trafic » en annexe de l'étude d'impact.

La vitesse prévue à ce jour sur com est de 90 km/h sur la section A750 / Carrefour du Rieucoulon, et 70 km/h dans le secteur sud aménagé en trémie.

Cette vitesse est conforme aux besoins d'écoulement du trafic.

Il n'appartient pas au projet de COM de préconiser des évolutions de limitation de vitesse sur l'autoroute A709.

D – 6 : Faciliter les accès à Montpellier

Documents de référence « étude de trafic » en annexe de l'étude d'impact, et étude socio-économique.

Le projet proposé permet d'atteindre l'objectif de diminution de la circulation sur les voiries locales accueillant actuellement du trafic non destiné à leur usage. ;

La cartographie présentée en page 60 de l'étude socio-économique met en évidence le rôle de captage du trafic rempli par le COM, axe adapté au besoin : les chevelus apparaissant en vert présentent les axes bénéficiant de baisse de fréquentation.

Par ailleurs, le COM viendra améliorer la circulation vers A709, puisqu'il crée un nouvel échangeur, permettant d'éviter de rejoindre les échangeurs de Montpellier Ouest ou Saint-Jean -de-Védas par la voirie locale.

D – 7 : Réaliser une sortie directe sans passer sous le pont de Saint Georges

Document de référence plan

Le fonctionnement de l'échangeur A750 Juvignac n'est pas impacté et n'impacte pas celui du COM. A ce titre, Il n'est pas prévu de traiter cet échangeur dans le projet du COM.

La demande de mise en œuvre de cet aménagement complémentaire doit être formulée auprès du gestionnaire de la voie, la Direction Interrégionale des Routes Massif Central, indépendamment du projet de COM.

D – 8 : Réaliser la LICOM

Document de référence : étude d'impact.

Dans le Document d'Orientation et d'Objectifs du SCoT, la « création de la LICOM et le réaménagement de la RM185 entre Fabrègues et la gare de Villeneuve-lès-Maguelone, liaison inter-villages Nord-Sud » sont identifiés afin de « mieux relier localement les villages de la plaine Ouest entre Saint-Georges d'Orques et la gare de Villeneuve-lès-Maguelone ». (Extrait du DOO approuvé le 19 novembre 2019).

Elle est indiquée, dans un avis du public, comme un lien entre l'A750 et l'A9, en faisant de l'hypothèse de la création d'un nouvel échangeur sur l'A9, comme présenté dans ce même DOO, dont un extrait est porté p. 108 de l'Etude d'impact.

La LICOM est complémentaire et non concurrente au COM : elle permet de relier les villes et villages de l'Ouest de Montpellier, et de faciliter l'accès vers la gare de Villeneuve-lès-Maguelone, sans assurer une fonction de délestage aussi importante que le COM.

D – 9 : Passage pour animaux sauvages

Document de référence : étude « milieux naturels » en annexe à l'étude d'impact,

Le recueil 4 saisons des données naturalistes a permis d'identifier les espèces présentes dans le secteur d'implantation du COM ; ainsi la prise en considération de ces espèces est évaluée et sera définie avec précision dans les phases d'études à venir. L'équipement des ouvrages hydrauliques pour en faire des traverses adaptées pour la faune fait partie des dispositifs à privilégier.

Une enquête publique concernant les dispositions environnementales sera organisée préalablement à l'autorisation environnementale unique.

D – 10 : Nuisances sonores

Document de référence : « étude bruit » en annexe de l'étude d'impact.

Les niveaux sonores ont été mesurés dans la situation actuelle, et leur évolution a été modélisée.

La conception du COM se conforme strictement à la réglementation : les zones qui seraient soumises à une hausse du bruit seront protégées par des dispositifs de retenue à la source (encore à définir selon les secteurs : murs ou merlons anti-bruit) ou en façade lorsque cela est plus adapté, ou vient en complément des dispositifs de réduction à la source.

Des principes d'implantation sont déjà présentés dans le dossier ; les besoins de dispositifs anti-bruit seront affinés dans les phases d'étude postérieures.

Pour le secteur Marquerose, les cartes présentées p. 206 de l'étude acoustique, puis, p. 295 et au-delà de l'étude d'impact, montrent le maintien du niveau sonore modéré actuel.

L'implantation de protection phonique n'est pas prévue à ce jour sur cette rive du COM, comme porté sur les pages de dossier citées ci-avant.

Les implantations de dispositifs de protection sonores pourront être modifiées en fonction des résultats d'études à venir.

An niveau de l'A750 / RN 109 à proximité de la zone urbaine de Juvignac, la zone évoquée est située hors de la zone d'influence du COM. Aussi, le traitement des nuisances sonores de l'axe existant sort du cadre de ce projet.

D – 11 : Prolonger le COM

Le traitement de la route de Sète au Sud (RM612, anciennement RD), au niveau du pont sur la Mosson comme au niveau de la rue Saint-Exupéry, n'est pas intégré au projet du COM. Les choix d'aménagement de cet axe sont du ressort de son gestionnaire, Montpellier Méditerranée Métropole.

Les modalités d'échange entre le COM, l'A709 et la RD612 vers le Sud, telles que prévues dans le projet, ajoutent la fonctionnalité d'échange direct entre la RD612 et l'A709 (vers l'Est) inexistante aujourd'hui.

Construire un échangeur complet sur l'ensemble des mouvements entre ces 3 voies n'est pas nécessaire pour garantir la fluidité du trafic sur l'ensemble de ces échanges. Certains échanges resteront assurés par la voirie actuelle, celle-ci étant moins sollicitée du fait de report d'une part du trafic sur le COM et l'échangeur ; c'est le cas, par exemple, du mouvement RD612 vers l'échangeur de Saint-Jean-de-Védas.

Aménager un accès à l'A9 depuis le secteur Saint-Jean-de Védas ne peut pas non plus entrer dans le cadre du projet.

CHAPITRE E : TRAMWAY

Les avis identifiés dans cette section abordent la conception et l'exploitation des lignes de tramway avec lesquelles le COM est en interface, afin de garantir une meilleure intermodalité.

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

E – 1 : Prolongation de la ligne de tram

Il n'appartient pas à la Maîtrise d'Ouvrage du COM de se prononcer sur la gestion du transport collectif, car il s'agit d'une compétence relevant de Montpellier Méditerranée Métropole.

L'interface entre le COM et la future ligne 5 a été travaillée afin de rendre les deux opérations compatibles au niveau du Carrefour Gennevieux.

E – 2 : Augmenter les taux de passage des tramways

Il n'appartient pas à la Maîtrise d'Ouvrage du COM de se prononcer sur l'offre des lignes de tramway, car l'organisation des transports collectifs urbains relève de Montpellier Méditerranée Métropole.

E – 3 : Créer des parkings P+Tram de taille suffisante

Il n'appartient pas à la Maîtrise d'Ouvrage du COM de se prononcer sur la gestion des parkings relais, car il s'agit d'une compétence relevant de Montpellier Méditerranée Métropole. Le projet de COM est conçu pour être compatible avec la création de PEM à ses interfaces avec les lignes de tramway.

CHAPITRE F : PROJET PLUS A L'OUEST

Les avis identifiés dans cette section abordent la question du tracé (avec des contre-propositions), concernant principalement un décalage à l'Ouest. Des remarques sur les choix de variantes des échangeurs sont également exprimées.

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

F – 1 : Dévier les automobiles avant Juvignac

La déviation des automobiles à l'Ouest de Juvignac correspond au projet évoqué dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) du Schéma de Cohérence Territoriale de Montpellier Méditerranée, dont un extrait apparaît en page 108 de l'Étude d'impact.

Ce dispositif complet est complémentaire et non concurrent du COM : il permet de rabattre une partie du flux venant de l'Ouest sur la RD 613 vers l'échangeur Saint-Jean-de-Védas de l'A709, mais ne remplit pas les objectifs de délestage de la voirie secondaire dans Lavérune et Saint-Jean-de-Védas, et ne permet pas un accès facilité aux transports en commun.

F – 2 : Relier le contournement plus à l'Ouest à partir de Bel-Air

La déviation des automobiles à l'ouest de Juvignac correspond au projet évoqué dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) du Schéma de Cohérence

Territoriale de Montpellier Méditerranée, dont un extrait apparaît en page 108 de l'Étude d'impact.

Ce dispositif complet est complémentaire et non concurrent du COM : il permet de rabattre une partie du flux venant de l'Ouest sur la RD 613 vers l'échangeur Saint-Jean-de-Védas de l'A709, mais ne remplit pas les objectifs de délestage de la voirie secondaire dans Lavérune et Saint-Jean-de-Védas, et d'accès facilité aux transports en commun.

En outre, les tracés plus à l'Ouest empruntent des secteurs naturels ou agricoles encore vierges d'artificialisation.

F – 3 : Choix des variantes

Concernant l'échangeur sud avec l'A709, le projet prévoit bien un lien direct depuis la RD612 sud (route de Sète) à l'A709 vers l'Est.

Concernant l'échangeur nord avec A750, la variante n°1 n'a pas été retenue pour deux raisons principales : elle ne permet pas d'atteindre l'objectif de fluidité du trafic dans des conditions de sécurité routière acceptable et est incompatible avec le projet d'aménagement de lutte contre les inondations, prévu de Grabels à Juvignac, et inscrit au Plan d'Action de prévention des Inondations.

La variante 2 n'a finalement pas été retenue, car elle présente un impact environnemental et un coût supérieur à la variante 3.

CHAPITRE G : FINANCEMENT

Les avis identifiés dans cette section abordent la répartition des financements entre les acteurs publics locaux, pointant la capacité financière du Département et de la Métropole largement suffisante pour supporter le coût d'un investissement portant ses fruits à long terme

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Le financement du contournement Ouest de Montpellier fera l'objet d'un co-financement entre l'État, la Région Occitanie, le Département de l'Hérault et la Métropole de Montpellier, dans le cadre des futures contractualisations régionales sur les infrastructures de transports. La participation de Vinci autoroute, est envisagée jusqu'au demi-diffuseur de Bellevue.

CHAPITRE H : DIVERS

Les avis identifiés dans cette section abordent la question de l'organisation de l'enquête publique, le traitement des lignes haute tension, les autres points de congestion de la Métropole.

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

L'Autorité Organisatrice des enquêtes publiques est la Préfecture de l'Hérault, représentante de l'Etat dans le département.
Aussi, les dates d'enquête ont été fixées sans aucune considération de période pré-électorale.

L'aménagement du COM vise à faciliter l'accès Ouest à la Métropole Montpelliéraine. Ce projet est à décorrérer du fonctionnement du rond-point du Zénith.

L'enfouissement des lignes à haute tension n'est pas prévu au titre du projet du COM.
De même, les aménagements sur la RN 109 situés hors de la zone d'études du COM, ne sont pas prévus au titre de l'opération.

Deuxième partie : Contributions des associations

GROUPE LOCAL Greenpeace

Le groupe local Greenpeace transmet un avis assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.

Etude d'un mode de mobilité alternatif La superficie prélevée sur la zone agricole ne peut être déterminée à ce jour puisque le COM n'occupera pas la totalité de l'emprise aujourd'hui dessinée, emprise majorée pour permettre d'affiner l'implantation du projet au plus proche des nécessités techniques et impératifs du site.

Le dossier présente les éléments d'études concernant un projet routier, ce mode ayant été retenu car correspondant le mieux aux nécessités du territoire. Un mode de transport en commun ne répondrait pas à l'ensemble des objectifs car, notamment, il restreindrait l'aire d'influence du projet

Une phase transitoire, comprenant l'implantation d'un bus à haut niveau de service et la priorité au covoiturage sur une des voies de l'A75, est proposée ; une telle mesure est rendue possible dans le projet présent par un élargissement des bandes d'arrêt d'urgence.

1 – Coût du projet :

1- a- Investissement

Le coût du 278,3 M€ comprend bien les dénivellations des ronds-points et la création des échangeurs.

La dénivellation du carrefour de Gennevaux fait partie du projet et est financée dans son cadre.

La présentation des affectations des dépenses est proposée par macro-postes (études, acquisitions foncières et travaux), puis par éléments fonctionnels de construction (notice explicative).

La provision pour risques de 7,8 M€, est prévue en plus des provisions pour risques de chaque élément fonctionnel, sur lesquels le pourcentage appliqué est différent.

1- b- Fonctionnement

Le coût de fonctionnement est estimé dans l'étude socio-économique, page 73. Ce coût sera supporté par le gestionnaire de la voie : l'Etat (pièce K, classement).

2 - Evolution du trafic routier :

2- a- Modèle de trafic

- Trafic induit

(Pièce E, partie I, pages 134-135/422

- Généralisation du 30 km/h

Les hypothèses de l'étude de trafic prennent en considération les capacités des voies secondaires correspondant à un usage adapté à leur gabarit. Les impacts sur le trafic communément observés lors d'un passage de 50 km/h à 30 km/h sur des voiries de desserte très locale sont mineurs.

Par conséquent, un tel changement de conditions d'exploitation n'a pas été testé dans le modèle de prévision des trafics du COM.

- Allongement des parcours

L'allongement du parcours domicile-travail évoqué serait lié à l'urbanisation induite, plus éloignée. L'évolution de l'urbanisation des communes situées à l'Ouest de Montpellier dépend des préconisations inscrites aux Schémas de Cohérence Territoriale et Plan Locaux d'Urbanisme de ces territoires. Les études du COM prennent en considération des scénarios de référence nationaux.

En conséquence de quoi, tous les calculs basés sur le trafic prennent ces hypothèses en considération.

2- b- Saturation du trafic - Modèle de trafic

Saturation du trafic

Les projections de trafic font apparaître des taux d'occupation des voies importants, mais ceux-ci restent compatibles avec la fluidité de l'axe.

La création d'un transport en commun ne fait pas l'objet du présent modèle spécifiquement créé pour prise en compte du projet routier prévu.

Phase de travaux

Les durées des travaux ne sont pas données, car elles ne peuvent être estimées avec précision à ce niveau d'études ; elles dépendent des méthodes de construction qui seront retenues lors de la passation des marchés de travaux, et elles seront communiquées à ce moment-là aux riverains.

3 – Etalement urbain :

L'évolution de l'urbanisation des communes situées à l'Ouest de Montpellier dépend des préconisations inscrites aux Schémas de Cohérence Territoriale et Plan Locaux d'Urbanisme de ces territoires. Les études du COM prennent en considération des scénarios de référence nationaux.

4 - Pollution de l'air :

4- a- Estimation des concentrations des polluants

Des relevés sur site ont bien été réalisés pour déterminer la pollution actuelle sur le secteur d'étude (Annexe à l'étude impact : étude air-santé).

En réponse aux remarques de l'Autorité Environnementale, les pollutions de fond ont été intégrées à l'étude air-santé dont les résultats sont présentés en annexe au mémoire en réponse rédigé par la Maîtrise d'Ouvrage.

Le choix de rester sur une évaluation des impacts pour la population soumise à une exposition de 30 ans s'est fait sur l'hypothèse que la population est actuellement moins sédentaire et qu'en moyenne elle n'habite et n'occupe pas un logement plus de 30 ans.

4- b- population exposée

La prise en considération des usagers de la voirie n'est pas rendue nécessaire au regard du critère de temps d'exposition (plus de 30 ans).

4- c- effet de seuil et impact sanitaire

Le dossier ne traite pas les impacts de façon linéaire mais par effet de seuil conformément à la réglementation appliquée.

4- d- évolution de la réglementation et PM1

Le dossier ne traite pas les PM1 ; il aborde les substances à évaluer dans cadre de la réglementation en vigueur.

4- e- Etude conseil air ingénierie

Un mode de transport en commun ne répondrait pas à l'ensemble des objectifs car, notamment, il restreindrait l'aire d'accès facilité

5 – Emission de gaz à effet de serre :

Les hypothèses de l'étude de trafic prennent en compte les reports de trafic, par le délestage du trafic sur les voiries secondaires, qui représente l'un des objectifs du projet, mais également par les modifications d'itinéraires (page 48 de l'étude de trafic).

En conséquence de quoi, tous les calculs basés sur le trafic prennent ces hypothèses en considération.

6 – Préservation des milieux naturels :

La protection maximale du milieu naturel est une des thématiques qui appelleront la plus grande vigilance de la Maîtrise d'Ouvrage au moment de la passation des

marchés de travaux. L'ensemble des prescriptions qui y seront attachées n'est pas connu à ce niveau d'études.

Il sera plus détaillé dans les phases de définition ultérieure. Les opérateurs d'accompagnement et de contrôle sont des bureaux d'études spécialisés recrutés selon leur compétence.

7 – Agriculture

Un dossier spécifique d'étude d'impact sur la filière agricole constitue la pièce I du dossier.

Les préconisations dont compensations qui y sont présentées ont reçu un avis favorable de la Commission Départementale de préservation des Espaces naturels, Agricoles et Forestiers

8 – Thématique de l'eau

8- a- Qualité de l'eau

La reprise de la voirie actuelle est l'occasion d'appliquer les dernières réglementations en matière de gestion des eaux de plate-forme, en particulier la gestion des pollutions accidentelles.

Le suivi de la qualité de l'eau est prévu, mais non explicité à ce niveau de définition du projet. Les mesures détaillées seront disponibles dans le cadre de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale unique.

8- b- Risque inondation

Le traitement des eaux consécutif à l'artificialisation des sols est prévu par le biais de bassins de rétention.

La surface totale imperméabilisée n'est pas connue de façon précise à ce jour. Le niveau de définition actuel du projet ne permet pas de connaître avec précision cette donnée. Il en va de même pour le dimensionnement des surfaces de dépôts.

9 –Voie réservée aux transports en commun :

L'usage des bandes d'arrêt d'urgence pour des transports en commun est expérimenté depuis plusieurs années. Il ne s'agit pas de priver l'axe de la bande d'arrêt d'urgence, mais d'organiser un partage de cet espace

Ce dispositif permet d'éviter une artificialisation supplémentaire et est conforme aux besoins en matière de sécurité routière, étant donné que le transport en commun peut revenir à tout moment sur la voie de droite pour ne pas interférer avec l'usage d'arrêt d'urgence.

10 – Evaluation économique :

Les hypothèses de l'étude de trafic prennent en compte les reports de trafic, par le délestage du trafic sur les voiries secondaires, qui représente l'un des objectifs du projet, mais également par les modifications d'itinéraires (page 48 de l'étude de trafic).

En conséquence de quoi, ce trafic induit est pris en considération dans l'évaluation socio-économique.

Celle-ci est conforme à la réglementation en vigueur.

Aucune contre-expertise n'est prévue.

11 – Occupation de l'espace public et fatalité :

Un mode de transport en commun ne répondrait pas à l'ensemble des objectifs car, notamment, il restreindrait l'aire d'accès facilité.

12 – Destruction paysagère :

L'accompagnement paysager est bien prévu au projet.

Des mesures telles que le radoucissement des remblais et des plantations seront mises en œuvre. Leur définition précise fera l'objet d'études postérieures.

13 – Partialité dans l'organisation de l'enquête Publique :

L'affichage d'information de la tenue de l'enquête et de ses modalités d'organisation est conforme à la réglementation :

- Publicité dans les journaux (annonces légales),
- Affichage en mairie,
- Affichage sur le secteur d'implantation du projet.

Le dispositif mis en œuvre a été plus large que ce qu'impose la réglementation : alors que la celle-ci prescrit des affichages sur un format minimal A2, un affichage allant jusqu'au A0 a été implanté pour donner plus de visibilité. Notons également que des affichages supplémentaires ont été réalisés dans les lieux de vie sur les communes de l'ouest de Montpellier (maisons pour tous, lieux culturels), qu'un dispositif d'information déployable pour les journaux d'informations municipaux a été mis à disposition et qu'une opération de distribution de tracts informant de la tenue de l'enquête a été réalisée, en heures de pointes, sur le tracé.

Il est donc inexact de dire que la Maîtrise d'ouvrage n'a pas œuvré pour une large diffusion de l'information concernant la tenue de l'enquête publique.

GRUPE CHANGE.ORG, pétition relayée par Greenpeace

Le groupe change.org transmet un avis assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.

Le trafic observé sur le périmètre du COM ne se limite pas à un usage de desserte des communes impactées. Il concerne également un usage d'échange avec des zones plus lointaines dans le cadre d'un accès aux zones d'emploi. Comme le soulignent de nombreux avis du public, l'usage du vélo sur ces trajets est peu envisageable en raison des distances à parcourir.

Le projet de COM prévoit l'aménagement de voies douces, dont des pistes cyclables confortables.

Des voies réservées aux transports en commun sont prévues en partage de l'espace avec les bandes d'arrêt d'urgence, ne venant donc pas perturber les écoulements de trafic sur les voies circulables, et desservant les Pôles d'échanges multimodaux jusqu'au carrefour du Rieucoulon.

Le COM permet une moindre dégradation de la qualité de l'air et l'émission de gaz à effet de serre que la situation future « au fil de l'eau », puisqu'il permet notamment un trafic fluide.

Le coût du projet est de 278.3 M€ et non de 400 M€. Cette estimation financière intègre des provisions pour aléas importantes, ce qui permet de stabiliser le coût annoncé.

La superficie prélevée sur la zone agricole ne peut être déterminée à ce jour puisque le COM n'occupera pas la totalité de l'emprise aujourd'hui dessinée, emprise majorée pour permettre d'affiner l'implantation du projet au plus proche des nécessités techniques et des impératifs du site.

ASSOCIATION VELOCITE

L'association Vélocité transmet un avis assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.

Analyse du projet :

- Objectif n°1 : relier A750 et A709 :

Les 4 objectifs du COM ne sont pas énoncés par ordre d'importance. Les fonctionnalités sont complémentaires et non à opposer. C'est l'atteinte des 4 objectifs qui constitue à une réponse aux besoins du territoire.

- Objectif n°2 : assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'Ouest en complétant le réseau armature du contournement urbain routier

La création du COM, par la dénivellation des points de rencontre avec les voiries transversales, permet la diminution de zones de congestion sur les axes Ouest-Est, donc l'accès à Montpellier par l'ouest, car elle limite le phénomène de cisaillement. Les hypothèses de l'étude de trafic prennent en compte les reports de trafic, par le délestage du trafic sur les voiries secondaires, qui représente l'un des objectifs du projet, mais également par les modifications d'itinéraires.

Il n'appartient pas à la Maîtrise d'Ouvrage du COM de se prononcer sur la gestion des modes actifs et celle des transports collectifs, car il s'agit de compétences relevant de Montpellier Méditerranée Métropole.

Par contre, on peut renvoyer à des nombreux avis déposés dans le cadre de la présente enquête publique de la part d'usagers qui parcourent une distance incompatible au recours au déplacement cyclable, ou soulignent qu'un tel usage est incompatible avec leur état de santé.

- Objectif numéro 3 : contenir la circulation d'échange et de transit sur un itinéraire adapté afin de rendre son usage à la voirie secondaire des quartiers traversés.

Le report des trafics actuellement observés sur l'avenue de la liberté, le boulevard Pavelet et jusqu'au boulevard Clémenceau indique que le COM permettra bien de libérer de l'espace en zone urbaine.

-objectif numéro 4 : valoriser les accès au réseau multimodal :

Le projet de COM intègre la mise en place d'une voie douce entre le tram 5 et les trams 1 et 3 sur le pôle Mosson. Cette continuité n'existe pas aujourd'hui.

Concernant l'accès aux pôles d'échanges multimodaux de la ligne 5 et de la ligne 2, un accès fluidifié permet de valoriser ces aménagements. On ne peut prétendre que les accès actuels, avec une circulation ralentie, remplissent pleinement ce rôle.

Les voies réservées aux transports en commun sont prévues en partage de l'espace avec les bandes d'arrêt d'urgence, ne venant donc pas perturber les écoulements de trafic sur les voies circulables.

Les franchissements du COM sont prévus avec des pistes cyclables confortables sur le chemin des Oliviers, au carrefour Gennevaux (en interface avec le tram ligne 5), au carrefour du Rieucoulon et, enfin, sur tout le secteur plus urbain du Mas de Grille.

La réalisation du COM aura un impact sur la qualité des déplacements sur une aire d'influence largement supérieure à l'aire métropolitaine. Il est donc incorrect de ramener son coût par foyer sur la base des foyers fiscaux des habitants de Montpellier Méditerranée Métropole ; ce ratio n'est pas représentatif quant à la mobilisation des fonds publics.

ASSOCIATION JUVIGNAC URBANISME ENVIRONNEMENT

L'association Juvignac Urbanisme environnement, transmet un avis assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.

I – Les objectifs du projet

Cette section n'appelle pas de réponse.

II – Observations sur les objectifs

Les flux de trafic observés sur le secteur comprennent du transit, de l'échange avec l'extérieur de la zone urbaine sur la façade Ouest et des échanges locaux internes à la zone urbaine.

C'est bien dans l'optique de traitement du manque de fluidité pour l'ensemble de ces flux que la COM a été étudié : il permet à la fois un lien A750-A709 direct, des échanges de qualité avec les axes Ouest-Est, la préservation de la fluidité de ces derniers et l'accès facilité aux transports en commun.

III : – Observations sur les objectifs

- Echangeur COM – A750

La crue de 2014 a été prise en considération pour les études hydrauliques (voir document « évaluation environnementale, annexe n° 4 » - étude hydraulique).

- Carrefour du Rieucoulon :

La conception de l'aménagement du carrefour du Rieucoulon est adaptée afin de garantir que les voiries nouvelles ne soient pas inondées, mais également que la zone inondable ne soit pas plus importante.

Les résultats de l'étude hydraulique sont présentés dans le document « évaluation environnementale, annexe n° 4 » - étude hydraulique

- Liaisons transversales Ouest-Est :

En dénivellant les carrefours entre le COM (orienté Sud-Nord) et les voies pénétrantes vers Montpellier (orientées Ouest-Est), le projet évite le phénomène de cisaillement des flux, et, ainsi améliore également la circulation sur les axes transversaux.

IV: – Propositions

- Donner la priorité absolue aux transports en commun :

Il n'appartient pas à la Maîtrise d'Ouvrage du COM de se prononcer sur la gestion de l'espace public et celle des transports collectifs, car il s'agit de compétences relevant de Montpellier Méditerranée Métropole.

On peut cependant remarquer que le Document d'Orientation et d'Objectif qui est évoqué intègre bien le COM comme un des projets constitutifs de l'organisation des transports sur la zone Métropolitaine.

- Améliorer la circulation sur l'axe du COM avec un projet plus modeste

Un aménagement à 2x1 voie, tel que proposé dans l'avis ne permettrait pas d'atteindre l'objectif de fluidité, même en dénivellant les échangeurs de Gennevaux et de Rieucoulon : chaque passage de 2 voies à 1 voie par sens recréant un ralentissement.

La dénivellation seule des points d'échange ne suffit pas à répondre au besoin de capacité.

- Terminer le LIEN

Le bouclage du LIEN est bien prévu sous la Maîtrise d'Ouvrage du Conseil Départemental.

- Réaliser des zones d'activités à l'ouest

L'aménagement des zones d'activités n'est pas du ressort du Maître d'Ouvrage du COM.

- Favoriser l'usage du vélo

Le projet de COM prévoit l'aménagement de voies dédiées aux modes actifs, dont des pistes cyclables confortables.

Sur le reste du territoire, il n'appartient pas à la Maîtrise d'Ouvrage du COM de se prononcer sur la gestion des modes actifs, car il s'agit d'une compétence relevant de Montpellier Méditerranée Métropole.

Courrier d'Europe Ecologie les Verts

Le parti Europe Écologie les Verts transmet un avis assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.

Destruction des terres agricoles et naturelles

Le projet tel que présenté, consiste majoritairement en un aménagement sur place d'une voirie existante.

Ainsi, par rapport à tout autre tracé, il réduit l'imperméabilisation supplémentaire et, l'impact sur les terres naturelles et agricoles.

De plus, la reprise de la voirie actuelle est l'occasion d'appliquer les dernières réglementations en matière de gestion des eaux de plate-forme, en particulier la gestion des pollutions accidentelles.

Augmentation de la pollution de l'air

Le COM permet une moindre dégradation de la qualité de l'air puisqu'il permet un trafic fluide notamment.

On peut souligner qu'avec le délestage du trafic sur les voies locales vers le COM, ce sont de nombreux quartiers urbanisés de centre-ville qui verront une pollution atmosphérique nettement inférieure à celle qui serait atteinte sans le projet.

Proposition alternative :

Abaissement de la vitesse :

Le Maître d'ouvrage étudiera les impacts d'une restriction à 70 km/h, ainsi que demandé.

Cette étude vérifiera le maintien de la fluidité du trafic, et la faisabilité d'une adaptation de la géométrie dans l'objectif d'une moindre consommation de l'espace, sans amoindrir la sécurité routière et l'attractivité de l'itinéraire

Type aménagement :

La limitation à un usage de la voirie existante ne répond pas à l'objectif de fluidité, chaque passage de 2 voies à 1 voie par sens recréant un ralentissement et l'absence d'échangeurs avec l'A750 et l'A709 ne permettant pas la fluidité.

Notons que le traitement avec des pistes cyclables et voies bus latérales, la plate-forme implantée sera plus large, et donc plus impactante en matière d'emprise au sol, ce qui est contraire à la demande de moindre impact sur les terres naturelles et agricoles. La définition actuelle des cheminements cyclables utilise des voies existantes.

Le coût du projet est de 278.3 M€ et non de 400 M€. Cette estimation financière intègre des provisions pour aléas importantes, ce qui permet de stabiliser le coût annoncé.

Courrier de l'association Mosson coulée verte

L'association Mosson coulée verte transmet un avis assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.

Les enjeux de mobilité :

Le projet appartient bien au plan de mobilité général sur la Métropole ; à ce titre, il apparaît dans le Document d'Orientation et d'Objectif, pièce constitutive du Schéma de Cohérence Territoriale.

La diminution de 3 % des trafics semble négligeable en chiffre absolu ; elle correspond pourtant une diminution extrêmement importante, de près de 10 000 heures de transports par jour sur la zone d'étude.

Sur certaines sections, elle peut atteindre plus de 50 %, par exemple pour l'accès au rond-point Gennevaux depuis le rond-point de Lavérune, le matin en heure de pointe.

L'estimation financière intègre des provisions pour aléas importantes, ce qui permet de stabiliser le coût annoncé.

L'augmentation du trafic est majoritairement liée aux hausses de trafic prévisibles en fonction notamment de l'évolution du PIB, de la démographie, qui serait la même si on ne réalise pas l'infrastructure. Le reste est lié aux reports de trafic qui permettent d'alléger la circulation sur les voiries locales et qui augmentent la qualité de vie de ses riverains. On peut également pointer l'amélioration de la qualité de vie des usagers qui verront leur temps de parcours diminuer.

L'implantation du COM sur ce secteur permet d'améliorer l'interface avec les transports en commun en garantissant la fluidité d'accès aux parcs-relais, mais également l'implantation de transports en commun en partage de voirie sur les bandes d'arrêt d'urgence (largeurs de bandes adaptées à cet usage). De plus, il permet de réutiliser une voirie existante, limitant les nouvelles artificialisations, ce qui ne serait pas le cas avec une implantation plus à l'ouest, telle que proposée.

Le projet de COM est conçu pour être compatible avec la création de PEM à ses interfaces avec les lignes de tramway, sachant que les parkings relais relèvent de la Métropole et sont hors opération COM.

Concernant l'échangeur nord avec l'A750, l'exclusion de la variante n° 1 n'est pas simplement motivée par les contraintes de circulation ; pour mémoire, cette solution a été écartée principalement parce que sa construction est incompatible avec le projet de renforcement de la lutte contre les inondations de la Mosson en amont de la RN109 prévue au Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI). Les ouvrages nécessaires à cet échangeur, comme tous les ouvrages du tracé sont conçus pour garantir la transparence hydraulique afin de ne pas détériorer la situation au regard du risque inondation et d'altérer au minimum le fonctionnement des cours d'eau. Les hypothèses retenues pour réaliser les études hydrauliques se rapportent à la crue exceptionnelle de 2014.

Courrier de l'association Saint-Jean Environnement

L'association Saint-Jean environnement transmet un avis assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.

1-Grands principes du COM ; besoins, objectifs

1 – 1 : Objectif principal du projet

Le principe d'aménagement par le renforcement d'un axe routier est justifié par l'ampleur de la fréquentation automobile sur cet itinéraire.

La définition de l'objet routier est justifiée par l'impératif de fluidité de l'axe, gage d'attractivité qui déléstera les voiries secondaires.

L'option « ne rien faire » sert d'option de référence dans l'ensemble du dossier, et la comparaison fait apparaître les gains liés à l'aménagement.

1 – 2 : Besoin exprimé par la Métropole de Montpellier, un boulevard urbain

La DREAL a pris la mesure des évolutions sociétales telles que définies à l'échelle nationale par la doctrine actuelle, tempérée par les données locales (démographie, développement économique, qualité du réseau de transports en commun).

Le Maître d'ouvrage étudiera les impacts d'une restriction à 70 km/h, ainsi que demandé.

Le Maître d'ouvrage étudiera les impacts d'une restriction à 70 km/h, ainsi que demandé.

Cette étude vérifiera le maintien de la fluidité du trafic, et la faisabilité d'une adaptation de la géométrie dans l'objectif d'une moindre consommation de l'espace, sans amoindrir la sécurité routière et l'attractivité de l'itinéraire.

L'aménagement plus urbain (larges trottoirs et mobilier urbain) est prévu sur la section sud, au niveau des contre-allées, et au niveau du carrefour Gennevaux, pôle d'échange multimodal secteurs qui ont des vocations d'usage plus local et urbain.

1 – 3 : (...) connexion A750 et A709 (...)

L'association décrit sa position générale sur les politiques de développement et gestion des infrastructures de transport et leurs impacts sur les modes de vie et les niveaux de pollution.

Elle développe son interprétation des évolutions du territoire liées au projet.

Ce paragraphe n'appelle pas de réponse de la part du Maître d'Ouvrage.

1 – 4 : Evolutions du trafic routier

Les hypothèses de l'étude de trafic s'appuient sur les prévisions de croissance économique, démographique, d'usage et report multimodal, définies par la doctrine nationale, ajustées au contexte spécifique du secteur.

La réduction du trafic sur les voies secondaires apparaît quand l'itinéraire concurrent (ici, le COM) présente un temps de trajet inférieur et rend l'itinéraire plus attractif.

Les hypothèses prennent en compte les reports de trafic, par le délestage du trafic sur les voiries secondaires, qui représente l'un des objectifs du projet, mais également par les modifications d'itinéraires, et les évolutions liées au développement territorial et économique (page 48 de l'étude de trafic).

2 – La concertation et l'information du public

Comme le permet la réglementation et dans l'esprit de la loi qui préconise le recours à un débat public pour des opérations de grande envergure nationale (JO de 2024, privatisation ADP...) la Maîtrise d'ouvrage n'a pas sollicité la tenue d'un débat public. Pour autant les démarches permettant cette saisine par des tiers ont été réalisées par la parution d'un avis dans la presse nationale (Libération) et locale (midi libre), et un avis a été envoyé au Président de la CNDP pour l'informer de l'existence du projet. Ce dernier n'a pas préconisé la tenue d'un débat.

Ce qui est interprété comme une rupture d'information depuis 2016 est imputable à l'absence de données à porter à l'attention du public, ce temps ayant été mis à profit pour mener les études présentées à l'enquête publique.

Enfin, cette enquête préalable à la DUP n'est pas la dernière occasion pour le public de s'exprimer puisqu'une enquête parcellaire et une enquête concernant l'autorisation environnementale unique restent à venir.

3 – Considérations sociales et humaines

3 – 1 : Nouvelle offre de déplacement rapide, séduisante, contraire à l'intérêt général

L'évolution de l'urbanisation des communes situées à l'Ouest de Montpellier dépend des préconisations inscrites aux Schémas de Cohérence Territoriale et Plan Locaux

d'Urbanisme de ces territoires. Les études du COM prennent en considération des scénarios de référence nationaux.

3 – 2 : urbanisation : de nouvelles orientations largement engagées

La superficie prélevée sur la zone agricole ne peut être déterminée à ce jour puisque le COM n'occupera pas la totalité de l'emprise aujourd'hui dessinée, emprise majorée pour permettre d'affiner l'implantation du projet au plus proche des nécessités techniques et impératifs du site.

Notons que tout autre tracé plus à l'ouest aurait été plus préjudiciable car ne s'appuyant pas sur un axe déjà existant.

3 – 3 : L'attrait des territoires traversés, fort potentiel d'attractivité et de tourisme local La Maîtrise d'ouvrage n'a pas négligé les éléments patrimoniaux du secteur.

Les relevés ont été réalisés par des intervenants compétents, dans les règles de l'art et ont permis de recenser les enjeux territoriaux. Empruntant un corridor routier existant et prévoyant un accompagnement paysager, le COM s'inscrit dans une démarche de limitation de son impact visuel.

4- Environnement et écologie

4 – 1 : Le COM, un repoussoir au beau milieu d'espaces à haute valeur environnementale

Empruntant un corridor routier existant et prévoyant un accompagnement paysager, le COM s'inscrit dans une démarche de limitation de son impact visuel.

4 – 2 : Production de CO₂, NO₂, et autres gaz nocifs

Les hypothèses de l'étude de trafic prennent en compte les reports de trafic, par le délestage du trafic sur les voiries secondaires, qui représente l'un des objectifs du projet, mais également par les modifications d'itinéraires, et les évolutions liées au développement territorial et économique (page 48 de l'étude de trafic).

En conséquence de quoi, tous les calculs basés sur le trafic prennent ces hypothèses en considération. C'est le cas des études air-santé.

Notons que la comparaison entre la situation de référence (si rien n'est fait) et la situation avec mise en œuvre du COM pointe l'effet favorable de ce dernier sur l'émission de polluants – essentiellement lié à la fluidité retrouvée du trafic.

4 – 3 : Nuisances Sonores et le Stress, leurs conséquences sur la santé

Les nuisances sonores sont traitées conformément à la réglementation avec implantation de dispositifs anti-bruit dès que nécessaire. Une implantation de principe est présentée dans le dossier ; celle-ci sera affinée en même temps que la définition du projet.

Le Maître d'ouvrage étudiera les impacts d'une restriction à 70 km/h, ainsi que demandé.

Le stress évoqué sur les usagers du COM par le bruit et à mettre en balance avec le gain de confort de vie en voyant son temps de trajet diminué.

4 – 4 : Emissions de particules fines

Le Maître d'ouvrage étudiera les impacts d'une restriction à 70 km/h, ainsi que demandé.

4 – 5 : Emissions de chaleur

Aucune étude scientifique ne permet de modéliser les émissions de chaleur. A ce titre, cet élément ne figure pas au nombre de facteurs à prendre en considération.

4 – 6 : Est-il acceptable et légitime de sacrifier un territoire, pour satisfaire le « confort » d'autres secteurs

Le principe même d'intérêt général ou d'utilité publique consiste à déterminer si un projet apportera des avantages à la collectivité supérieurs aux désordres créés.

4 – 7 : Les chantiers, une situation difficile, une souffrance interminable pour les riverains et usagers

La réduction du temps de travaux est toujours un objectif dans la réalisation d'infrastructures.

Il convient cependant de préciser que l'on ne saurait comparer les temps de travaux réalisés « sous circulation » donc avec des horaires aménagés pour réduire au maximum les impacts sur le trafic, et de travaux « hors circulation » tels que ce fut le cas pour la construction du nouveau tronçon d'A9.

Il n'appartient pas à la Maîtrise d'Ouvrage du COM de se prononcer sur la gestion de l'espace public, des PEM et celle des transports collectifs car il s'agit de compétences relevant de Montpellier Méditerranée Métropole. Sachant que le projet de COM est conçu pour être compatible avec la création de PEM à ses interfaces avec les lignes de tramway.

5- Aménagement et fragmentation du territoire

5 – 1 : Variantes et Alternatives au COM-Autoroutier, où sont-elles ?

Des variantes à l'aménagement tel que présenté ne permettent pas remplir l'objectif de fluidité du trafic : l'échangeur nord actuel ne permet pas le passage de l'A750 à la RD132 (voir situation actuelle), l'absence d'un nouvel échangeur au sud ramènerait le trafic sur les voies liant avec les échangeurs autoroutiers Montpellier Ouest et Saint-Jean-de-Védas, non dimensionnées pour cet usage (voir fonctionnement actuel).

La dénivellation des carrefours avec une seule voie par sens recréerait les ralentissements aujourd'hui observés.

Le type de mur de soutènement du secteur Mas de grille pourra être adapté pour atteindre une emprise minimisée.

5 – 2 : Les Pôles d'Echanges Multimodaux

Il n'appartient pas à la Maîtrise d'Ouvrage du COM de se prononcer sur la gestion de l'espace public, des PEM et celle des transports collectifs, car il s'agit de compétences relevant de Montpellier Méditerranée Métropole.

5 – 3 : Décloisonnement du territoire, un besoin inconditionnel pour une ville habitable et durable

Le projet de COM prévoit le rétablissement de toutes les voies de circulation existantes.

Les dispositifs en faveur des traverses pour la faune et la flore seront étudiés dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale unique. Ce dossier sera soumis aux citoyens dans le cadre d'une enquête publique.

Le rétablissement du chemin des Oliviers est déjà prévu avec un élargissement propre à accueillir une voie cyclable de 3,5 mètres de large.

Le décalage du pont de Bellevue 50 mètres plus au sud, sur la parcelle BA68, au lieu de la parcelle BA86, amènerait à venir artificialiser une zone encore naturelle au lieu de réutiliser une section déjà anthropisée. Ça n'est pas la solution retenue par la Maîtrise d'ouvrage.

5 – 4 : Les Marcheurs et Piétons, ils ont été totalement oubliés

Des accompagnements cyclables et piétonniers sont prévus au projet. Ils viennent rétablir et même renforcer les dispositifs existants.

Il n'appartient pas à la Maîtrise d'Ouvrage du COM de se prononcer sur la gestion de l'espace public, car il s'agit de compétences relevant de Montpellier Méditerranée Métropole.

5- 5- Les paysages

Empruntant un corridor routier existant et prévoyant un accompagnement paysager, le COM s'inscrit dans une démarche de limitation de son impact visuel.

5- 6- Retour de l'agriculture nourricière au plus près des quartiers et des consommateurs

Une étude d'impact agricole a été réalisée. Elle constitue l'une des pièces du dossier présenté à l'enquête. Elle recense les exploitations existantes, l'impact du projet pour celles-ci et les mesures d'évitement ou de compensations pouvant être envisagées.

Elle a reçu un avis favorable de la Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels, Agricoles et forestiers. Le Maître d'Ouvrage s'applique à limiter au maximum l'impact du projet sur les terres et l'activité agricoles ;
Les traversées par les engins agricoles sont prévues par le projet, restituant des itinéraires renforcés par rapport à l'existant.

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
Concernant l'étalement urbain, l'évolution de l'urbanisation des communes situées à l'Ouest de Montpellier dépend des orientations inscrites aux Schémas de Cohérence Territoriale et Plan Locaux d'Urbanisme de ces territoires. Il n'appartient pas à la Maîtrise d'Ouvrage du COM de se prononcer sur cette thématique
Les études du COM prennent en considération des scénarios de référence nationaux, tempérés de données locales.

6 – 2- Evaluations économiques et sociales
Les études du COM prennent en considération des scénarios de référence nationaux, tempérés de données locales.
La monétarisation des effets du COM est réalisée avec la doctrine actuelle. Il n'appartient pas à la Maîtrise d'Ouvrage d'avoir recours à des indicateurs non validés.
L'estimation du coût du projet inclut une part pour aléas. Rien ne justifie de présenter un dépassement exorbitant du coût.

6- 3- Le Surcroît d'étalement urbain, un paramètre économique très important
Les hypothèses de l'étude de trafic prennent en compte les reports de trafic, par le délestage du trafic sur les voiries secondaires, qui représente l'un des objectifs du projet, mais également par les modifications d'itinéraires, et les évolutions liées au développement territorial et économique.
En conséquence de quoi, tous les calculs basés sur le trafic prennent ces hypothèses en considération. C'est le cas des études socio-économiques.
L'impact sur la filière agricole a également été chiffré.
Le COM ne rentre pas dans le cadre des contre-expertises par le CGI.

7- Les aspects réglementaires, les compensations

7- 1- Nuisances sonores

La réglementation en matière de protection contre les nuisances sonores sera scrupuleusement respectée. Le financement des dispositifs anti-bruit est comptabilisé dans le coût du COM.

7-2- Compatibilité du COM avec les documents d'urbanisme et les engagements des collectivités

Le COM est compatible avec les documents d'urbanisme : la mise en conformité des documents d'urbanisme ne nécessite aucun changement de zonage ; seule l'implantation d'emplacements réservés est nécessaire.
La conception du COM a été accompagnée par un large travail en commun avec Montpellier Méditerranée Métropole concernant l'interface avec le projet d'aménagement du territoire à 2040 porté par le SCOT (dont on rappelle qu'il n'est entré en vigueur qu'après la production de nos études). Le COM est donc compatible avec les orientations du SCOT.

7- 3- Compensations agricoles

L'étude agricole a été présentée en Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels, Agricoles et forestiers et a recueilli un avis favorable la Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels, Agricoles et forestiers qui a salué le travail exemplaire réalisé pour ce dossier.
A ce titre, on peut considérer que les montants annoncés et les mesures proposés sont conformes aux attentes de la filière.

7- 4- Des compensations environnementales négligées ou oubliées

Le COM a bien été étudié suivant la séquence Eviter-Réduire-Compenser.
Les impacts ne pouvant être évités ou réduits seront compensés. Si quelques pistes sont d'ores et déjà identifiées (au nombre desquelles le travail avec le Conservatoire des Espaces naturels pour trouver des opérations efficaces) on ne peut définir avec précisions ces mesures au stade actuel des études. En effet, les mesures nécessaires ne peuvent être déterminées avec précisions que sur la base d'un tracé définitivement implanté.
Les dispositions proposées seront présentées lors de la demande d'autorisation environnementale unique, qui sera soumise à enquête publique.

7- 5- La fiscalité, facteur d'étalement urbain et d'éloignement des habitants

Le projet de COM n'a pas vocation à porter une politique publique de fiscalité du droit des sols.

7- 6- La subvention « 1% paysage, développement et cadre de vie », où est-elle ?

Selon la réglementation en vigueur, le COM a vocation à bénéficier de la politique « 1% paysage, développement et cadre de vie ».

L'enveloppe financière correspondante sera mise à disposition après la déclaration d'utilité publique.

Contribution de France Nature environnement

L'association France Nature environnement transmet un avis assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.

Objectifs à rechercher

- Réduire les nuisances provoquées par la circulation existante (...)

Le traitement des nuisances sonores actuelles est prévu dans la réglementation de résorption des points noirs du bruit.

- Ne pas augmenter le débit et la vitesse des axes routiers (...)

Le projet de COM a pour objectif d'offrir un axe adapté pour accueillir les trafics prévus dans de bonnes conditions de fluidité. La mise en compatibilité des PLU des communes d'implantation du projet ne prévoit aucun changement du zonage en faveur de l'accroissement des zones urbanisables.

- Favoriser les autres moyens de transport (...)

Le trafic observé sur le périmètre du COM ne se limite pas à un usage de desserte des communes impactées. Il concerne également un usage d'échange avec des zones plus lointaines dans le cadre d'un accès aux zones d'emploi. Comme le soulignent de nombreux avis du public, l'usage du vélo sur ces trajets est peu envisageable en raison des distances à parcourir.

Contre-proposition

Le Maître d'ouvrage étudiera les impacts d'une restriction à 70 km/h, ainsi que demandé.

Un aménagement à 2x1 voie ne permet pas d'atteindre l'objectif de fluidité du trafic garant d'une moindre pollution sonore et atmosphérique.

L'implantation de bandes d'arrêt d'urgence permet de garantir la sécurité routière ; de plus cet espace peut être partagé avec des transports collectifs se trouvant alors en site propre.

Le projet du COM prévoit l'aménagement de voies douces, dont des pistes cyclables confortables. Les itinéraires retenus ne sont pas strictement parallèles à l'axe créé : ils utilisent des cheminements existants évitant ainsi une artificialisation supplémentaire.

Sur le reste du territoire, il n'appartient pas à la Maîtrise d'Ouvrage du COM de se prononcer sur la gestion des modes actifs car il s'agit d'une compétence relevant de Montpellier Méditerranée Métropole.

La création de l'échangeur Sud avec l'A709 permet d'atteindre l'objectif de fluidité, mais également celui de délestage des voies secondaires par exemple la RD116E1 et la rue Jean Bene. La conception de cet échangeur est dictée par les règles de sécurité routière. Les zones de dépôt des matériaux seront déterminées avec précision lors des phases d'études à venir, en fonction des volumes affinés. Les éléments fournis dans le dossier sont des pistes.

L'aménagement du carrefour du Rieucoulon prévoit bien un itinéraire cyclable.

L'aménagement du carrefour Gennevaux est bien prévu en coordination avec le projet d'implantation de la ligne 5 de tramway.

L'aménagement de l'échangeur nord est nécessaire pour atteindre l'objectif de fluidité. Prétendre que l'échangeur actuel, avec sa proximité avec l'échangeur vers RM 65 permet d'atteindre cet objectif est faux.

Le dossier présenté au public et ses failles

- Le mythe du « bouclage » et de l'achèvement du réseau

La réalisation du COM participe au bouclage du réseau routier armature de Montpellier. Le réseau ainsi compété présentera un itinéraire compatible avec les usages du secteur et utile pour capter le trafic qui occupe actuellement la voirie locale.

La réglementation étant la même partout en France, les dossiers d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité Publique présentent les mêmes pièces. La mémoire fantôme des noms de dossier à laquelle il est fait référence montre au contraire que par souci d'économie d'argent public, on ne réinvente pas les formats à chaque étude.

- Un projet obsolète, à réétudier avec des alternatives

L'alternative de maintien de l'aménagement actuel est étudiée sur chacune des thématiques puisqu'elle constitue la « situation de référence » à laquelle la situation

avec le projet est comparée. Cette comparaison fait apparaître que l'implantation du projet apporte une situation moins dégradée que la situation de référence.

Un aménagement à 2x1 voie ne permet pas d'atteindre l'objectif de fluidité du trafic garant d'une moindre pollution sonore et atmosphérique.

- L'absence choquante de prise en compte du vélo

Le projet de COM prévoit l'aménagement de voies douces, dont des pistes cyclables confortables. Les itinéraires retenus ne sont pas strictement parallèles à l'axe créé : ils utilisent des cheminements existants évitant ainsi une artificialisation supplémentaire.

La carte référencée pièce E, partie I, pages 134-135/422 évoque la RN109 comme une voie partagée avec les transports en commun qui peuvent être implantés sur la bande d'arrêt d'urgence conçue justement pour ce partage des usages, ainsi que précisé dans la légende.

- L'absence des conséquences sur l'urbanisme et le trafic

Les hypothèses de l'étude de trafic prennent en compte les reports de trafic, par le captage des trafics qui occupent actuellement les voiries secondaires, qui représente l'un des objectifs du projet, mais également par l'évolution des itinéraires. En conséquence de quoi, ce trafic induit est pris en considération dans l'étude.

Concernant l'étalement urbain, l'évolution de l'urbanisation des communes situées à l'Ouest de Montpellier dépend des orientations inscrites aux Schémas de Cohérence Territoriale et Plan Locaux d'Urbanisme de ces territoires. Il n'appartient pas à la Maîtrise d'Ouvrage du COM de se prononcer sur cette thématique

- Un mépris assumé pour l'agriculture et l'environnement

La qualification des espèces patrimoniales en fonction de leur sensibilité est définie au niveau national

De même, la qualification de l'évolution classique des terres agricoles des franges urbaines se base sur des retours d'expérience. Notons cependant que le COM n'induit aucun changement de destination des terres naturelles et agricoles des PLU des communes impactées.

La crue de 2014 a été prise pour hypothèse des études hydrauliques voir page 8 de l'annexe IV à l'étude d'impact.

Les zones de dépôt des matériaux seront déterminées avec précision lors les phases d'études à venir, en fonction des volumes affinés. Les éléments fournis dans le dossier sont des pistes.

- Un mépris assumé pour les citoyens et les élus locaux

La phase d'enquête publique est l'occasion de recenser les avis de tous. Il appartient ensuite au commissaire enquêteur et à lui seul de rédiger ses conclusions.

Des avis favorables ont été émis par : Jean-Pierre GRAND, Sénateur de l'Hérault, Philippe SAUREL puis Mickael DELAFOSSE, Maires de Montpellier, Présidents de Montpellier Méditerranée Métropole, Carole DELGA, Présidente Région Occitanie Pyrénées, William ARS, maire de Courmonterral, Jean-Luc SAVY, maire de Juvignac, François RIO, maire de Saint-Jean-de-Védas, Jean-François SOTO, Maire de Gignac, Jean-François SOTO, Président de Vallée de l'Hérault communauté de communes, Monsieur Christian TEYSSÈDRE, Maire de Rodez, Président de Rodez Agglomération, Madame Michelle CASSAR, Maire de Pignan, Monsieur Jean-François AUDRIN, Maire de Saint-Georges-d'Orques, Monsieur Roger CAIZERGUES, Maire de Lavérune, Monsieur Aurélien MANENC, Maire de Lunas.

Contribution de la France insoumise

Le parti La France Insoumise transmet un avis assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.

Le projet tel que présenté, consiste majoritairement en un aménagement sur place d'une voirie existante.

Ainsi, par rapport à tout autre tracé, il réduit l'imperméabilisation supplémentaire, et, ainsi, l'impact sur les terres naturelles et agricoles.

De plus, la reprise de la voirie actuelle est l'occasion d'appliquer les dernières réglementations en matière de gestion des eaux de plate-forme, en particulier la gestion des pollutions accidentelles.

On constate également que le COM permet une moindre dégradation de la qualité de l'air puisqu'il permet notamment un trafic fluide.

On peut souligner qu'avec le report du trafic qui occupe actuellement les voies locales vers le COM, ce sont de nombreux quartiers urbanisés de centre-ville qui verront une pollution atmosphérique et sonore nettement inférieure à celle qui serait atteinte sans le projet.

En outre, des accompagnements cyclables et piétonniers sont prévus au projet. Ils viennent rétablir et même renforcer les dispositifs existants.

Sur le reste du territoire, il n'appartient pas à la Maîtrise d'Ouvrage du COM de se prononcer sur la gestion des modes actifs, car il s'agit d'une compétence relevant de Montpellier Méditerranée Métropole.

Contribution de l'association Paysage de France

L'association paysages de France transmet un avis assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.

Il est réducteur de considérer le COM comme un axe de liaison autoroutière. C'est faire fi des autres objectifs du projet dont la facilitation des accès au réseau de transports en commun ou le captage des trafics qui empruntent les voiries secondaires

Un aménagement à 2x1 voie, tel que proposé ne permettrait pas d'atteindre l'objectif de fluidité, même en dénivellant les échangeurs de Gennevax et de Rieucoulon : chaque passage de 2 voies à 1 voie par sens recréant un ralentissement.

Le Maître d'ouvrage étudiera les impacts d'une restriction à 70 km/h, ainsi que demandé.

Le projet du COM prévoit l'aménagement de voies douces, dont des pistes cyclables confortables. Les itinéraires retenus ne sont pas strictement parallèles à l'axe créé : ils utilisent des cheminements existants évitant ainsi une artificialisation supplémentaire.

Sur le reste du territoire, il n'appartient pas à la Maîtrise d'Ouvrage du COM de se prononcer sur la gestion des modes actifs, car il s'agit d'une compétence relevant de Montpellier Méditerranée Métropole.

Par contre, on peut se référer à de nombreux avis déposés dans le cadre de la présente enquête publique de la part d'usagers qui soulignent qu'ils parcourent une distance incompatible avec un déplacement cyclable ou qu'un tel usage est incompatible avec leur état de santé

Contribution du Collectif SOS Oulala

Le collectif SOS Oulala transmet un avis assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.

Trafic et embouteillage : un projet inutile

La diminution de 3 % des trafics semble négligeable en chiffre absolu ; elle correspond pourtant à une diminution extrêmement importante de près de 10 000 heures de transport par jour sur la zone d'étude.

Sur certaines sections, elle peut atteindre plus de 50 %, par exemple pour l'accès au rond-point Gennevax depuis le rond-point de Lavérune, le matin en heure de pointe.

Une diminution de plus de 10 % de la fréquentation des voiries secondaires ne peut pas être considérée comme négligeable.

Les hypothèses de l'étude de trafic prennent en compte les indicateurs de la doctrine nationale de développement économique et des éléments plus locaux comme les reports de trafic, par le captage des trafics qui occupent actuellement les voiries secondaires, qui représente l'un des objectifs du projet, mais également par les modifications d'itinéraires, le report modal.

En conséquence de quoi, le trafic induit est pris en considération, de même que les autres axes de déplacement en voie de construction, dans la mesure où ils figurent aux plans et programmes de développement local.

Conséquences sur le climat

Les conséquences en matière d'émission de Gaz à effet de serre sont étudiées conformément à la réglementation en vigueur, en appliquant les fiches outils développées par le ministère de la transition écologique.

Ces études font ressortir un bilan positif de la mise en œuvre du projet par rapport au scénario de référence « fil de l'eau ».

Pollution de l'air

L'étude air-santé fait apparaître une hausse de pollution atmosphérique sur le tracé du COM.

Il convient d'être bien attentif à la comparaison entre le scénario de référence (scénario, fil de l'eau sans la réalisation du COM) et la situation projet (avec la réalisation du COM).

On constate alors que le COM permet une moindre dégradation de la qualité de l'air puisqu'il permet notamment un trafic fluide.

On peut souligner qu'avec le report du trafic qui occupe les voies locales vers le COM, ce sont de nombreux quartiers urbanisés de centre-ville qui verront une pollution atmosphérique nettement inférieure à celle qui serait atteinte sans le projet.

Destruction de la biodiversité

La définition du projet est soumise à la séquence Eviter – Réduire – Compenser (ERC) qui engage le Maître d'ouvrage à éviter autant que faire se peut les impacts sur l'environnement, les réduire lorsque les éviter n'est pas possible, les compenser lorsque l'évitement et la réduction d'impact ne sont pas suffisants.

Le projet de COM, par son tracé sur une voirie existante, permet d'éviter sur certains secteurs, de réduire dans d'autres, l'impact d'artificialisation.

Enfin, pour les impacts résiduels identifiés dans l'étude d'impact, tout un travail de compensation est d'ores et déjà entamé. On peut citer un travail amorcé avec le Conservatoire des espaces naturels afin de mettre en place des mesures en faveur de l'espace de liberté du cours d'eau de la Mosson et de l'entretien de sa ripisylve.

Agriculture

La zone d'implantation du projet présentée au moment de l'enquête publique est majorée par rapport à la zone qui sera finalement impactée. Cette mesure préserve pour le Maître d'Ouvrage la capacité à ajuster le tracé de quelques mètres en fonction d'impératifs identifiés dans les phases d'études suivantes. On ne peut donc pas déterminer avec exactitude la superficie de terres agricoles qui sera impactée. Notons que la mise en œuvre du COM n'implique aucun changement de zonage dans les PLU, donc, pas de passage de terres agricoles à terres constructibles. L'étude d'impact agricole proposées dans le dossier d'enquête a été menée dans l'application stricte de la réglementation en vigueur et a reçu un avis favorable de la Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels, Agricoles et forestiers

Conclusion : Il appartient au commissaire enquêteur, dont on rappelle l'indépendance, de tenir compte de ces remarques dans le cadre de son avis.

Contribution du Collectif Ceinture Verte

Le collectif ceinture verte transmet un avis assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.

La réalisation du COM participe au bouclage du réseau routier armature de Montpellier. Le réseau ainsi complété présentera un itinéraire compatible avec les usages du secteur, utile pour capter le trafic qui occupent actuellement la voirie locale.

C'est bien un système complet qui permettra d'atteindre la pleine pacification des modes de transports.

Un aménagement à 2x1 voie ne permet pas d'atteindre l'objectif de fluidité du trafic garant d'une moindre pollution sonore et atmosphérique.

Le Maître d'ouvrage étudiera les impacts d'une restriction à 70 km/h, ainsi que demandé.

La diminution de 3 % des trafics semble négligeable en chiffre absolu ; elle correspond pourtant une diminution extrêmement importante de près de 10 000 heures de transport par jour sur la zone d'étude.

Sur certaines sections, elle peut atteindre plus de 50 %, par exemple pour l'accès au rond-point Gennevex depuis le rond-point de Lavérune, le matin en heure de pointe.

On constate alors que le COM permet une moindre dégradation de la qualité de l'air et l'émission de gaz à effet de serre que la situation future « au fil de l'eau », puisqu'il permet notamment un trafic fluide.

La zone d'implantation du projet présentée au moment de l'enquête publique est majorée par rapport à la zone qui sera finalement impactée. Cette mesure préserve pour le Maître d'Ouvrage la capacité à ajuster le tracé de quelques mètres en fonction d'impératifs identifiés dans les études à venir.

Troisième partie : Contributions des élus

Monsieur Jean-Pierre Grand, sénateur de l'Hérault

Monsieur le sénateur émet un avis favorable au projet assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.

Le financement présenté dans le dossier d'enquête fait apparaître un co-financement entre l'État, la Région Occitanie, le Département de l'Hérault et la Métropole de Montpellier, dans le cadre des futures contractualisations régionales sur les infrastructures de transports.

Les précisions suivantes peuvent être apportées :

Une première convention de financement sera soumise à la délibération des collectivités en tout début 2021 afin de permettre la mise en place des crédits inscrits au contrat de plan 2015-2020 à hauteur de 25 M€.

Au-delà de 2022, la prochaine contractualisation du volet mobilité du CPER identifiera les grandes priorités sur lesquelles seront mis les moyens financiers pour la période 2023-2027.

La participation de Vinci Autoroutes, est envisagée jusqu'au demi-diffuseur de Bellevue.

Madame Carole Delga, Présidente de la Région Occitanie

Madame la Présidente émet un avis favorable au projet assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.

Le financement présenté dans le dossier d'enquête fait apparaître un co-financement entre l'Etat, la Région Occitanie, le Département de l'Hérault et la Métropole de Montpellier, dans le cadre des futures contractualisations régionales sur les infrastructures de transports.

Les précisions suivantes peuvent être apportées :

Une première convention de financement sera soumise à la délibération des collectivités en tout début 2021 afin de permettre la mise en place des crédits inscrits au contrat de plan 2015-2020 à hauteur de 25 M€.

Au-delà de 2022, la prochaine contractualisation du volet mobilité du CPER identifiera les grandes priorités sur lesquelles seront mis les moyens financiers pour la période 2023-2027.

La participation de Vinci Autoroutes, est envisagée jusqu'au demi-diffuseur de Bellevue.

La création de l'échangeur Sud avec l'A709 permet d'atteindre l'objectif de fluidité, mais également celui de délestage des voies secondaires, telles que, par exemple, la RD116E1 et la rue Jean Bene. Celles-ci seront alors en capacité d'accueillir des fonctionnalités d'échange entre la RD 612 et l'A 709 en complément de celles que permettront l'échangeur.

La conception de cet échangeur est dictée par les règles de sécurité routière ; la faisabilité d'un ajout de bretelles sera étudiée dans le cadre d'études à venir, au regard de ces obligations de sécurité.

Enfin, le tracé retenu emprunte un corridor routier existant ce qui limite l'artificialisation de nouveaux espaces, donc l'impact environnemental. Les impacts résiduels sur le milieu naturel mais également agricole et sur le cadre de vie font l'objet d'une attention particulière.

Monsieur Mickael Delafosse, Président de Montpellier Méditerranée Métropole, Maire de Montpellier

Monsieur le Président, Maire émet un avis favorable au projet assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.

Pour un aménagement plus pacifié, la faisabilité d'une restriction de la vitesse à 70 km/h sera étudiée.

Le Maître d'ouvrage étudiera les impacts d'une restriction à 70 km/h, ainsi que demandé.

Cette étude vérifiera le maintien de la fluidité du trafic, et la faisabilité d'une adaptation de la géométrie dans l'objectif d'une moindre consommation de l'espace, sans amoindrir la sécurité routière et l'attractivité de l'itinéraire.

Si cela s'avère possible, le projet ainsi adapté pourra être mis en œuvre afin d'assurer la meilleure insertion possible du COM dans son environnement.

Les connexions avec les voiries alentours sont prévues au niveau des carrefours dénivelés qui garantissent tous les mouvements d'échange en évitant les cisaillements d'itinéraires.

L'impact sur l'environnement est déjà limité par la réutilisation d'une voirie existante.

Des accompagnements paysagers sont prévus au projet.

La création de l'échangeur Sud avec A709 permet d'atteindre l'objectif de fluidité, mais également celui de délestage des voies secondaires telles que, par exemple, la RM116E1 et la rue Jean Bene.

L'échangeur proposé couvre la totalité des échanges entre le COM et l'A709.

Il couvre également le mouvement RM 612 Sud (route de Sète) vers A 709 Est (vers Montpellier centre) et le mouvement A 709 Est vers RM 612 Nord (contre allées du COM, desserte des commerces).

Les mouvements RM 612 Nord (contre allées) vers A 709 sont assurés par la rue Jean Bène via l'échangeur Montpellier Ouest et RM116E1 par l'échangeur Saint-Jean-De-Védas.

Le mouvement RM612 sud (route de Sète) vers A709 Ouest sera assuré par le futur axe traversant la zone d'activité de la Lauze (sous maîtrise d'ouvrage de Montpellier Méditerranée Métropole)

Le mouvement COM vers contre-allées est assuré pour partie à l'échangeur de Rieucoulon, et pour autre partie au demi-diffuseur de Bellevue.

La faisabilité et le coût des bretelles supplémentaires permettant de reporter certains de ces mouvements au niveau de l'échangeur sud (telles que proposées en annexe du courrier) pourront être évalués dans le cadre des études à venir. Il est cependant

important de souligner la difficulté déjà pré-identifiée de satisfaire aux obligations de sécurité routière avec ce type de géométrie.

Le financement présenté dans le dossier d'enquête fait apparaître un co-financement entre l'Etat, la Région Occitanie, le Département de l'Hérault et la Métropole de Montpellier, dans le cadre des futures contractualisations régionales sur les infrastructures de transports.

Les précisions suivantes peuvent être apportées :

Une première convention de financement sera soumise à la délibération des collectivités en tout début 2021 afin de permettre la mise en place des crédits inscrits au contrat de plan 2015-2020 à hauteur de 25 M€.

Au-delà de 2022, la prochaine contractualisation du volet mobilité du CPER identifiera les grandes priorités sur lesquelles seront mis les moyens financiers pour la période 2023-2027.

La participation de Vinci autoroute, est envisagée jusqu'au demi-diffuseur de Bellevue.

Monsieur Christian Teyssède, Maire de Rodez, Président de Rodez Métropole

Monsieur le Maire, Président de la Communauté de Communes émet un avis favorable au projet, soulignant sa nécessité pour son territoire, tourné vers la méditerranée, sa capacité à diminuer les nuisances pour les riverains ainsi que l'amélioration en matière de sécurité routière.

Monsieur Jean-François Soto, Maire de Gignac, Président de la communauté de Commune Vallée de l'Hérault

Monsieur le Maire, Président de la Communauté de Communes émet un avis favorable au projet, soulignant sa nécessité pour le secteur Val d'Hérault, pour l'accès au bassin d'emploi métropolitain, mais également à l'arc méditerranéen constitué par l'autoroute A9.

Monsieur François Rio, Maire de Saint-Jean-de-Védas

Monsieur le maire émet un avis favorable au projet assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.

La création de l'échangeur Sud avec A709 permet d'atteindre l'objectif de fluidité, mais également celui de délestage des voies secondaires, telles que, par exemple, la RD116E1 et la rue Jean Bene. Celles-ci seront alors en capacité d'accueillir des fonctionnalités d'échange entre la RD 612 et l'A709, en complément de celles qui sont prévues au sein de l'échangeur.

La conception de cet échangeur est dictée par les règles de sécurité routière ; la faisabilité d'un ajout de bretelles sera étudiée en phase d'études à venir au regard de ces obligations.

Les franchissements du COM sont prévus avec des pistes cyclables confortables sur le chemin des Oliviers, au carrefour Gennevoux (en interface avec le tram ligne 5) au carrefour du Rieucoulon et, enfin, sur tous les secteurs plus urbains du Mas de Grille.

La référence au risque inondation est présente dans le dossier de Mise en Compatibilité des documents d'Urbanisme, dans le tableau des effets et mesures page 32 du dossier concernant Saint-Jean-de-Védas. L'implantation d'un emplacement réservé ne change pas les règles applicables à la zone en matière de construction pour tout autre aménagement ; le COM est conçu dans le respect de la réglementation, en garantissant la transparence hydraulique et le traitement des eaux de la plateforme, pour ne pas accroître le risque.

Un traitement paysager est prévu pour accompagner la totalité du tracé du COM.

Les niveaux sonores ont été mesurés dans la situation actuelle, et leur évolution a été modélisée.

La conception du COM se conforme strictement à la réglementation : les zones qui seraient soumises à une hausse du bruit seront protégées par des dispositifs de retenue à la source (encore à définir selon les secteurs : murs ou merlons anti-bruit) ou en façade lorsque cela est plus adapté.

Des principes d'implantation sont déjà présentés dans le dossier ; les besoins de dispositifs anti-bruit seront affinés dans les phases d'étude postérieures.

Pour le secteur en trémie, les pages 295 et au-delà de l'étude d'impact, montrent le niveau sonore modélisé.

La définition exacte des matériaux utilisés pour la construction de la trémie sera définie avec précision dans la prochaine phase d'étude.

Le principe de végétalisation des merlons et autres talus, sera de même étudié dans la prochaine phase d'étude pour répondre au maximum d'enjeux environnementaux et d'accompagnement paysager.

Le financement présenté dans le dossier d'enquête fait apparaître un cofinancement entre l'Etat, la Région Occitanie, le Département de l'Hérault et la Métropole de Montpellier, dans le cadre des futures contractualisations régionales sur les infrastructures de transports.

Les précisions suivantes peuvent être apportées :

Une première convention de financement sera soumise à la délibération des collectivités en tout début 2021 afin de permettre la mise en place des crédits inscrits au contrat de plan 2015-2020 à hauteur de 25 M€.

Au-delà de 2022, la prochaine contractualisation du volet mobilité du CPER identifiera les grandes priorités sur lesquelles seront mis les moyens financiers pour la période 2023-2027.

La participation de Vinci Autoroutes, est envisagée jusqu'au demi-diffuseur de Bellevue.

Monsieur William Ars, Maire de Cournonterral

Monsieur le Maire émet un avis favorable au projet assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.

En fluidifiant le trafic, il permettra un accès plus rapide aux Pôles d'Echanges Multimodaux de la ligne 2 et de la future ligne 5 de tramway ; par ailleurs, les bandes d'arrêt d'urgence sont dimensionnées pour permettre un partage des usages avec les transports en commun.

Le prolongement de la ligne 5 correspond à un choix d'exploitation de l'autorité compétente, Montpellier Méditerranée Métropole.

La mise en place de transports en commun spécifiques à l'accès au nouveau lycée relève de l'autorité organisatrice des transports scolaires pour ce type d'établissement, la Région Occitanie.

Enfin, le projet de COM s'accompagne de création d'itinéraires cyclables ou d'amélioration des itinéraires existants. Compléter le réseau au-delà de ces aménagements relève des choix d'exploitation de l'autorité compétente sur ce secteur, Montpellier Méditerranée Métropole.

Monsieur Roger Caizergues, Maire de Lavérune

Monsieur le maire émet un avis favorable au projet assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.

Le tracé retenu emprunte un corridor routier existant, ce qui limite l'artificialisation de nouveaux espaces naturels et agricoles.

Une étude d'impact agricole a été réalisée. Elle constitue l'une des pièces du dossier présenté à l'enquête. Elle recense les exploitations existantes, l'impact du projet pour celles-ci et les mesures d'évitement ou de compensations pouvant être envisagées. Elle a reçu un avis favorable de la Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels, Agricoles et forestiers. Le Maître d'Ouvrage s'applique à limiter au maximum l'impact du projet sur les terres et l'activité agricoles, et mettra en œuvre toute compensation rendue nécessaire à des impacts résiduels.

Les bandes d'arrêt d'urgence sont dimensionnées pour permettre un partage des usages avec les transports en commun.

Le projet de COM s'accompagne de création d'itinéraires cyclables ou amélioration des itinéraires existants. Compléter le réseau au-delà de ces aménagements relève des choix d'exploitation de l'autorité compétente sur ce secteur, Montpellier Méditerranée Métropole.

Il en va de même concernant le développement de l'offre de transports en commun sur le secteur ouest de la Métropole.

La mise en compatibilité des PLU des communes dans le cadre du projet ne prévoit aucun changement de zonage en faveur de l'accroissement des zones urbanisables. Cette règle s'applique au secteur à l'ouest du carrefour Gennevieux. Par ailleurs, aucun changement de zonage n'est prévu au niveau des rives de la Mosson qui resteront en zones agricoles ou naturelles telles qu'actuellement.

Madame Michelle Cassar, Maire de Pignan

Madame la maire émet un avis favorable au projet assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous

Un des objectifs du COM est de faciliter l'accès aux transports en commun.

En fluidifiant le trafic, il permettra un accès us rapide aux Pôles d'Echanges Multimodaux de la ligne 2 et de la future ligne 5 de tramway ; par ailleurs, les bandes d'arrêt d'urgence sont dimensionnées pour permettre un partage des usages avec les transports en commun.

L'augmentation des fréquences de passage des transports en commun relève des choix d'exploitation de l'autorité compétente sur ce secteur, Montpellier Méditerranée Métropole.

Enfin, le projet de COM s'accompagne de création d'itinéraires cyclables ou d'amélioration des itinéraires existants. Compléter le réseau au-delà de ces aménagements relève des choix d'exploitation de l'autorité compétente sur ce secteur, Montpellier Méditerranée Métropole.

Monsieur Jean-Luc Savy, Maire de Juvignac

Monsieur le maire émet un avis favorable au projet assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.

Les études de trafic prennent, entre autres, pour hypothèse, les hausses inhérentes au développement économique, la mise en œuvre des autres projets d'infrastructures majeurs du secteur (section A750 du LIEN, DEM, tram ligne 5...), les reports modaux attendus sur les secteurs.

Avec une voirie compétitive, car assurant la fluidité du trafic, on obtient également le retour sur cet axe dédié du trafic qui occupe actuellement la voirie secondaire.

On arrive donc à une hausse significative du trafic entre 2017 et 2028 et au-delà.

Ces mêmes études, avec les mêmes hypothèses, mais absence de réalisation du COM (variante dite « fil de l'eau ») montrent une progression des trafics du même ordre. Ceux-ci se répartissant différemment, en particulier avec un trafic qui peut paraître moindre sur l'axe RD132/RD132E2/RD612, mais auquel il convient d'ajouter la hausse de trafic sur les voiries secondaires.

On constate alors que la réalisation du COM n'engendre pas de hausse de trafic substantiellement supérieure au schéma « fil de l'eau ».

Par ailleurs, un des objectifs du COM est de faciliter l'accès aux transports en commun.

En fluidifiant le trafic, il permettra un accès plus rapide aux Pôles d'Échanges Multimodaux de la ligne 2 et de la future ligne 5 de tramway ; par ailleurs, les bandes d'arrêt d'urgence sont dimensionnées pour permettre un partage des usages avec les transports en commun.

Enfin, le tracé retenu emprunte un corridor routier existant, ce qui limite l'artificialisation de nouveaux espaces, donc l'impact environnemental, et s'accompagne d'un traitement paysager.

Monsieur Jean-François Audrin, Maire de Saint-Georges
d'Orque

Monsieur le Maire, émet un avis favorable au projet, soulignant sa nécessité pour le territoire, et en particulier la réduction des temps de parcours. Il enjoint les autres élus à soutenir ce projet.

Monsieur Aurélien Manenc, Maire de Lunas

Monsieur le Maire, émet un avis favorable au projet, soulignant sa nécessité pour l'équilibre entre les territoires urbains et ruraux. Il souligne l'intérêt de cet axe pour favoriser l'accès des habitants des hauts cantons aux grandes infrastructures de transports : gare, aéroport.