



RAPPORT ET CONCLUSIONS

de l'enquête publique unique concernant le projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM) porté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie préalable :

- à la déclaration d'utilité publique du Contournement Ouest de Montpellier emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Juvignac, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas,
- au classement / déclassement des voiries de Montpellier Méditerranée Métropole.

Arrêté préfectoral n° 2020-I-152 du 30 janvier 2020

Arrêté préfectoral n° 2020-I-356 du 17 mars 2020

Arrêté préfectoral n° 2020-I-846 du 21 juillet 2020

Déroulement de l'enquête publique du 24 février 2020 au 20 mars 2020 inclus et du 17 août 2020 au 7 septembre 2020

Ce document a été établi selon les prescriptions de l'article R123-19 du code de l'environnement et comprend :

- Un sommaire
- Un rapport
- Des conclusions motivées
- Des annexes

Commissaire enquêteur : Georges RIVIECCIO

DIFFUSION :

- Monsieur le Préfet de l'Hérault ; 6 exemplaires,
- Madame la Présidente du tribunal administratif de Montpellier ; 1 exemplaire,
- Archive ; 1 exemplaire.

Notes préliminaires.

En vue de la réalisation des travaux routiers relatifs au Contournement Ouest de Montpellier (COM), la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Occitanie a demandé au préfet de l'Hérault l'ouverture d'une enquête publique unique préalable :

- à la déclaration d'utilité publique du Contournement Ouest de Montpellier emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Juvignac, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas,
- au classement / déclassement des voiries de Montpellier Méditerranée Métropole.

Le présent document a donc pour but de présenter :

Dans une première partie le rapport, qui comprend :

- Des généralités
 - Le contexte du projet,
 - L'objet de l'enquête publique,
 - Le cadre juridique de l'enquête publique,
 - La composition du dossier,
 - La nature et les caractéristiques du projet,
 - Le classement- déclassement des voiries,
 - La mise en compatibilité des documents d'urbanisme.
- Le déroulement de l'enquête publique,
- L'analyse des observations,

Dans une seconde partie les conclusions du commissaire enquêteur concernant :

- Le déroulement de l'enquête publique unique,
- La déclaration d'utilité publique du projet,
- La mise en compatibilité du PLU de Juvignac,
- La mise en compatibilité du PLU de Saint-Jean-de-Védas,
- La mise en compatibilité du PLU de Montpellier,
- Le classement - déclassement des voies.

Dans une troisième partie les annexes au rapport et aux conclusions.

SOMMAIRE

A. GÉNÉRALITÉS	8
1. CONTEXTE	8
2. OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE	9
3. CADRE JURIDIQUE	9
3.1 <i>Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique</i>	10
3.2 <i>Mise en compatibilité des documents d'urbanisme</i>	10
3.4 <i>Classement – déclassement des voies</i>	10
4. COMPOSITION DU DOSSIER	11
5. NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET	12
6. CLASSEMENT- DÉCLASSEMENT DES VOIES	14
7. MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME	15
7.1. <i>Commune de Juvignac</i>	15
7.2. <i>Commune de Montpellier</i>	16
7.3. <i>Commune de Saint-Jean-de-Védas</i>	18
B. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	20
1. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE	20
<i>Désignation du commissaire enquêteur</i>	20
<i>Arrêtés d'ouverture d'enquête publique</i>	20
<i>Modalités</i>	20
<i>Visa du registre d'enquête publique et des dossiers</i>	21
<i>Mise place des moyens d'information et du site internet dédié de l'enquête publique dématérialisée</i>	21
2. INFORMATION DU PUBLIC	21
3. CONSULTATION DES DOSSIERS	22
4. DÉPÔT DES OBSERVATIONS	23
5. EXÉCUTION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	23
5.1 <i>Permanences du commissaire enquêteur</i>	23
Période du 24 février 2020 au 20 mars 2020	24
Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020	25
5.2 <i>Consultation du site internet</i>	26
Période du 24 février au 20 mars 2020	26
Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020	28
5.3. <i>Contributions déposées sur le registre dématérialisé</i>	30
Période du 24 février 2020 au 20 mars 2020	30
Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020	31
5.4 <i>Contributions déposées sur les registres papiers déposés en mairie</i>	32
Période du 24 février 2020 au 20 mars 2020	32
Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020	33
5.5 <i>Courriers reçus</i>	34

Période du 24 février 2020 au 20 mars 2020	34
Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020.....	34
5.6 Personnes ayant déposées une contribution sur le registre dématérialisé.....	34
Période du 24 février 2020 au 20 mars 2020	34
Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020.....	35
5.7 Pétition.....	40
5.8 Nombre total de contributions déposées	40
Période du 24 février 2020 au 20 mars 2020	40
Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020.....	40
Total des contributions reçues durant les deux périodes de l'enquête publique du 27 février 2020 au 20 mars 2020 et du 17 août 2020 au 7 septembre 2020.....	40
C. ANALYSE DES AVIS ET DES OBSERVATIONS	41
1. CONCERTATION PRÉALABLE	41
2. AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES	42
 2.1 CONSULTATION LANCEE PAR LA DIRECTION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT, SOUS-DIRECTION DE L'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER NATIONAL EN DATE DU 19 MARS 2019	42
Ministère de l'agriculture et de l'alimentation	43
Ministère de la culture	44
Ministère de la transition écologique et solidaire.....	44
 2.2. CONSULTATION LANCEE PAR LE PREFET DE L'HERAULT EN DATE DU 20 MARS 2019.....	44
AGENCE FRANÇAISE POUR LA BIODIVERSITÉ	45
AGENCE RÉGIONALE DE SANTÉ OCCITANIE.....	49
CHAMBRE D'AGRICULTURE DE L'HERAULT	50
DIRECTION DES SERVICES DÉPARTEMENTAUX DE L'ÉDUCATION NATIONALE	53
ENEDIS	53
INSTITUT NATIONAL DE L'ORIGINE ET DE LA QUALITÉ	53
RÉSEAU DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ	53
SYNDICAT DU BASSIN DU LEZ (SYBLE)	54
DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER DE L'HÉRAULT	58
DÉLÉGATION MILITAIRE DÉPARTEMENTALE	60
OFFICE NATIONAL DES FORêTS	60
DIRECTION INTER DÉPARTEMENTALE DES ROUTES Massif Central.....	60
 2.3. CONSULTATION DES COLLECTIVITES TERRITORIALES.....	61
CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L'HÉRAULT.....	61
MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	62
COMMUNE DE SAINT JEAN DE VEDAS	66
COMMUNE DE JUVIGNAC.....	67
COMMUNE DE MONTPELLIER	68
3. AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	68
1. Composition du dossier	69
2. État initial.....	69
3. Évolution probable de l'environnement	72
4. Analyse des incidences du projet	74
5. Analyses coûts avantages	89
6. Impacts cumulés	92
7. Suivi du projet,.....	94

8. Résumé non technique.....	95
9. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme.....	96
4. OBSERVATIONS DU PUBLIC.....	97
<i>Notes en préambule :</i>	97
A. OPPOSITION AU PROJET.....	99
A. 1 Favoriser les voies vertes plutôt que le béton et le bitume.....	99
A. 2 Projet inadapté.....	101
A.3 Atteinte à la biodiversité	151
A.4 Atteinte à la pollution atmosphérique et au bruit.....	152
A.5 Destruction de terres agricoles	154
B. FAVORABLE AU PROJET.....	157
B.1 Avis favorables à une liaison A750 – A709	157
B.2 Urgence de la réalisation et phasage des travaux	194
B.3 Avoir une vision à l'échelle de l'aire montpelliéenne	200
C. DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.....	200
C.1 Demande d'information concernant l'expropriation.....	200
C.2 Impacts pendant les travaux	202
C.3 Accès au COM	203
D. PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT.....	204
D.1 Pas de feux tricolores au niveau des diffuseurs.....	204
D.2 Aménagement des diffuseurs, des ronds-points	205
D.3 Aménagement pour les autres transports, les vélos, les piétons et les espaces verts	206
D.4 Protection paysagère	208
D.5 Limitation de la vitesse.....	208
D.6 Faciliter les accès à Montpellier	209
D.7 Réaliser une sortie directe sans passer sous le pont de Saint Georges.....	210
D.8 Réaliser la LICOM	211
D.9 Passage pour animaux sauvages	212
D.10 Nuisances sonores.....	212
D.11 Prolonger le COM	215
E. TRAMWAY.....	217
E.1 Prolongation de la ligne de Tramway	217
E.2 Augmenter les taux de passage des Tramway	217
E.3 Créer des parkings pour tram de taille suffisante	218
F. PROJET PLUS À L'OUEST.....	219
F.1 Dévier les automobiles avant Juvignac	219
F.2 Relier le contournement plus à l'Ouest à partir de Bel-Air	219
F.3 Choix des variantes	221
G. FINANCEMENT	222
H. DIVERS.....	224
5. OBSERVATIONS DES ÉLUS.....	226
5.1. Madame Carole DELGA, Présidente de la Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée.....	226
5.2. Monsieur Jean-Pierre GRAND, Sénateur de l'Hérault.....	227
5.3. Monsieur Michaël DELAFOSSE, Maire de Montpellier, Président de Montpellier Méditerranée Métropole.....	229
5.4. Monsieur Christian TEYSSÈDRE, Maire de Rodez, Président de Rodez Agglomération.....	231

5.5. Monsieur Jean-François SOTO, Président de Vallée de l'Hérault communauté de communes	232
5.6. Monsieur Jean-François SOTO, Maire de Gignac, Président de Vallée de l'Hérault communauté de communes.....	232
5.7. Monsieur François RIO, Maire de Saint-Jean-de-Védas	233
5.8. Monsieur Jean-Luc SAVY, Maire de Juvignac.....	235
5.9. Monsieur William ARS, Maire de Cournonterral	236
5.10. Madame Michelle CASSAR, Maire de Pignan.....	237
5.11. Monsieur Jean-François AUDRIN, Maire de Saint-Jean-d'Orques.....	237
5.12. Monsieur Roger CAIZERGUES, Maire de Lavérune	238
5.13. Monsieur Aurélien MANENC, Maire de Lunas.....	239
6.OBSERVATIONS DES ASSOCIATIONS.....	240
6.1. <i>Saint-Jean Environnement</i>	240
6.2. <i>Collectif Ceinture Verte</i>	247
6.3. <i>Mosson Coulée Verte</i>	249
6.4. <i>Vélocité Montpellier</i>	251
6.5. <i>Groupe local Greenpeace de Montpellier</i>	252
6.6. <i>France Nature Environnement</i>	257
6.7. <i>France Insoumise</i>	262
6.8. <i>Collectif SOS Oulala</i>	263
6.9. <i>Paysage de France</i>	266
6.10. <i>Juvignac Urbanisme Environnement</i>	267
6.11. <i>Europe écologie les verts, Génération écologie, Parti animaliste</i>	271
7. PÉTITION GREENPEACE.....	274



PRÉFECTURE DE L'HÉRAULT

RAPPORT

de l'enquête publique unique préalable :

- à la déclaration d'utilité publique concernant le projet de Contournement Ouest de Montpellier porté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Juvignac, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas,
- au classement / déclassement des voieries, de Montpellier Méditerranée Métropole

Arrêté préfectoral n° 2020-I-152 du 30 janvier 2020

Arrêté préfectoral n° 2020-I-356 du 17 mars 2020

Arrêté préfectoral n° 2020-I-846 du 21 juillet 2020

Déroulement de l'enquête publique du 24 février 2020 au 20 mars 2020 inclus et du 17 août 2020 au 7 septembre 2020 inclus.

Ce document a été établi selon les prescriptions de l'article R123-19 du code de l'environnement et comprend 3 parties :

A. GÉNÉRALITÉS

B. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

C. ANALYSE DES OBSERVATIONS

Commissaire enquêteur : Georges RIVIECCIO

DIFFUSION :

- Monsieur le Préfet de l'Hérault ; 6 exemplaires,
- Madame la Présidente du tribunal administratif de Montpellier ; 1 exemplaire,
- Archive ; 1 exemplaire.

A. GÉNÉRALITÉS

1. CONTEXTE

L'A750 est connectée, depuis Juvignac, à l'échangeur Montpellier Ouest de l'A709 par l'intermédiaire de la RM 65 Sud qui est un boulevard urbain, avec de nombreux carrefours et au milieu d'une urbanisation dense.

L'A750 est également connectée à l'échangeur de Saint-Jean-de-Védas de l'A709 par les RM 132 et RM 612 qui sont des voiries de Montpellier Méditerranée Métropole depuis le 1^{er} janvier 2016.

Ces voiries sont aujourd'hui insuffisamment dimensionnées pour exercer correctement leurs fonctions de transit entre les autoroutes A750 et A709 et de liaison entre les communes suburbaines et Montpellier.



Le COM constitue également un tronçon essentiel du contournement routier de Montpellier avec l'A709, la RM 65 et la Déviation de l'Est Montpelliérian (DEM). Il doit pouvoir, selon le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Montpellier Méditerranée Métropole, approuvé le 18 décembre 2019 et opposable depuis le 22 janvier 2020 :

- jouer un rôle d'axe de distribution urbaine et périurbaine accueillant une circulation apaisée,
- permettre de libérer l'espace public urbain des flux automobiles parasites transitant actuellement par la ville-centre et les communes de la première couronne,
- desservir les quartiers et les communes situés de part et d'autre, là où se concentre notamment la majeure partie des zones d'emplois de la Métropole.

2. OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

La réalisation du Contournement Ouest de Montpellier nécessite, dans un premier temps, trois enquêtes publiques préalables à :

- la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet, permettant l'acquisition par le Maître d'ouvrage de terrains au titre des articles L1, L110-1, L121-1 et suivants du code de l'expropriation ;
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Montpellier, Juvignac et Saint-Jean-de-Védas permettant d'intégrer le projet au sein du projet d'aménagement de ces communes ;
- l'attribution à la voirie du COM du caractère de voie express au titre des articles L151-1 à L151-5 et R151-1 à R151-7 du code de la voirie routière ;

Ces trois enquêtes ont été regroupées en une enquête unique, portée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie, Maître d'Ouvrage (M.O.) du projet et régie par l'article L123-6 du code de l'environnement.

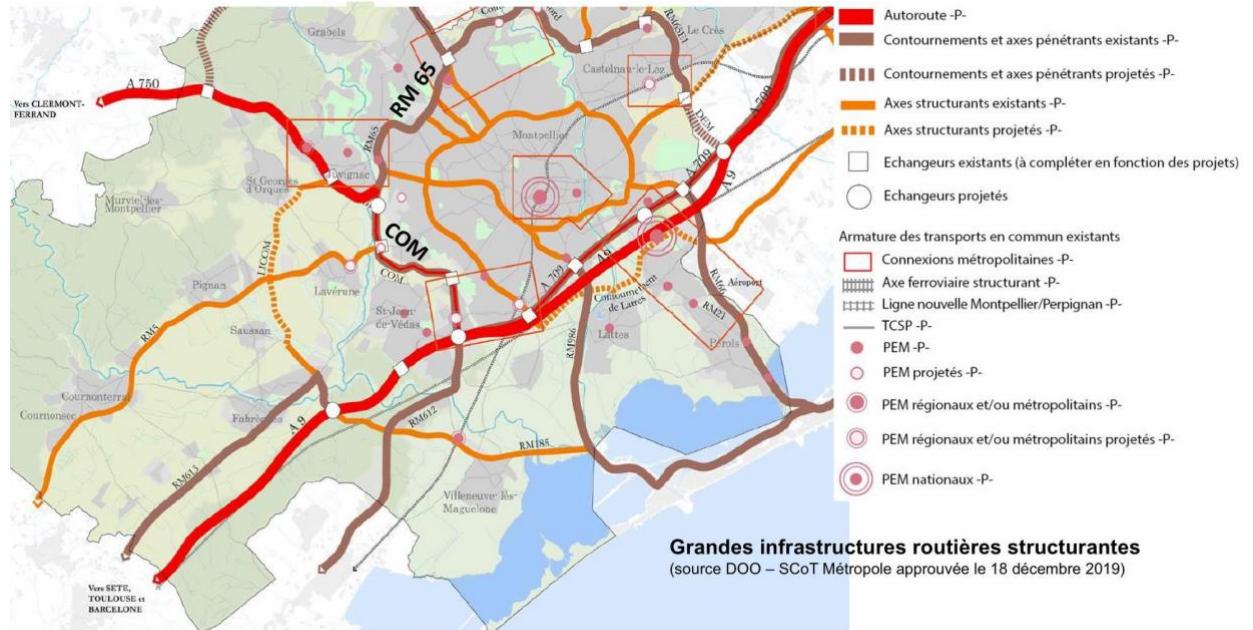
Si la déclaration d'utilité publique du projet est retenue, le M.O. engagera les études de détails nécessaires à la définition précise du projet, en tenant compte des observations recueillies au cours de cette enquête unique.

Ultérieurement le M.O. procédera à :

- Une enquête parcellaire pour définir exactement les emprises nécessaires à la réalisation des travaux et permettre aux propriétaires à faire valoir leurs droits,
- Une demande d'autorisation environnementale portant sur ;
 - La Loi sur l'eau
 - L'autorisation de défrichement,
 - Les espèces protégées.

3. CADRE JURIDIQUE

L'enquête publique unique concernant le contournement Ouest de Montpellier est régie par l'article L123-6 du code de l'environnement. Elle comprend :



- L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique concernant le projet de Contournement Ouest de Montpellier porté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie sur les communes de Juvignac, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Juvignac, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas,
- Le classement / déclassement des voies, concernant le projet de Contournement Ouest de Montpellier

Chacune de ces enquêtes est régie par une procédure particulière.

3.1 Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

L'article L.110-1 du Code de l'expropriation précise :

« lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L.123-2 du Code de l'environnement, l'enquête qui lui est préalable est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre I^{er} de ce Code. »

Les textes législatifs et règlementaires concernant la DUP sont les suivants :

Code de l'expropriation :

les articles L.121 -1 à L.122 -7, précisent les dispositions générales et les dispositions particulières pour les opérations ayant ;

- une incidence sur l'environnement ou le patrimoine culturel,
- des conséquences sur une exploitation agricole,
- un intérêt pour la défense nationale,
- une incompatibilité avec les documents d'urbanisme,
- une incidence sur des immeubles soumis au régime de la copropriété,
- un intérêt pour plusieurs personnes publiques.

les articles R.111-1 à R.112-24, précisent les modalités de l'enquête publique.

Code de l'environnement :

les articles L.123-1 à L.123-18, précisent la participation du public aux décisions ayant une incidence sur l'environnement,

les articles R.123-1 à R.123-27, précisent la participation du public aux décisions ayant une incidence sur l'environnement (déroulement de l'enquête publique).

3.2 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec une opération d'utilité publique est une procédure régie par le **code de l'urbanisme** conformément aux articles :

- **L. 153-54 à 153-59**, qui fixent les modalités de mise en œuvre de la compatibilité des documents d'urbanisme avec l'opération projetée,
- **R. 153-13 et R. 153-14**, qui traitent de l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et des conditions d'approbation du dossier de mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique.

3.4 Classement – déclassement des voies.

La procédure de classement – déclassement des voies dans le cadre du projet du Contournement Ouest de Montpellier est établie conformément au **code de la voirie routière**.

Les procédures sont réalisées conformément aux articles suivants de ce même code :

- **L. 151-2** pour les routes express,
- **L. 123-3** pour les routes nationales,

- L. 131-4 pour les voiries départementales ; le classement et le déclassement des routes départementales relèvent du conseil départemental (ou Métropole),
- L. 141-3 pour les voiries communales ; le classement et le déclassement des voies communales relèvent du conseil départemental (ou Métropole).

4. COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier soumis à l'enquête publique a été constitué conformément aux dispositions de l'article R123-8 du code de l'environnement, Modifié par Décret n°2019-1352 du 12 décembre 2019 - art. 11.

Le dossier a été constitué par :

La Direction Régionale
de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie
1 rue de la Cité administrative Bât.G
BP 80002 - 31074 Toulouse Cedex 9
Tel : 05 61 58 50 00

La personne responsable du dossier mis à l'enquête publique était :

Madame Vanessa CLEMENT
Responsable d'Opérations Routières
Direction Transports
DREAL Languedoc-Roussillon- Midi-Pyrénées
520, allée Henri II de Montmorency 34064 MONTPELLIER Cedex 2

Le dossier a été déclaré complet et recevable par le Bureau environnement de la préfecture de l'Hérault et était composé de 17 pièces qui ont été visées et paraphées par le commissaire enquêteur.

Composition.

1. Pièce 0 : Préambule.
2. Pièce A : Textes régissant l'enquête publique.
3. Pièce B : Plan de situation.
4. Pièce C : Notice explicative.
5. Pièce D : Plan général des travaux.
6. Pièce E : Évaluation environnementale – Étude d'impact sur l'environnement et la santé humaine, valant évaluation des incidences sur les sites et réseaux Natura 2000, Partie I.
7. Pièce E : Évaluation environnementale – Étude d'impact sur l'environnement et la santé humaine, valant évaluation des incidences sur les sites et réseaux Natura 2000, Partie II.
8. Pièce E : Évaluation environnementale – Annexes, Sommaire, Partie I.
9. Pièce E : Évaluation environnementale – Annexes, Milieu naturel, Partie II.
10. Pièce E : Évaluation environnementale – Annexes, Air et Santé, Partie III.



11. Pièce E : Évaluation environnementale – Annexes, Étude hydraulique, étude de trafic et étude acoustique, Partie IV.
12. Pièce F : Évaluation socio-économique.
13. Pièce G : Mise en conformité des documents d'urbanisme.
14. Pièce H : Bilans des concertations.
15. Pièce I : Étude préalable agricole.
16. Pièce J : Avis émis sur le projet.
 - Rapport de synthèse de la consultation des collectivités.
 - Avis des collectivités.
 - Avis de l'Autorité environnementale.
 - Mémoire en réponse.
 - Avis du préfet sur l'étude agricole.
 - Avis des personnes publiques associées.
 - Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint.
17. Pièce K : Classement – Déclassement des voies.

Observations du commissaire enquêteur

Le dossier d'enquête public a été déclaré complet et recevable par le Bureau environnement de la préfecture de l'Hérault.

Les 17 pièces présentées à l'enquête publique ont été contrôlées et paraphées par le commissaire enquêteur ainsi que les registres d'enquête.

Les pièces contenaient toutes les informations nécessaires pour permettre d'identifier les enjeux liés au projet du Contournement Ouest de Montpellier.

Pour faciliter la prise en compte des pièces et du projet, le Maître d'ouvrage a réalisé un préambule et une notice explicative d'un accès très facile par le public.

Tout au long de l'enquête le public a pu disposer d'un dossier réglementaire, suffisamment renseigné pour qu'il puisse se faire une opinion sur le projet du COM, bien qu'il ait dû chercher les informations dans plusieurs pièces et que leur lecture demande une certaine attention.

Toutes les pièces du dossier étaient également consultables sur le site internet : <http://www.contournement-ouest-montpellier.fr/contournement-ouest-de-montpellier-accueil-3.html> vu et approuvé par le commissaire enquêteur.

Il est regrettable que le public, dans sa grande majorité, sauf les associations, n'est pas consacré suffisamment de temps pour lire les pièces essentielles du dossier compte tenu de sa complexité bien qu'il lui soit proposé, pour faciliter sa lecture, un préambule et une notice explicative.

5. NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET.

Le Contournement Ouest de Montpellier vise des objectifs multiples :

- Assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'Ouest en complétant le réseau armature du contournement urbain routier,

- Relier l'A750 et l'A709,
- Contenir la circulation d'échanges périurbains et de transit sur un itinéraire adapté, afin de rendre son usage à la voirie secondaire dans les quartiers traversés,
- Valoriser les accès au réseau multimodal pour limiter le trafic routier vers le centre urbain.

Le projet consiste en un aménagement sur place de 3 sections de routes métropolitaines :

- la RM 132 actuellement à 2x2 voies, sur une longueur de 1 700 m,
- la RM 132E2, élargie à 2x2 voies avec rectifications en plan et profils en long, sur une longueur de 2 630 m,
- la RM 612, élargie à 2x2 voies plus voies de desserte latérales, sur une longueur de 1 700 m.

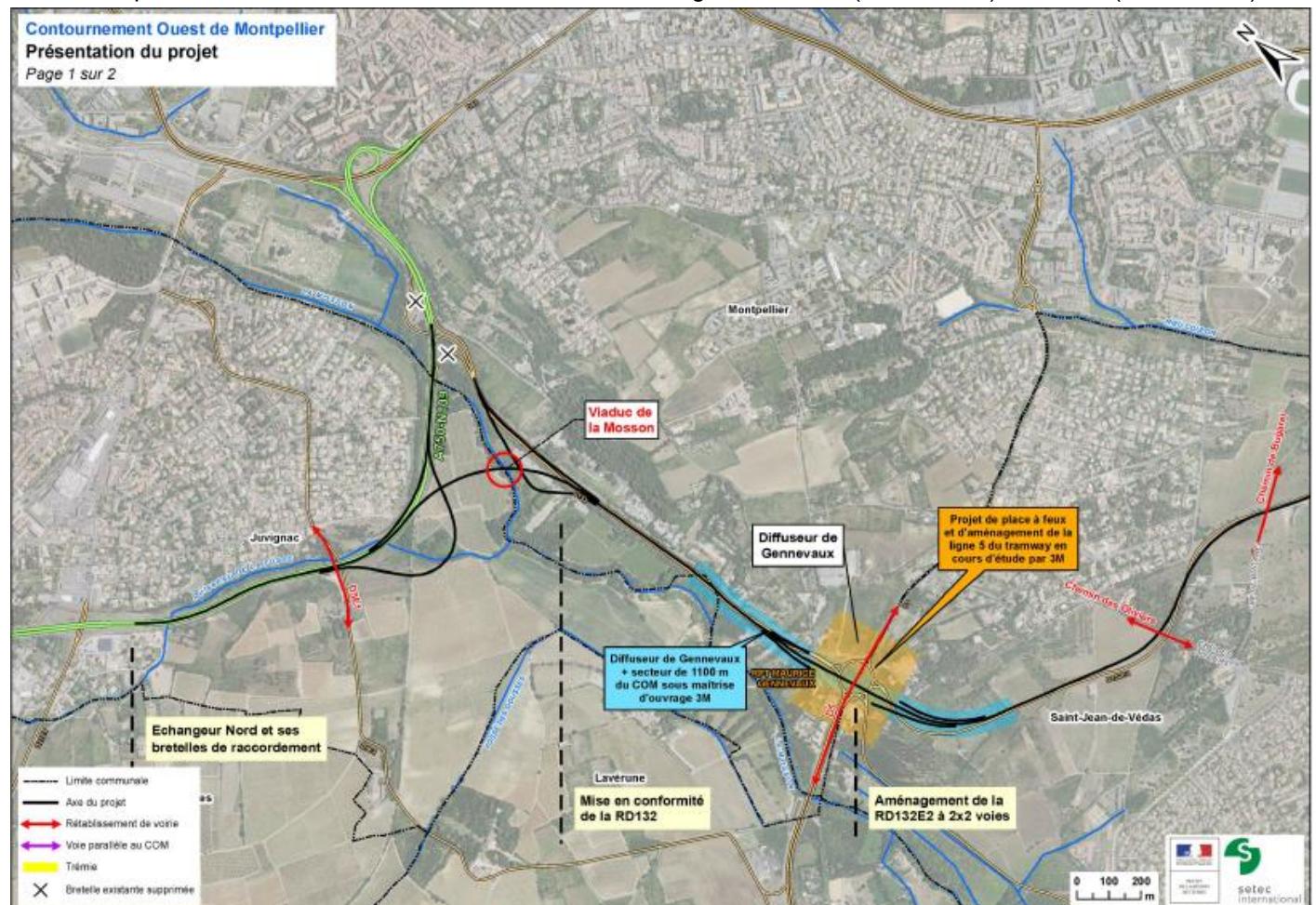
La longueur totale du projet est de 6 km environ sans tenir compte des bretelles de raccordement des deux échangeurs au nord (avec l'A750) et au sud (avec l'A709).

De façon générale, sur la partie centrale, le Contournement Ouest de Montpellier est prévu en 2x2 voies avec des carrefours dénivélés, sans accès directs des riverains.

Du nord au sud, la portion sera composée de :

- L'échangeur entre l'A750 et le COM ;
- L'échangeur avec la RM 5 (Route de Lavérune) dont le giratoire sera réaménagé et dénivelé. Le COM passera sur un pont au-dessus du giratoire ;
- L'échangeur avec la RM 613 dont le giratoire sera réaménagé. Le COM passera au-dessous ;
- Le demi-échangeur avec la RM 132 au niveau de la ligne de tramway. Le COM passera sous le tramway ;
- L'échange entre la RM 116E1 et la RM 612 sera aménagé en carrefour à feux et le COM passera au-dessous ;
- L'échangeur entre le COM et l'A709.

Le choix de ces aménagements répond bien aux objectifs et enjeux du territoire :



- La 2x2 voies homogénéisée sur l'ensemble du tronçon, contribue à fluidifier le trafic et à améliorer la perception de la voie,
- Les échangeurs dénivélés permettent de ne pas couper les voies traversantes, concourant également à la fluidité du trafic,
- Les centres urbains sont décongestionnés grâce au rétablissement des voiries secondaires, rendues à leur usage premier,
- Les dessertes vers le réseau multimodal sont rendues plus accessibles, favorisant les modes alternatifs vers le centre-ville,
- La sécurisation des circulations douces favorise également les modes alternatifs,
- Les dessertes vers les zones commerciales sont maintenues, ne nuisant pas à leur développement économique.

6. CLASSEMENT- DÉCLASSEMENT DES VOIES

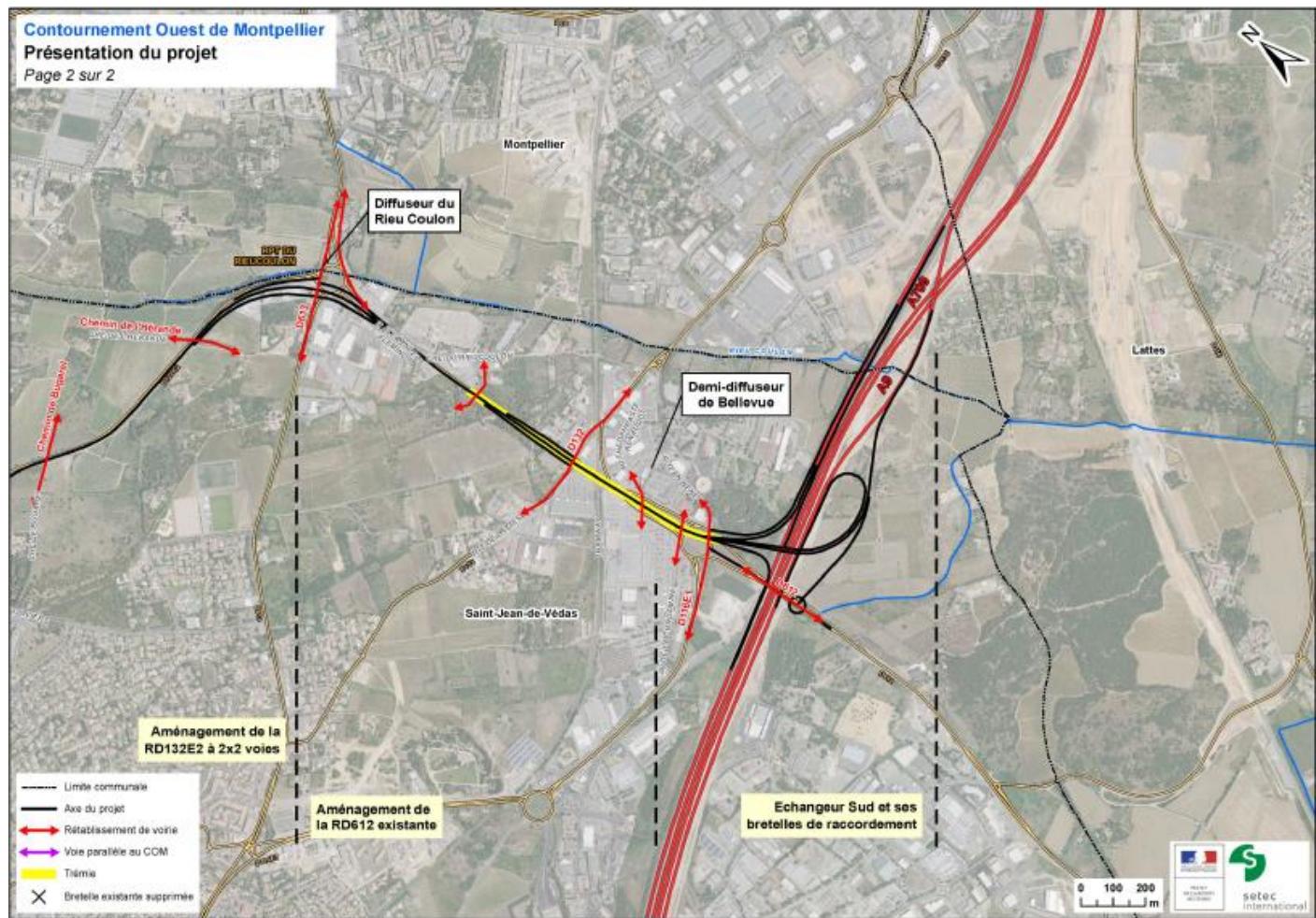
Le réseau actuel des voiries est structuré de la manière suivante :

- l'A9 et l'A709 sont classées dans le domaine autoroutier concédé et gérées par ASF ;
- l'A750/RN109 est classée dans le domaine national, y compris les bretelles sur la RM 65 et la RM 132, et gérée par le district de Clermont-l'Hérault ;
- toutes les autres voiries (départementales, communales) sont gérées par Montpellier Méditerranée Métropole. Depuis le 1^{er} janvier 2017, la gestion des routes classées dans le domaine public routier départemental et communal ainsi que de leurs dépendances et accessoires relèvent de la métropole de Montpellier.

Le dossier d'enquête publique présenté au public propose le classement suivant :

Domaine de l'État

Seront classées dans le domaine public routier de l'État avec le caractère de route express les emprises inhérentes aux infrastructures suivantes :



- Contournement Ouest de Montpellier depuis le raccordement à l'A709 jusqu'à l'A750 (RM 132, RM 132E2 et RM 612, entre l'échangeur Sud et le diffuseur du Rieu Coulon).
- Diffuseur de Gennevaux ;
- Diffuseur du Rieu Coulon ;
- Le demi-diffuseur de Bellevue ;
- Le demi-diffuseur sud ;
- Les passages inférieurs rétablissant le chemin de Bugarel, le chemin de l'Hérande;

Le Contournement Ouest de Montpellier sera interdit aux piétons, cycles, cyclomoteurs, véhicules à moteur non soumis à immatriculation, tracteurs et matériels agricoles.

Le raccordement du projet à l'A709 (notamment la création du nouvel échangeur et des bretelles nécessaires au raccordement du réseau secondaire) pourrait, le cas échéant, être réalisé par adossement au réseau ASF voisin.

Domaine de Montpellier-Méditerranée-Métropole

Seront classées dans le domaine métropolitain les emprises inhérentes aux infrastructures suivantes :

- Échangeur Nord (raccordement sur l'A750).
 - Les portions interceptées et/ou réaménagées ;
- | | | | |
|-----------------------------|--|---------------------------|---------------------------|
| ○ Bretelle COM → A750 Est ; | ○ la route de Lattes /RM 132 ; | ○ chemin de Bugarel ; | ○ chemin du Rieu Coulon ; |
| ○ la RM 5E1 ; | ○ la RM 612 au-delà de l'échangeur Sud ; | ○ chemin de l'Hérande ; | ○ rue Renaudot ; |
| ○ la RM 5 ; | ○ chemin des Oliviers ; | ○ chemin de Bellevue ; | ○ rue Condamine ; |
| ○ la RM 613 ; | | ○ Rue Alexander Fleming ; | ○ rue Jean Bène ; |
- Les passages supérieurs rétablissant la RM 5E, le chemin des Oliviers, la RM 613, le chemin de Bellevue, la RM 132, la rue Renaudot, la rue Condamine, la rue Jean Bène.

La ligne de tramway n° 2 sera rétablit par un passage supérieur et ne fera pas l'objet de procédure de classement/déclassement.

7. MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme concerne les communes de Juvignac, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas.

Conformément à l'article 1153-54 du Code de l'Urbanisme, la réunion d'examen conjoint sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Juvignac, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas s'est tenue le 23 janvier 2020 en préfecture de Montpellier.

7.1. Commune de Juvignac.

Sur le territoire communal, le projet se traduit par la :

- Création de nouvelles bretelles pour réaliser un échangeur entre l'autoroute A750 et le Contournement Ouest de Montpellier,

- Construction d'un viaduc et de remblais pour permettre le franchissement de la Mosson,
- Construction d'un ouvrage pour permettre à la RM 5E1 de passer au-dessous du COM,
- Création de nouveaux bassins de traitement des eaux,
- Mise en place de protections acoustiques réglementaires.

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Juvignac a été approuvé le 11 juillet 2012 et a fait l'objet de sa 1ère modification le 17 juin 2013, puis de sa 1ère modification simplifiée le 14 décembre 2016 suivi d'une seconde modification simplifiée le 27 septembre 2017. C'est sur ce document que porte la présente mise en compatibilité.

La surface d'emprise retenue pour la mise en compatibilité et pour l'emplacement réservé à créer correspond à la bande soumise à enquête publique. Celle-ci s'étend selon les secteurs entre 10 et 30 mètres au-delà des emprises strictes du projet. Cette surface supplémentaire est retenue pour permettre une marge de manœuvre lors des ajustements éventuels de projet qui seront fait lors des études ultérieures.

La mise en compatibilité concerne le Règlement, les Plans de zonage, les espaces boisés classés, la liste des emplacements réservés, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, les Orientations d'Aménagement et de Programme.

Règlement.

Le projet traverse les zonages suivants : A, UD, N.

Après vérification, aucune mise en compatibilité du Règlement n'est nécessaire.

Plans de zonage.

Les plans de zonages doivent faire l'objet d'une mise en compatibilité pour y reporter le nouvel emplacement A2 réservé au bénéfice de l'État.

Espaces boisés classés.

Les plans de zonages doivent faire l'objet d'une mise en compatibilité pour retirer les espaces boisés classés qui ne peuvent être conservés.

Liste des emplacements réservés.

La liste des emplacements réservés doit être mise en compatibilité pour créer un nouvel emplacement réservé au bénéfice de l'État et pour retirer 390 m² de la surface de l'emplacement réservé R3.

Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

Il est considéré que la mise en compatibilité ne remet pas en question l'économie générale du PADD, donc aucune mise en compatibilité du PADD n'est nécessaire.

Orientations d'Aménagement et de Programme.

Le PLU de Juvignac ne fait pas apparaître d'orientation d'aménagement et de programmation, donc aucune mise en compatibilité n'est nécessaire pour les OAP.

La Compatibilité du projet avec le SDAGE Rhône – Méditerranée 2016 – 2021, le SAGE Lez, Mosson, Étangs Palavasiens, le Plan de Déplacement Urbain et le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole a été analysée et il s'avère que le projet est compatible avec les schémas précités et renforce le PDU.

7.2. Commune de Montpellier.

Sur le territoire communal, le projet se traduit par :

- La création de nouvelles bretelles pour réaliser un échangeur entre l'autoroute A750 et le Contournement Ouest de Montpellier,
- L'aménagement de la RM 132 à 2x2 voies,
- La construction d'un viaduc pour franchir la Mosson,
- L'aménagement d'un accès parallèle à la RM 613 pour rétablir la desserte locale,

- La création d'un nouveau diffuseur, le diffuseur de Gennevaux, comprenant un nouvel ouvrage d'art, pour permettre les échanges entre la RM 5 et le COM,
- La mise en place de tout équipement rendu nécessaire par le projet, en application de la réglementation en vigueur.

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Montpellier a été approuvé le 2 mars 2006 et a fait l'objet de sa 4^{ème} modification qui a été approuvé le 27/09/2017. Une modification simplifiée a ensuite eu lieu le 29/03/ 2018. C'est sur ce document, qui est mis à disposition sur le site internet de la ville de Montpellier, que porte la présente mise en compatibilité.

La surface d'emprise retenue pour la mise en compatibilité et pour l'emplacement réservé à créer correspond à la bande soumise à enquête publique. Celle-ci s'étend selon les secteurs entre 10 et 30 mètres au-delà des emprises strictes du projet. Cette surface supplémentaire est retenue pour permettre une marge de manœuvre lors des ajustements éventuels de projet qui seront fait lors des études ultérieures.

La mise en compatibilité concerne le Règlement, les Plans de zonage, les espaces boisés classés, la liste des emplacements réservés, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, les Orientations d'Aménagement et de Programme.

Règlement.

Le projet traverse les zonages suivants : A, 11AU, 2U2-1, 4AU1-1, 4AU3-5, 5AU-1, 7AU et N.

Après vérification, une mise en compatibilité du Règlement des zones A, 11AU, 2U2, 4AU1, 4AU3, 5AU, 7AU et N est nécessaire.

Plans de zonage.

Les plans de zonages doivent faire l'objet d'une mise en compatibilité pour y reporter le nouvel emplacement N3 réservé au bénéfice de l'État et pour retirer les espaces boisés classés qui ne peuvent être conservés.

Espaces boisés classés.

Les plans de zonages doivent faire l'objet d'une mise en compatibilité pour retirer les espaces boisés classés qui ne peuvent être conservés.

Liste des emplacements réservés.

La liste des emplacements réservés doit être mise en compatibilité pour créer un nouvel emplacement réservé N3 au bénéfice de l'État

Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

Il est considéré que la mise en compatibilité ne remet pas en question l'économie générale du PADD donc aucune mise en compatibilité du PADD n'est nécessaire.

Orientations d'Aménagement et de Programme.

Le projet n'a aucune incidence sur les OAP Garosud extension et Ovalie qui se trouvent hors périmètre d'influence du projet. Le projet passe au Nord de l'OAP Garosud sans l'impacter.

L'OAP de Grisette, est contourné par la future voie de rétablissement du COM. Les orientations générales ne sont pas remises en question mais il faut reprendre le schéma des OAP pour y intégrer cette nouvelle voirie de desserte locale.

Une mise en compatibilité est nécessaire pour les OAP afin d'insérer le projet du COM au secteur de Grisette.

La Compatibilité du projet avec le SDAGE Rhône – Méditerranée 2016 – 2021, le SAGE Lez, Mossone, Étangs Palavasiens, le Plan de Déplacement Urbain, le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole a été analysée et il s'avère que le projet est compatible avec les schémas précités et renforce le PDU.

7.3. Commune de Saint-Jean-de-Védas.

Sur le territoire communal, le projet se traduit par la (le) :

- Création de nouvelles bretelles pour réaliser un échangeur entre l'autoroute A709, le Contournement Ouest de Montpellier et les voiries existantes,
- Réalisation d'une trémie (passage souterrain ouvert) pour faire passer le Contournement Ouest sous les voiries de rétablissements de desserte locale au-dessus,
- Création de voiries de surface pour rétablir les accès existants et les connections entre rues existantes,
- Construction d'un viaduc pour permettre au Contournement Ouest de Montpellier de passer au-dessus de la RD5 (Diffuseur de Gennevaux),
- Construction d'un ouvrage pour permettre à la RD613 de passer au-dessus du Contournement Ouest de Montpellier (Diffuseur de Rieu Coulon),
- Reconstruction de l'ouvrage d'art du chemin des oliviers,
- Doublement des passages routiers inférieurs des chemins de Bugarel et de l'Hérande,
- Création de nouveaux bassins de traitement des eaux,
- Mise en place de protections acoustiques réglementaires.

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Saint-Jean-de-Védas a été approuvé le 21 janvier 2008 et a fait l'objet de sa 4^{ème} modification qui a été approuvé le 27/09/2017. C'est sur ce document que porte la présente mise en compatibilité.

La commune est largement couverte par des zones urbaines (U) et à urbaniser (AU). Les zones agricoles (A) et naturelles (N) se concentrent au nord et à l'ouest de la commune.

La mise en compatibilité concerne le Règlement, les Plans de zonage, les espaces boisés classés, la liste des emplacements réservés, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, les Orientations d'Aménagement et de Programme.

Règlement.

Le projet traverse les zonages suivants : A, U, AU et N.

Après vérification :

- aucune mise en compatibilité du Règlement des zones A, 1AU, et N n'est nécessaire.
- une mise en compatibilité du Règlement des zones 2AU, 3U et 4AU, est nécessaire

Plans de zonage.

Les plans de zonages doivent faire l'objet d'une mise en compatibilité pour y reporter le nouvel emplacement N3 réservé au bénéfice de l'État et pour retirer les espaces boisés classés qui ne peuvent être conservés.

Espaces boisés classés.

Le projet crée un effet d'emprise sur 4 espaces boisés classés et au total 24 158 m² doivent être déclassés du PLU de Saint-Jean-de-Védas pour la réalisation du projet de Contournement Ouest de Montpellier.

Les plans de zonages doivent donc faire l'objet d'une mise en compatibilité pour retirer les espaces boisés classés qui ne peuvent être conservés.

Liste des emplacements réservés.

La liste des emplacements réservés doit être mise en compatibilité pour créer un nouvel emplacement réservé N3 au bénéfice de l'État

Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

Il est considéré que la mise en compatibilité ne remet pas en question l'économie générale du PADD donc aucune mise en compatibilité du PADD n'est nécessaire.

Orientations d'Aménagement et de Programme.

Aucune mise en compatibilité n'est nécessaire pour les OAP.

La Compatibilité du projet avec le SDAGE Rhône – Méditerranée 2016 – 2021, le SAGE Lez, Mossone, Étangs Palavasiens, le Plan de Déplacement Urbain, le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole a été analysée et il s'avère que le projet est compatible avec les schémas précités et renforce le PDU.

B. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

En conséquence des mesures de confinement décrétées par le gouvernement pour lutter contre le COVID-19, l'enquête publique s'est déroulée sur 2 périodes. La première du 24 février 2020 au 20 mars 2020, 9H00, la seconde du 17 août 2020 au 7 septembre 2020, 16H30.

1. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

Désignation du commissaire enquêteur.

Le Préfet de l'Hérault a demandé, le 13 décembre 2019, à la Présidente du tribunal administratif de Montpellier de désigner un commissaire enquêteur à la suite de la demande du Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement d'Occitanie de procéder à une enquête publique unique portant sur les communes de Juvignac, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas, préalable :

- à la déclaration d'utilité publique du projet du Contournement Ouest de Montpellier, opération routière sous maîtrise d'ouvrage d'État qui reliera l'autoroute A750 au Nord à l'autoroute A709 au Sud, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des dites communes,
- au classement-déclassement des voies

Par Décision N° E19000239 / 34, du Tribunal administratif de Montpellier, en date du 13 décembre 2019, Monsieur Denis CHABERT, Vice-président, et magistrat-délégué de la Présidente du Tribunal administratif de Montpellier pour la désignation des commissaires enquêteurs, a désigné Monsieur Georges RIVIECCIO, inscrit sur la liste départementale d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur, en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

Arrêtés d'ouverture d'enquête publique.

Le Préfet de l'Hérault a prescrit par :

- Arrêté préfectoral N° 2020-I-152 en date du 30 janvier 2020, l'ouverture d'une procédure d'enquête publique unique pendant 40 jours consécutifs du lundi 24 février 2020 à 9H00 au vendredi 3 avril 2020 à 16H30 préalable à :
 - la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Juvignac, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas,
 - au classement / déclassement des voies,
- Arrêté préfectoral N° 2020-I-356 en date du 17 mars 2020, la suspension de l'enquête à compter du 20 mars 2020 à 9H00.
- Arrêté préfectoral N° 2020-I-846 en date du 21 juillet 2020, la reprise de l'enquête publique pendant 22 jours consécutifs du 17 août 2020 à 9H00 au 7 septembre 2020 à 16H30.

Modalités.

Les modalités du déroulement et de l'organisation de l'enquête ont été arrêtées d'un commun accord entre :

- Madame Pierrette OUAHAB, cheffe du Bureau de l'environnement de la préfecture de l'Hérault,
- Madame Stéphanie POUTRAIN, du Bureau de l'environnement de la préfecture de l'Hérault,
- Madame Vanessa CLEMENT, Responsable d'Opérations Routières, Direction des Transports, à la DREAL Occitanie,
- Monsieur Georges RIVIECCIO, commissaire enquêteur.

Visa du registre d'enquête publique et des dossiers.

Le 7 février 2020 de 14H00 à 17H00, en préfecture de Montpellier le commissaire enquêteur a renseigné et paraphé les registres d'enquête publique déposés dans les mairies de Juvignac, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas ainsi qu'à la DREAL à Montpellier. Il a également vérifié et paraphé les dossiers d'enquête publique présentés dans les lieux précédemment nommés.

Mise place des moyens d'information et du site internet dédié de l'enquête publique dématérialisée.

Le 13 janvier 2020 de 14H00 à 18H30 à la DREAL à Montpellier, le commissaire enquêteur a tenu une réunion de coordination avec Madame Vanessa CLEMENT, responsable du projet du COM, et Monsieur Philippe DI SCALA de la société STRATIS, pour établir un plan de communication et la mise en place des moyens, avec en particulier la création d'un site internet dédié à l'enquête publique comprenant un registre dématérialisé.

Au cours de cette réunion il a été défini les actions à mener pour une complète information du public en particulier :

- La mise en œuvre du site internet avec la mise en ligne du dossier d'enquête publique et du registre dématérialisé, <http://www.contournement-ouest-montpellier.fr>, réalisé par la société STRATIS,
- La réalisation :
 - d'un préambule pour faciliter la lecture du dossier par le public,
 - de panneaux d'information dans les halls des mairies,
 - de flyers qui seront distribués sur les carrefours des RM 162 et RM 65,
 - D'affiches A3 à la disposition des collectivités,
 - De panneaux d'avis d'enquête publique qui seront implantés aux abords des RM 162 et RM 65

2. INFORMATION DU PUBLIC

Publicité légale dans la presse.

Conformément aux prescriptions des articles 6 des Arrêtés préfectoraux N° 2020-I-152 en date du 30 janvier 2020 et N° 2020-I-846 en date du 21 juillet 2020, ainsi que de l'article 2 de l'Arrêté préfectoral N° 2020-I-356 en date du 17 mars 2020, le Préfet de l'Hérault a fait publier dans la presse régional l'avis d'enquête publique dans les conditions suivantes :

Midi-Libre	6 février 2020	1° insertion
La Gazette	N° 1651 du 6 au 12 février 2020	1° insertion
Midi-Libre	27 février 2020	Rappel
La Gazette	N° 1654 du 27 février au 4 mars 2020	Rappel
Midi-Libre	20 mars 2020	Suspension de l'enquête
Midi-Libre	30 juillet 2020	1° insertion reprise de l'enquête
La Gazette	N° 1676 du 30 juillet au 5 août 2020	1° insertion reprise de l'enquête
Midi-Libre	20 août 2020	Rappel reprise de l'enquête
La Gazette	N° 1679 du 20 au 26 août 2020	Rappel reprise de l'enquête

Affichage de l'avis d'enquête publique.

Affichage



Conformément aux prescriptions de l'article 6 de l'Arrêté préfectoral N° 2020-I-152 en date du 30 janvier 2020, l'affichage de l'avis d'enquête publique a été réalisé :

- Sur les communes de Juvignac, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas,
- Au voisinage du projet du Contournement Ouest de Montpellier. L'implantation des panneaux d'affichage est précisée en annexe.

Les panneaux sont restés en place pendant les deux périodes de l'enquête publique. La date de reprise de l'enquête a été actualisée.

Des panneaux d'information ont également été installés dans les halls des mairies et de la Dreal.

Le commissaire enquêteur a contrôlé personnellement les affichages en mairies et au voisinage du projet.



Distribution de flyers sur la voie publique.

Les 11 et 13 février 2020 il a été procédé, en renforcement de l'information réglementaire du public, à une distribution d'avis d'enquête publique sous forme de flyers sur les ronds-points principaux de la D162.



Distribution de flyers au rond-point sud

Site internet.

L'avis d'enquête publique et le dossier d'enquête publique étaient accessibles depuis le site dédié :

<http://www.contournement-ouest-montpellier.fr>

Les collectivités territoriales concernées et la DREAL ont également inséré sur leur site internet l'avis d'enquête publique.

3. CONSULTATION DES DOSSIERS

En mairies et au siège de l'enquête publique.

Le public a pu consulter le dossier d'enquête public en mairies de Juvignac, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas et à la DREAL Montpellier, siège de l'enquête publique, aux heures habituelles d'accueil du public, dès la publication de l'avis d'enquête publique le 10 février 2020 et jusqu'au 7 septembre 2020, dans la mesure des possibilités d'accès du public aux établissements publics suite aux consignes sanitaires et aux mesures de confinement dues à la COVID 19.

Consultation dématérialisée.

Le public a pu consulter le dossier d'enquête public sur le site internet dédié, <http://www.contournement-ouest-montpellier.fr> à compter du 10 février, date de la publication de l'avis d'enquête publique, jusqu'à la fin de l'enquête publique le 7 septembre 2020.

Un poste informatique en préfecture de Montpellier était à la disposition du public.

4. DÉPÔT DES OBSERVATIONS

Le public a pu déposer et transmettre ses observations et propositions du 25 février 2020 au 20 mars 9H00, date à laquelle l'enquête publique a été suspendue suite aux mesures de confinement prises par le Gouvernement pour lutter contre la COVID 19 et à la reprise de l'enquête publique du 17 août au 7 septembre 2020, 16H30 :

- Sur les registres d'enquête déposés en mairies de Juvignac, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas et à la DREAL à Montpellier, siège de l'enquête publique, aux heures habituelles d'ouverture au public,
- Par voie postale à l'adresse suivante :

M. Georges Rivieccio, commissaire enquêteur,
« Enquête publique Contournement Ouest de Montpellier »
Division Maîtrise d'Ouvrage des routes Nationales
DREAL Occitanie
520, allée Henri II de Montmorency
34064 MONTPELLIER Cedex 2

- Par voie électronique sur le site internet comportant le registre dématérialisé ;

<http://www.contournement-ouest-montpellier.fr>

5. EXÉCUTION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'enquête publique a été ouverte le 25 février 2020 à 9H00.

Dès le lundi 16 mars 2020, en considérations des mesures relatives à la lutte contre la propagation du virus COVID-19 et le passage en stade 3 du plan d'action gouvernemental, il a été décidé de suspendre l'enquête publique à compter du 20 mars 2020, 9H00 d'un commun accord entre :

- Madame Pierrette OUAHAB, Cheffe du Bureau environnement à la préfecture de l'Hérault,
- Madame Vanessa CLEMENT, Responsable d'Opérations Routières, Direction des Transports, à la DREAL Occitanie,
- Monsieur Georges RIVIECCIO, commissaire enquêteur,

et après l'avis de Madame Brigitte VIDARD, Présidente du Tribunal administratif de Montpellier.

À cet effet, le Préfet de l'Hérault par Arrêté n° 2020-I-356 en date du 17 mars 2020, a suspendu l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Juvignac, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas, au classement/déclassement des voies, concernant le projet de Contournement Ouest de Montpellier porté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie sur les communes de Juvignac, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas, à compter du 20 mars 2020 9H00 pour une durée indéterminée.

Par Arrêté n° 2020-I-846 du 21 juillet 2020 le préfet de l'Hérault a prescrit la reprise de l'enquête publique du 17 août 2020 au 7 septembre 2020 16H30 selon les modalités précisées par l'Arrêté N°2020-I-152 du 30 janvier 2020.

5.1 Permanences du commissaire enquêteur.

Le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public dans les conditions suivantes :

Période du 24 février 2020 au 20 mars 2020

Lieux:	Dates :	Horaires :
Mairie de Saint-Jean-de-Védas	- lundi 24 février 2020 - samedi 14 mars 2020	de 14h00 à 17h00 de 9h00 à 12h00
Mairie de Juvignac	- jeudi 5 mars 2020	de 14h00 à 17h00
Mairie de Montpellier	- jeudi 12 mars 2020	de 15h00 à 18h00

Durant cette période le commissaire enquêteur a reçu au cours de ses permanences 33 personnes réparties selon les tableaux suivants.

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

24/02/2020

Saint-Jean-de-Védas

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

05/03/2020

Juvignac

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

14/03/2020

Saint-Jean-de-Védas

Aniela TRENTON	Christian DECUP	Colin WEIBEL	Miguel MUSNIER	Joseph PASCAL
Yannick BONNET	Béatrice MORTIER	Julie WEIBEL	Rajko KOPRIVICA	Bruno PASCAL
Hélène DURAND				

Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020

Lieux:	Dates :	Horaires :
Mairie de Saint-Jean-de-Védas	- jeudi 27 août 2020	de 14h00 à 17h00
Mairie de Juvignac	- lundi 17 août 2020	de 14h00 à 17h00
DREAL Montpellier	- lundi 7 septembre 2020	de 14h00 à 16h30

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

Juvignac	Saint-Jean-de-Védas	DREAL	Total
2	4	3	9

17/08/2020

Juvignac

Bernard LAPORTE, (Saint-Jean-Environnement) Guy IXART

27/08/2020

Saint-Jean-de-Védas

Christian CARTAGENA

Béatrice MORTIER

Rajko KOPRIVICA

Bernard BILLET

07/09/2020

DREAL Montpellier

Diane LOSFELT

Représentant d'Europe Écologie les Verts Représentant d'Europe Écologie les Verts

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

18/08/2020

Dreal

Mard-Axel BURETTE, Greenpeace

Natacha CAVACZ Greenpeace

Jean-Paul ANDRIEU Collectif Ceinture Verte

Michel SALOMON Collectif Ceinture Verte

08/09/2020

Dreal

Benoit LACOMBE

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

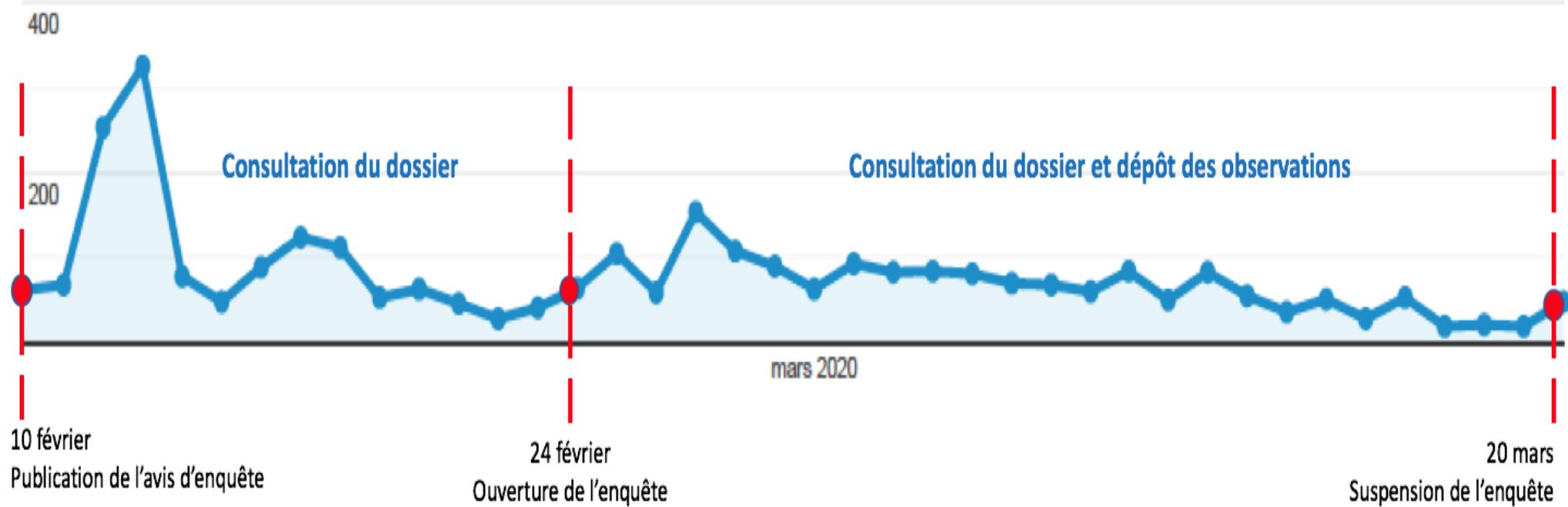
Le commissaire enquêteur a également rencontré ; M. Jacques Witkowski, Préfet de l'Hérault, M. Jean-Pierre Grand, Sénateur de l'Hérault, M. Michaël Delafosse, Président de Montpellier Méditerranée Métropole, M. Jean-Luc Savy, Maire de Juvignac, M. François RIO, maire de Saint-Jean-de-Védas, M. Yves Nurit, Directeur général adjoint des services de Montpellier Méditerranée Métropole, M. Christophe Gamet, Directeur adjoint, Direction des transports, DREAL Occitanie.

5.2 Consultation du site internet

Période du 24 février au 20 mars 2020

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

Graphique des consultations.



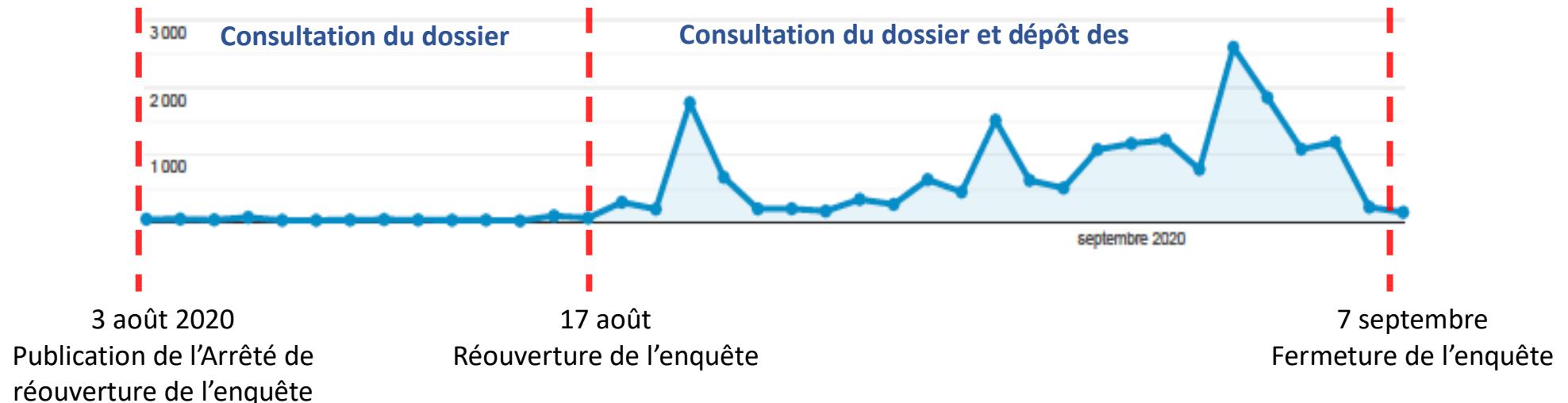
La mise en ligne du dossier d'enquête publique dès la publication de l'Arrêté préfectoral et de l'avis d'enquête le 10 février 2020 a permis à un large public de le consulter.

Répartition des parties du dossier consultées par le public.

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

Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020

Synthèse de l'audience



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

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

Pages visitées

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

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

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

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

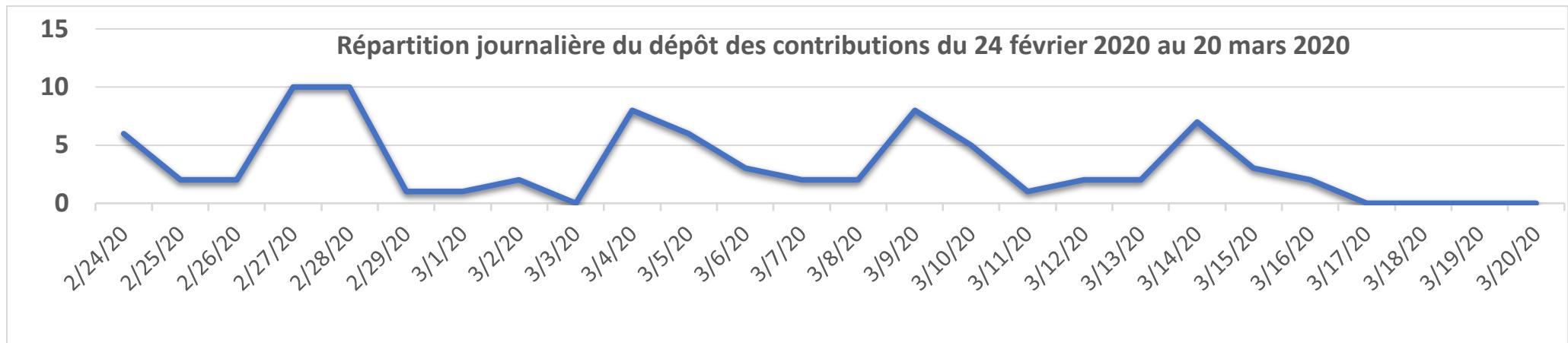
Répartition des parties du dossier consultées par le public.

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

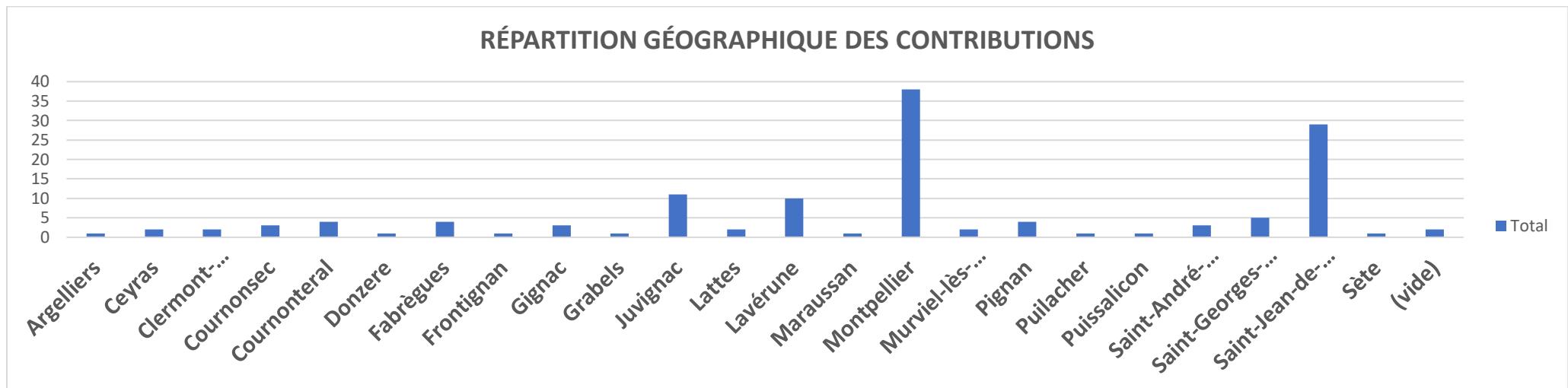
5.3. Contributions déposées sur le registre dématérialisé

Période du 24 février 2020 au 20 mars 2020.

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



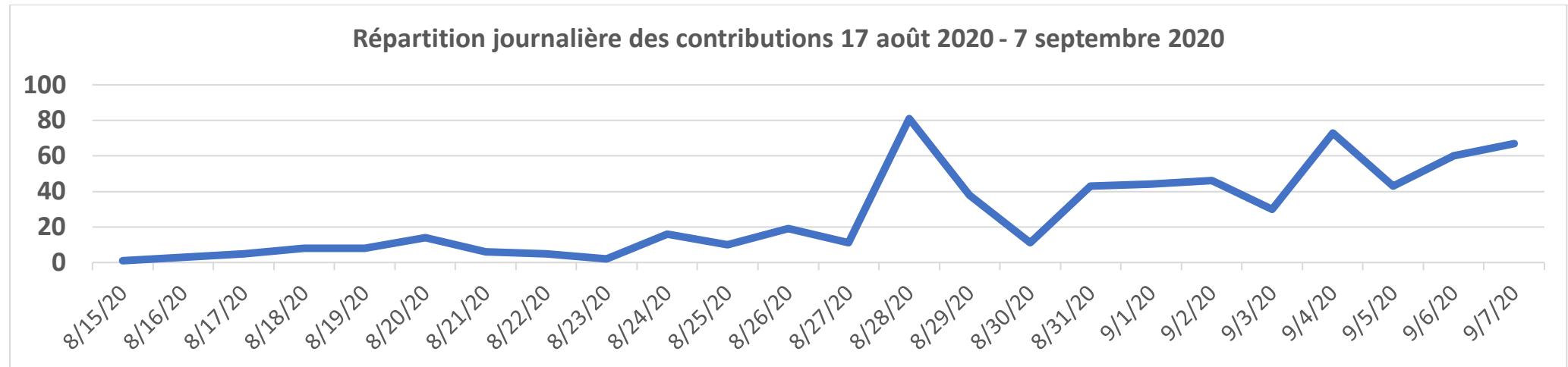
RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES CONTRIBUTIONS



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

Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020.

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



Répartition géographique des contributions

Communes	Nombre contributions	Communes	Nombre contributions	Communes	Nombre contributions	Communes	Nombre contributions
Agde	1	Ganges	1	Marolles sous Lignières	1	Saint-Clément-de-Rivière	1
Aniane	1	Gigean	1	Marseille	1	Saint-Félix-de-Lodez	1
Argelliers	1	Gignac	11	Marsillargues	1	Saint-Gély-du-Fesc	6
Aumelas	2	Grabels	4	Mauguio	2	Saint-Georges-d'Orques	20
Baillargues	2	Gradignan	1	Mireval	5	Saint-Jean-de-Cuculles	1
Balaruc-les-Bains	1	Jacou	4	Mons-la-Trivalle	1	Saint-Jean-de-Védas	34
Beaucaire	1	Jonquières	1	Montarnaud	2	Saint-Jorioz	1
Béziers	1	Juvignac	26	Montbazin	1	Saint-Just	1
Brissac	1	La Grande Mottee	1	Montferrier-sur-Lez	3	Saint-Martin-de-Londres	1
Campagnan	1	La Rochelle	1	Montpellier	297	Saint-Mathieu-de-Tréviers	1
Carnon	1	La-Tour-sur-Orb	1	Murviel-lès-Montpellier	3	Saint-Pargoire	1
Castelnau-le-Lez	17	Lançon-de-Provence	1	Nantes	3	Saint-Paul-et-Valmalle	1

Castries	2	Lansargues	1	Nice	1	Saint-Vincent-de-Barbeyrargues	3
Cessenon-sur-Orb	1	Laroque	1	Nîmes	3	Saint-Zacharie	2
Ceyras	2	Lattes	13	Paris	2	Saussan	6
Château-Thierry	1	Lavérune	12	Pérols	2	Soubès	1
Clapiers	4	Le Bosc	1	Pézenas	1	Teyran	2
Clermont-l'Hérault	5	Le Crès	2	Pignan	12	Tourbe	1
Combaillaux	2	Le Veurdre	1	Pouzols	1	Tressan	1
Counonterral	3	Les Matelles	2	Prades-le-Lez	1	Vacquières	1
Cournonsec	3	Lodève	2	Puilacher	2	Vailhauquès	5
Cournonteral	6	Loupian	2	Restinclières	2	Vendargues	1
Entressen	1	Lunas	2	Rodez	1	Vic-la-Gardiole	2
Fabrègues	6	Lunel	2	Saint-Affrique	1	Villeneuve-Les Maguelone	5
Fayet	1	Lunel-Viel	1	Saint-André-de-Sangonis	10		
Fontenay-sous-Bois	1	Lyon	2	Saint-Bauzille-de-Montmel	1		
Frontignan	2	Magalas	2	Saint-Bauzille-de-Putois	1		

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

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

5.4 Contributions déposées sur les registres papiers déposés en mairie.

Période du 24 février 2020 au 20 mars 2020

11 contributions ont été déposées sur les registres papiers.

Registre Montpellier	Registre Juvignac	Registre Saint-Jean-de-Védas	DREAL	Total
0	1	10	0	11

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

Saint-Jean-de-Védas

Marinette MERCEREAU
Michel BLANC
Laurie PAVIA
Fernand ANTONINI

Diogène PASCAUD
Louis RANDRIAMAITSO
Rajko KOFRIVICA
Gilles DOUCET

SCI Rieucoulon
Henri F.

Juvignac

Céline VINCENT

Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020

13 contributions ont été déposées sur les registres papiers.

Registre Montpellier	Registre Juvignac	Registre Saint-Jean-de-Védas	DREAL	Total
4	3	4	2	13

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

Saint-Jean-de-Védas

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

Juvignac

Bernard LAPORTE, Guy IXART, Robert PAIN.

Montpellier

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

DREAL,

Europe, Écologie, Les Verts, G. SOUCHON.

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

5.5 Courriers reçus.

Période du 24 février 2020 au 20 mars 2020.

2 courriers ont été reçus au siège de l'enquête publique

1. Monsieur Jean-Pierre GRAND, Sénateur de l'Hérault,
2. Monsieur Philippe SAUREL, Maire de Montpellier, Président de la Métropole Montpellier Méditerranée.

Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020.

Élus

1. Carole DELGA, Présidente Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée, le 7 septembre 2020
2. William ARS, maire de Cournonterral, le 7 septembre 2020
3. Jean-Luc SAVY, maire de Juvignac,, le 3 septembre 2020
4. François RIO, maire de Saint-Jean-de-Védas, le 7 septembre 2020
5. Jean-François SOTO, Maire de Gignac, le 1° septembre 2020
6. Jean-François SOTO, Président de Vallée de l'Hérault communauté de communes, le 1° septembre 2020
7. Michaël DELAFOSSE, Maire de Montpellier, Président de Montpellier Méditerranée Métropole, le 7 septembre 2020

Associations

- | | | | |
|------------------------------|---------------------------------|--------------------------|---|
| 1. Saint-Jean Environnement, | 4. Vélocité Montpellier, | 7. France Insoumise, | 10. Juvignac Urbanisme Environnement |
| 2. Collectif Ceinture Verte, | 5. Greenpeace, | 8. Collectif SOS oulala, | |
| 3. Mossone Coulée Verte, | 6. France Nature Environnement, | 9. Paysage de France, | |

5.6 Personnes ayant déposées une contribution sur le registre dématérialisé.

Période du 24 février 2020 au 20 mars 2020

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

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

Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020

633 contributions ont été déposées sur le registre dématérialisé durant cette période.

Colonne A : NOM Prénom Colonne B : Nombre de contributions

A	B	A	B	A	B	A	B
ABERDAM Catherine	1	D'HONDT Jany	1	HIDRIO Julien	1	PADILLA Serge	1

A	B	A	B	A	B	A	B
ADER Abel	1	DAMOUR Dominique	2	HILD Christiane	1	PAILLOT Frédéric	1
AGULHON Pierre	1	DANGERFIELD Isabelle	1	HUGON M. Christine	1	PALMADE Olivier	1
AIGOIN Christine	1	DARRICARRERE Jacques	1	HUILLET Christophe	1	PARRAMON Jean-Paul	1
ALBRECHT Pierre	1	DAUPHIN Nathalie	1	HUILLET Maria	1	PASSERAT de la CHAPELLE Mireille	1
ALMARCHA Jean	1	DAVENEL Christian	1	ISERM Norbert	1	PAUTARD Anna	1
ALPANDA Fabrice	1	DAVID Guilhem	2	ISNARD Martine	1	PAVIA Laurie	1
ANDRAUD A.Jacques	1	de CHARENTEY Odile	1	J. Catherine	1	PELLEGRIN Bernard	1
ANDRIEU Jean-Paul	1	DE LAMOTTE Frédéric	1	JACQUET Fabrice	1	PEREZ Jean-Pierre	1
Annick BOULANGER	1	DEGUILHEM Richard	1	JAUSSAUD Philippe	1	PÉRIGAULT Cédric	1
ANONYME	114	DEHUD Sébastien	1	JCH Jean-Claude	1	PERVILLÉ Laurent	1
ANTIER Jacqueline	1	DELATTRE Adèle	1	JOHSON David	1	PEYNAUD Alain	1
ARNAL Frédéric	1	DELATTRE Emma	1	JOURDAN Claire	1	PEYRE Bernard	1
AUBERT Jean-Paul	1	DELATTRE Juliette	1	JOZON Frédéric	1	PICAVET Claude	1
AUBRY Jean-Pascal	1	DELAVOYE Anthony	1	JUAN Guillaume	1	PINAL Dominique	1
AUDREY B.	1	DELOIT Benjamin	1	JULIER M.	1	PLAT Morgane	1
AUDRIN Jean-François	2	DELTOUR Pierre	1	K. Océane	1	POMA Geneviève	1
AUGIER Claire	1	DENIER Jean-Yves	1	KAZAR Ildi	1	PONCET Dominique	1
AYNIE Jean-Philippe	1	DENIZOT Damien	2	KELLER Jean-François	1	PONS Éric	1
BABOUOT Laurent	1	DENOYER François	1	KENNEL Pol	1	PONSOT Chantal	1
BADEL Claire	1	DEROCQ Jean-Marie	1	KENWARD Emeline	1	PORTENEUVE Jean-Jacques	1
BAILLY-ROUMÉGOU Fabienne	1	DERRIEN Franck	1	KENWARD Odile	1	POUGET Catherine	1
BALLET Jérôme	1	DERT Cécile	1	KIENZLER Élisabeth	1	POUILLARD Damien	1
BANMEYER Gaby	2	DESCAMPS Christian	1	KNÜFER Aurélie	1	POUPON Nathalie	1
BARRAL Robert	1	DESCRIMES Jean-Luc	2	L. Maxime	1	POUZOL Michel	1
BARRÉ Loïc	1	DESEUVRE Stéphane	1	La France Insoumise	1	PRADEAU Nadine	2
BARRESI Christel	1	DESLANDES Nicolas	1	LABARTHE Charlotte	1	PRATS Jacques	2
BARRET Monique	1	DEUXBA Soaz	2	LABROUSSE Jacques	1	PROVERBIO Elsa	1
BARTHELEMY Renaud	1	DINIS Christophe	1	LACAUX Jean-Michel	1	PRUNIÈRES Nicolas	1
BASTIDES Adrien	1	DOLCI Bruno	1	LACOMBE Benoit	1	PUIG Stéphane	1
BATHFIELD Maël	1	DOP Marie-Claude	1	LACROIX Franck	1	PUYAU Francine	1

A	B	A	B	A	B	A	B
BAZIN Luc	1	DORON Charles	1	LAHMER Margot	1	QUAROUCH Hassan	1
BEAUCHARD VENERONI Maxime	1	DOULAIN Alenka	1	LAMOUROUX Christiane	1	QUARTIER Francine	1
BEAUCHENE Daniel	1	DOUTRE Alexandre	1	LAMUR Frédéric	2	QUARTIER Patrice	1
BEDRY Dominique	1	DUBOIS DE PRISQUE Stéphanie	2	LANAU Laurie	1	RAFFIER Laurent	3
BELDA Nicolas	1	DUBOIS Lionel	1	LANGLOIS Juliette	1	RAMIREZ Gabrielle	1
BELLARD Yannick	1	DUFOUR Patrick	2	LANKRY Sandrine	1	RANOU Morgane	1
BÉNÉTEAU Charly	1	DUHOURCQ Benoit	1	LAPORTE Bernard	1	REBOUILLAT Jen-Paul	2
BENOIT Jacqueline	1	DUMAS Pierre Georges	1	LARTIGAU Loic	1	REGI Ananda	1
BERGOT Rémy	1	DUPRAZ Christian	2	LAURENCY Dominique	1	REITHMEYER Otto	1
BERNARD Charles	1	DURAND Aurélie	1	LAURENT Bastien	1	REYNES Frédéric	1
BERTHELOT Claude	1	DURAND Blandine	1	LAUZE Jean-Bernard	1	RIBOULET Jean-Pascal	1
BERTHEUX Yoann	1	DURAND Claude	1	LAVOCAT Zoé	1	RIEURA Élise	1
BESSON Alexis	1	DURAND Jérémy	1	LE DU Anthony	1	RIVIER Simone	1
BETTINELLI Line	1	DUZER Patrick	1	LE GOFF Jean-Louis	1	ROBERT Gilles	2
BISMUTH Pierre	1	Elio POSSOZ	2	LE GUEN A.	1	ROCHE Pascal	1
BLANC GIORDANO Martine	1	ELOY Alexia	1	LEBLOIS Raphael	1	RODRIGUEZ Nicole	1
BLANCHET Guillaume	1	ENGELMANN Philippe	1	LEBLOND Jean-Marie	1	ROLLAND Anthony	1
BLONDEAU Hubert	1	ÉPIARD Christian	1	LEBOEUF Anaïs	1	ROLLET Valérie	1
BOETTCHER Vincent	1	ESCUDIÉ René	2	LEBON Nicolas	1	RONGEAT David	1
BON Mario	1	ESPINOZA Christophe	1	LECLAIR Audrey	1	ROUGER Sébastien	1
BONNANS Julie	1	ESSELIN Delphine	2	LECLERCQ Paul	2	ROUJAS Gérard	1
bonnefond Yves	1	ESSERTEL arnaud	2	LECLERE Christophe	1	ROUSSEAU Léo	1
BONNICI Iago	1	Europe Écologie les Verts	1	LECONTE David	1	ROUZIER Éric	1
BORREL Julien	1	F. Sylvie	1	LEGRAND Monique	1	ROZENZWEIJG Henri-Jean	1
BOUDET Jean	1	FABRE Juliette	1	LEGUILLOU Marie	1	S. Audrey	1
BOUDY Antoine	1	FABRE Laurent	1	LELIEVRE Jean-Philippe	1	SABLÉ	1
BOURDAIS Jennifer	1	FANTUZ Ludovic	1	LEMPIRE Alexandra	1	SABY Nicolas	2
BOUTIN Adrien	1	FAUQUE Antoine	1	LENOIR Arthur	1	SABY Pascal	1
BOUTONNET Jean-Pierre	1	FAUXBATON Jean-Luc	1	LEROY Étienne	1	SALOM Michel	1

A	B	A	B	A	B	A	B
BOYER Alix	1	FERNANDEZ Fabienne	1	LEROY Manon	1	SALOMEZ Guillaume	1
BOYER Georges	1	FERRAND Hugues	1	LESSOILE Guy	1	SANCHEZ Léa	1
BRENGUES Agnès	1	FISSEAU Thomas	1	LEVEQUES Élisabeth	1	SANCHIS anthony	1
BRETIN Zelda	1	FLAMIER Gwenael	1	LEYRIS Etienne	1	SARRAZIN Jean	1
BRIAND Melissa	1	FLEUROT Nicolas	1	LHULLIER Pascal	1	SAUDECERRE Claude	1
BRISSE Jean-Pierre	1	FLEURT Pascal	1	LIBERT Hélène	1	SAVELLI Laurent	1
BROCHU Martin	1	FLINOIS Jacqueline	1	LOMBARD Gaylord	1	SAWAYA Joy	1
BRU Magali	3	FOUIHÉ ange	1	LONDIVEAU Claude	1	SCHAFER Claude	1
BRUJZONE Xavier	1	FOURCADE Mathieu	1	LOUIS Jean-Bernard	1	SCHAFER Lydia	1
BRUN André	1	FRASNU Zeynab	1	LOURDAUX Léa	1	SEVERAC Delphine	1
BRUTÉ Marie	1	FUNDENBERGER Bruno	1	LOURENS Marie	1	SIMON Pierre-Quentin	1
BRUYERE Colette	1	FUNDENBERGER Christian	1	LUDOVIC Vincent	1	SLIMANE Rhany	1
BULLET Clair-André	1	FUNDENBERGER Élisabeth	1	MACOR Anne-Sophie	1	SOFIANOS Fabrice	1
BURELLIER Frédéric	1	FUNDENBERGER Éric	1	MAHIEUX Pierre-Emmanuel	1	SONZOGNI Nino	1
BUTSCHER Yann	1	G. O.	1	MAIRE DE LAVÉRUNE	1	SOTO Jean-François	2
C2RIC Rico	1	GABAY Maud	1	MANENC Aurélien	2	SOTTILE Mickael	1
CAILLER Nicolas	1	GAIRIN-CALVO David	1	MARCHI Marie-Ange	1	SOULAS Tupac	1
CAMBON Hervé	1	GALLIS Hélène	1	MARTARECHE Sébastien	1	SOULLIER Bernard	1
CANAL Bruno	1	GALLY Patrick	1	MARTEL Sabrina	1	SOULLIER Jérémie	1
CANCES Yves	1	GALMICHE Thierry	1	MARTIN Georges	1	SVISTOONOFF Sergio	1
CAPELLI Thomas	1	GANAUTT Pierre	1	MARTIN Matin	1	SWANN Jennifer	1
CARAN Loïc	1	GANTNER DELOURS Françoise	1	MARTINEZ Polandré	1	SZWARC Marc	1
CARREEL Françoise	1	GARCIA Francis	1	MARTINEZ Yannick	1	TA Élisabeth	1
CASSAR Michelle	2	GARCIA Nicolas	1	MARTROU Claude	1	TAHON Daniel	1
CASTEL Stéphane	1	GARDET Vincent	1	MATTHEY-JONAISS Stephan	1	TAILLE Thierry	1
CASTERAN Rémy	1	GAUTIER Pierre	1	MAUNÉ Stéphane	1	TALIERCO Paul	1
CATZEFLIS François	2	GAZULLA Rolland	1	MAZOYÉ Michel	1	TARDIVEL Laura	2
CAVATZ Natacha	1	GEBEL Daniela	1	MELIA Geoffrey	1	TARGY Lucien	1
CAYROL Bastien	2	GÉNOT Cécile	1	MENNETEAU Jean	1	TERES Paule	1

A	B	A	B	A	B	A	B
CÉLESTIN-URBAIN Hervé	1	GEORGE Baptiste	1	MENOU Évelyne	1	TERRANOVA Marc	1
CELLIER Bruno	1	GEORGE Sylvain	1	MERCIER Philippe	1	TEYSSÈDRE Christian	1
CHABANIS Jean-Claude	1	GERBER Michaël	1	MERLIER Marie	1	THÉRON Rémy	1
CHAPURLAT Lucie	1	GERMAIN Justine	1	MERLIN Pierre-André	2	THÉRON Stéphane	1
CHARPILLE Marion	1	GEYSSE Nicolas	1	MESTRE Nicole	1	THOMAS Sylvie	1
CHARVET Samuel	1	GILBERT François	1	METENIER Michaël	1	THUILLIER Frédéric	1
CHASSING Annie	1	GILLES Stéphane	1	MEZADE Axel	1	TICHANÉE Sandie	1
CHAUFFOUR Bénédicte	2	GIMENO David	1	MICALLEF Nathalie	1	TILLOY Philippe	1
CHIRAC Jacques, Jean-Marie	1	GINER BILLETTE Isabelle	1	MONCHENY Michel	1	TIQUET Gérard	1
CHOCHOIS Samantha	1	GINER Michel	1	MONSTAIN Gérard	1	TIXA Fabien	1
CHOLVY Michel	1	GLZ anthony	1	MONVILLE Jean-Pierre	2	TORQUEIAU Emmanuel	1
CHOTY Nathalie	1	GOUDIN Christian	1	MOREAU Cécile	1	TORTOSA Alain	1
COLLECTIF des mères angoissées	1	GOURAUT Lisa	1	MORET Anette	1	VALENTINI Claude	1
COLLOT Christophe	1	GRANGEON	1	MOUTON Martial	2	VALLIN François	1
CONSTANT Gérard	1	GRIVES Hervé	2	MUSTAPHA .A	1	VANVERT Thierry	1
COPPEY Guillaume	1	GROUT de BEAUFORT Julien	1	N'ZENGUI Éric	1	VAYSSIÈRE Daniel	1
CORDIER Armonie	1	GUARDIOLA Jonathan	1	NADAL Maurice	1	VELJKOVIC Nikola	1
CORNETTE DE SAINT CYR Louis	1	GUENNEGUEZ Benoit	1	NATAF Emmanuelle	1	VERNIER Arthur	2
COSTE Jakie	1	GUILLANG Thomas	1	NEGRON Michel	1	VERNIER Camille	1
COSTES Éric	1	GUILLAUME Florian	1	NEIL Laurent	1	VEROL Nathalie	1
COUDERC Clotilde	1	GUITARD France	1	NENCIONI Sébastien	1	VIDAL V.	1
COUFFIN Jacqueline	1	GULI Christine	2	NGUYEN Printemps	1	VILLIERE Bruno	1
COUFFIN Roland	1	HAMON Jean-Mard	1	NOUGIER Marc	1	VINCENS André	1
COULON Baptiste	1	HANNO Jonathan	1	NOURIGAT Luc	1	VINCENT Yves	1
COULOUMA Élisabeth	1	HAZOUT Laurent	1	OECHSNER de CONINCK Luc	1	VISIER Jean-Pierre	1
COUSIN Clément	1	HÉBRARD Martin	1	OLIVEIRA Manuel	1	VITAGLIONE Bernard	1
CPUDSI Julien	1	HELARY Jean-Michel	1	OMS Geneviève	1	VITUPIER Cédric	1
CREBASSA Jason	1	HELLEU Olivier	1	ORSONI Dominique	1	W. Sébastien	1
CROCHEME MORE Sandrine	1	HERB Stéphane	1	ORZALESI Alice	1	WILLINGER Emma	2
CUNIBIL Edouard	1	HERMAN Frantz	1	OUDRER Anne-Marie	1	ZOLONDKONSKI Alexis	1

A	B	A	B	A	B	A	B
CUTILLAS Julie	1	HESS Quentin	1	OZIOL Jean-Marc	1	ZORGLUB Pascal	1

5.7 Pétition

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

5.8 Nombre total de contributions déposées

Période du 24 février 2020 au 20 mars 2020.

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

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

Période du 17 août 2020 au 7 septembre 2020.

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

Registre dématérialisé	Registre Montpellier	Registre Juvignac	Registre Saint-Jean-de-Védas	Registre DREAL	Courrier	Total
603	4	3	4	2	17	633

Total des contributions reçues durant les deux périodes de l'enquête publique du 27 février 2020 au 20 mars 2020 et du 17 août 2020 au 7 septembre 2020.

719 contributions ont été déposées sur le registre dématérialisé et sur les registres papiers ainsi que par courrier auxquels il faut ajouter la pétition du groupe local Greenpeace de Montpellier.

Registre dématérialisé	Registre Montpellier	Registre Juvignac	Registre Saint-Jean-de-Védas	Registre DREAL	Courrier	Total	Pétition
676	4	4	14	2	19	719	1

C. ANALYSE DES AVIS ET DES OBSERVATIONS

L'analyse des avis et des observations portera sur :

1. La concertation préalable,
2. L'avis des personnes publiques associées,
3. L'avis de l'Autorité environnementale,
4. Les observations du public,
5. Les observations des élus,
6. Les observations des associations,
7. La pétition du groupe local Greenpeace de Montpellier,
8. Les demandes du commissaire enquêteur.

1. CONCERTATION PRÉALABLE.

Trois phases de concertation ont été menées sur le projet de Contournement Ouest de Montpellier, en 2004, en 2006 et en 2016.

1/ La première phase de concertation, qui s'est déroulée du 19 novembre 2004 au 3 janvier 2005, avait pour but de préciser le choix de partis d'aménagements et d'un tracé préférentiel, sur la base d'une comparaison de trois variantes de tracé : Variante n°1 (Rieucoulon), Variante n°2 (Route de Sète), Variante n°3 (Bellevue).

À l'issue de la concertation la variante n°2 (Route de Sète) a été retenue.

2/ La deuxième phase de concertation s'est déroulée du mois d'avril 2006 au mois de juin 2006 et a porté sur la poursuite de la concertation sur les améliorations à apporter à la variante n°2 pour répondre aux préoccupations de la population et des collectivités locales et également sur le choix de profil en long à adopter au carrefour du Rieucoulon et sur le plan de circulation de la zone Condamine / Mas de Grille.

À l'issue de la concertation le tracé « Route de Sète » avec le profil en long « COM au sol » a été retenu.

3/ La troisième phase de concertation s'est déroulée du 16 septembre 2016 au 30 octobre 2016 et avait pour objet de valider différentes variantes ou options d'aménagement du COM notamment en matière de raccordements.

Au regard des avis recueillis, la variante retenue pour la suite des études a été composée comme suit :

- Raccordement Sud sur A709 : aménagement à 3 fonctionnalités,
- Section centrale : conforme aux bilans des concertations de 2004 et 2006,
- Raccordement Nord sur A750 : variante 2 - déplacement de l'échangeur vers l'Ouest.

Observations du commissaire enquêteur

Les 3 phases de concertation menées en 2004, 2006 et 2016 ont été conduites conformément aux prescriptions des articles L103-2, L103-3 et R103-1 du code de l'urbanisme.

Elles ont permis au public de s'informer sur les objectifs du projet et d'exprimer ses interrogations, suggestions et avis.

A l'issue de cette concertation le Maître d'ouvrage a pu présenter à l'enquête publique un projet répondant à la majorité des avis et suggestions présentés par le public durant cette concertation.

2. AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES

Conformément à la circulaire du Premier ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales et à la circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'Autorité Environnementale, deux concertations interservices ont été organisées en amont de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, dans le but de recueillir, sur le projet, les observations des services associés :

- Le 19 mars 2019 par la Direction des infrastructures de transport, sous-direction de l'aménagement du réseau routier national,
- Le 20 mars 2019 par le Préfet de l'Hérault.

Conformément aux prescriptions des articles L122-1 et R122-7 du code l'environnement les collectivités locales concernées par le projet ont été également consultées :

- Le conseil départemental de l'Hérault,
- La métropole de Montpellier Méditerranée Métropole,
- La commune de Juvignac,
- La commune de Montpellier,
- La commune de Saint-Jean-de-Védas,

Il est examiné successivement ci-après :

- La consultation lancée par la Direction des infrastructures de transport, sous-direction de l'aménagement du réseau routier national,
- La consultation lancée par le Préfet de l'Hérault,
- La consultation des collectivités territoriales.

2.1 CONSULTATION LANCEE PAR LA DIRECTION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT, SOUS-DIRECTION DE L'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER NATIONAL EN DATE DU 19 MARS 2019.

15 directions ou services ont été consultés.

Ministère de la transition écologique et solidaire	Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable, sous-direction de l'intégration des démarches de développement durable dans les politiques publiques
	Direction de l'eau et de la biodiversité

	Direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages Service des risques technologiques, sous-direction des risques accidentels Direction des services de transport Direction des infrastructures de transport, sous-direction du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et des voies navigables Direction des infrastructures de transport, sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau routier concédé Direction de la sécurité de l'aviation civile Service national d'ingénierie aéroportuaire, pôle de Bordeaux
Ministère des solidarités et de la santé	Sous-direction de la prévention des risques liés à l'environnement et à l'alimentation
Ministère de l'intérieur	Service de la planification et de la gestion de crises Observatoire national interministériel de sécurité routière
Ministère des armées	Direction des patrimoines, de la mémoire et archives
Ministère de l'agriculture et de l'alimentation	Service de la compétitivité et de la performance environnementale, sous-direction de la performance environnementale et de la valorisation des territoires
Ministère de la culture	Service du patrimoine, sous-direction des monuments historiques et espaces protégés

4 services ont émis un avis favorable sous réserve de la prise en compte de leurs observations :

- Service de la compétitivité et de la performance environnementale, sous-direction de la performance environnementale et de la valorisation des territoires
- Service du patrimoine, sous-direction des monuments historiques et espaces protégés
- Service national d'ingénierie aéroportuaire, pôle de Bordeaux
- Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable, sous-direction de l'intégration des démarches de développement durable dans les politiques publiques

Leurs observations, les réponses du maître d'ouvrage et les commentaires du commissaire enquêteur sont présentés dans le tableau ci-après.

Les avis des autres directions ou services sont réputés favorables puisque n'ayant pas donné d'avis après le 19 mai 2019.

OBSERVATIONS DES MINISTÈRES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
Ministère de l'agriculture et de l'alimentation		
Service de la compétitivité et de la performance environnementale, sous-direction de la performance environnementale et de la valorisation des territoires		
<i>Il est important que la conception de l'infrastructure intègre, le plus tôt possible, tous les éléments de nature à éviter, réduire et le cas échéant compenser les effets négatifs de l'infrastructure sur l'activité agricole, en concertation avec les</i>	L'étude préalable agricole a été validée par la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) le 18 juin 2019 et a reçu un	Je prends note de la réponse du M.O.

OBSERVATIONS DES MINISTÈRES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<i>parties prenantes. Outre des mesures de restructuration et d'aménagement foncier, elles pourraient consister dans la remobilisation de secteurs en friche, la mise en place de circuits oenotouristiques ou encore le développement de la signalétique commune d'information locale agricole.</i>	avis favorable sur l'aire d' »étude, les mesures de nature à éviter, réduire et compenser les effets négatifs de l'infrastructure ainsi que sur le montant proposé pour la compensation collective.	
Ministère de la culture		
Service du patrimoine, sous-direction des monuments historiques et espaces protégés		
<u>Concernant l'archéologie</u>		
<i>Conformément à l'article R.122-5-4° du code de l'environnement, l'étude d'impact doit prendre en compte toutes les données connues et présumées sur la totalité de l'emprise du projet. Le maître d'ouvrage est invité à se rapprocher du service régional de l'archéologie pour obtenir des extraits de la carte archéologique nationale, accompagnés de la liste des entités archéologiques recensées et des mesures à prévoir.</i>	Le dossier d'enquête a été modifié afin de prendre en considération l'ensemble de ces recommandations. Le maître d'ouvrage se rapprochera du SRA dans les phases ultérieures concernées par l'enjeu archéologique.	
<u>Concernant les monuments historiques et les espaces protégés</u>		
<i>L'architecte des bâtiments de France rappelle qu'une attention particulière sera portée par l'unité départementale de l'architecture et du patrimoine sur la préservation du domaine du Grand Puy et de ses abords, à Montpellier, ce dernier instituant une limite très qualitative et naturelle à la ville. Dans le même esprit de valorisation d'une lisière Est, l'UDAP regardera dans quelle mesure la vallée de la Mosson et les maisons des champs la bordant (domaine de Caunelles, Château Bonnier de la Mosson, Château Bonne, Château Bon), est bien préservée et mise en valeur.</i>	Le dossier d'enquête a été modifié afin de prendre en considération l'ensemble de ces recommandations. L'ensemble de l'échangeur Nord constitue un enjeu paysager fort compte tenu de la proximité du château et du parc de la Mosson. Une analyse paysagère spécifique sera menée en concertation avec l'ABF dans les phases d'études ultérieures.	Le M.O. a bien pris en compte les observations du Ministère de la culture concernant l'archéologie, les monuments historiques et les espaces protégés
Ministère de la transition écologique et solidaire		
Service national d'ingénierie aéroportuaire, pôle de Bordeaux		
<i>Pendant les travaux toute utilisation d'engins de levage d'une hauteur supérieure à 50 mètres devra faire l'objet d'une demande.</i>	Lors des travaux, des prescriptions relatives à la hauteur des engins seront appliquées ; il est toutefois peu probable que la construction de l'infrastructure nécessite des engins d'une hauteur supérieure à 50 m.	Le M.O. a bien pris en compte les observations du pôle de Bordeaux

2.2. CONSULTATION LANCEE PAR LE PREFET DE L'HERAULT EN DATE DU 20 MARS 2019

Une réunion de présentation du projet a eu lieu dans les locaux de DREAL à Montpellier en date du 14 mars 2019. Les documents soumis à concertation ont été déposés en ligne sur un site internet dédié. Les organismes consultés avaient jusqu'au 20 mai 2019 pour adresser leur avis à la DREAL / Direction des Transports / Division Maîtrise d'Ouvrage de Montpellier.

12 organismes ont répondu à la consultation inter-services.

Agence Française de la biodiversité	15/05/2019	Direction départementale des territoires et de la mer
24/04/2019		18/07/2019
Agence Régionale de Santé		Délégation militaire départementale
16/05/2019		
Chambre agriculture de l'Hérault	Réseau de transport d'électricité	ONF
16/05/2019	13/05/2019	
Académie de Montpellier	Syndicat du Bassin du Lez (SYBLE)	Direction inter départementale des routes Massif Central
16/05/2019	17/05/2019	
ENEDIS		

Leurs observations, les réponses du maître d'ouvrage et les commentaires du commissaire enquêteur sont présentés dans le tableau ci-après.

OBSERVATIONS DES ORGANISMES / SERVICES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
AGENCE FRANÇAISE POUR LA BIODIVERSITÉ		
<p>AVIS FAVORABLE : <i>La démarche d'évaluation environnementale est jugée satisfaisante.</i> <i>L'analyse de l'état initial, l'évaluation des incidences, les mesures proposées pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs sur les milieux naturels (fonctionnalités écologiques, habitats, flore, faune) ne sont néanmoins pas jugées suffisantes et devront faire l'objet d'éléments ou d'actions complémentaires.</i> <i>L'AFB prend acte que l'autorisation environnementale à venir comprendra une étude d'incidence sur les espèces protégées et une étude d'incidence sur les milieux aquatiques qui permettront d'apporter des précisions sur la prise en compte de l'environnement dans le cadre de la démarche « éviter, réduire, compenser ».</i> <i>En l'état actuel du dossier et compte tenu des éléments présentés, l'AFB émet un avis favorable à ce projet sous réserve que :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>l'analyse de l'état initial et l'évaluation des incidences soit précisée sur la continuité écologique de la trame bleue, les zones humides et certaines espèces d'intérêt patrimonial ;</i> • <i>des mesures réductions complémentaires soient mises en œuvre ;</i> • <i>des mesures compensatoires soient proposées.</i> 		Je prends note de l'avis favorable de l'agence française de la biodiversité
Analyse de l'état initial		
<p><i>La caractérisation de l'aire d'étude sur les fonctionnalités écologiques est jugée partielle et devra faire l'objet d'éléments complémentaires.</i></p>	<p><i>L'analyse des fonctionnalités écologiques a été réalisée à plusieurs échelles :</i></p>	

OBSERVATIONS DES ORGANISMES / SERVICES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
	<ul style="list-style-type: none"> • données bibliographiques (SRCE, ZNIEFF, Natura 2000,...) • zone d'étude élargie pour les espèces à larges capacités de déplacement (mammifères, oiseaux) • zone d'étude stricte (tous groupes biologiques) <p>Pour information, la CDPENAF réunie le 18/06/2019 a émis un avis favorable à cette définition de l'aire d'étude. Elle pourra, au besoin, être ajustée lors des phases d'études ultérieures.</p>	Le M.O. prend bien note des observations de l'agence française pour la biodiversité et s'engage à ajouter des éléments complémentaires dans le dossier présenté au public
<p><i>Les ouvrages hydrauliques existants (OA4 au niveau du ruisseau de la fosse, OA12 et OA14 au niveau du Rieu coulon) devront faire l'objet d'une évaluation au titre de la continuité écologique.</i></p>	<p>L'ensemble du tracé fera l'objet d'études plus précises lors des phases ultérieures et permettra notamment de valider ou compléter l'évaluation au titre de la continuité écologique.</p>	
<p><i>Le protocole d'études des odonates aurait dû comprendre la recherche d'exuvies et être étendu dans le temps.</i> <i>La période février mars aurait dû être couverte pour assurer l'exhaustivité de l'inventaire des amphibiens (urodèles et anoures).</i></p>	<p>Ce point n'a pas été mis en avant dans la méthodologie (cf. §2.3.4 Partie 1), mais l'inventaire de la faune invertébrée a bien inclus la recherche d'exuvies d'odonates au niveau des berges des cours d'eau favorables à leur présence et particulièrement la Mosson. Ces recherches ont été menées en juin et juillet, période favorable à la détection des espèces printanières et estivales. Outre la recherche d'exuvies, l'inventaire des odonates a ciblé les imagos, mais également les larves. Le secteur d'étude n'est pas connu pour héberger d'espèces d'amphibiens à reproduction précoce à enjeux de conservation (Grenouille agile, Grenouille rousse,...). De plus, l'absence de milieux aquatiques très favorables à ce groupe, couplée à des précipitations hivernales très faibles et un trafic routier dense limite la diversité du cortège batrachologique local. Par ailleurs, si ces espèces précoces étaient présentes, elles auraient été détectées lors des prospections diurnes printanières consacrées aux reptiles qui ont intégré la recherche de larves au sein des milieux aquatiques. Ces éléments seront ajoutés au dossier qui sera présenté au public.</p>	
<p><i>La pression d'inventaire est jugée satisfaisante pour la flore (environ 25'/ha), les reptiles (environ 20'/ha) et les oiseaux (environ 15'/ha). Par contre, elle est jugée faible pour les insectes (environ 10'/ha), les amphibiens (environ 10'/ha), les chiroptères (environ 10'/ha) et les mammifères terrestres (5'/ha).</i></p>	<p>La pression d'inventaire n'est pas uniforme au sein de la zone d'étude. Selon les groupes biologiques, les habitats ne présentent pas la même attractivité et les distances de détection varient (surface couverte par des points d'écoute de l'avifaune bien supérieure à des recherches d'enjeux stationnaire comme la flore). Pour les amphibiens par exemple, la recherche s'est concentrée au niveau des points d'eau, là où les chances de détection sont maximales.</p>	Je prends note des réponses du M.O. qui juge qu'il n'est pas nécessaire de réaliser des sondages pédologiques plus denses.
<p><i>La caractérisation des formations végétales susceptibles de supporter des zones humides pro parte devra être affinée par une augmentation de la densité des relevés pédologiques.</i></p>	<p>L'absence de sondages pédologiques positifs au droit des secteurs les plus favorables à la présence de zones humides ne rend pas nécessaire la réalisation de sondages pédologiques plus denses.</p>	

OBSERVATIONS DES ORGANISMES / SERVICES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<i>Au niveau de l'évaluation réglementaire, l'écailler chinée et l'échiquier ibérique ne sont pas des espèces protégées au titre de l'article L411-1 du CE.</i>	Le dossier sera amendé avant présentation au public. Chapitre 4-4-2-6	Le M.O. prend bien note des observations de l'agence française pour la biodiversité et s'engage à ajouter des éléments complémentaires dans le dossier présenté au public
<i>Les bioévaluations d'une partie des espèces protégées inventoriées devra faire l'objet d'une actualisation (liste rouge nationale de 2010 pour les insectes, liste rouge nationale de 2017 pour les chiroptères).</i>	Ces éléments seront ajoutés au dossier qui sera présenté au public.	
Évaluation des incidences		
<i>L'alteration de la perméabilité biologique de la trame bleue au niveau des ouvrages de franchissement sur la Mosson (OA2), le Rieucoulon (Oa7, OA12, OA14)) et le ruisseau de la Fosse (OA4, OA6) devra être caractérisée avec plus de précision (variation de la ligne d'eau, interruption de continuum du lit mineur et des berges).</i>	Les caractérisations présentées correspondent au niveau d'étude actuel. Les OA tels que définis répondent à la réglementation de transparence hydraulique . Les éléments demandés feront l'objet d'études ultérieures. Il sera alors vérifié l'impact sur la perméabilité biologique des ouvrages. L'ensemble de ces éléments sera porté à la connaissance du public lors de l'enquête publique préalables à l'autorisation environnementale unique.	Je note que le M.O. prend en compte les observations de l'agence française pour la biodiversité et s'engage à poursuivre les études et de porter à la connaissance du public ces éléments lors de l'enquête publique préalable à l'autorisation unique
<i>Les abords de l'infrastructure routière seront également susceptibles de constituer des axes de propagation pour les plantes exotiques envahissantes.</i>	Le traitement des abords de l'infrastructure pour éviter la propagation des plantes invasives est prévu (voir mesure R10 ajoutée au dossier)	
<i>La destruction surfacique de zone humides, par effets directs ou indirects, devra être actualisée sur la base de l'évaluation des zones humides pro parte.</i>	Il n'a pas été rencontré de zones humides - voir les résultats des prospections concernant les zones humides au 4-4-2-3 de l'étude d'impact	
<i>L'évaluation surfacique des compartiments biologiques fréquentés par certaines espèces d'intérêt patrimonial devra faire l'objet de précisions</i>	Les éléments demandés feront l'objet d'études ultérieures. Les résultats de ces études seront portés à la connaissance du public lors de l'enquête publique préalables à l'autorisation environnementale unique	Je note que le M.O. prend en compte les observations de l'agence française pour la biodiversité et s'engage à poursuivre les études et de porter à la connaissance du public ces éléments lors de l'enquête publique préalable à l'autorisation unique
<i>La phase d'exploitation sera également susceptible d'être la source d'effets chroniques par modification du biotope (rejets de produits phytosanitaires pour l'entretien des annexes routières)</i>	L'utilisation de produits phytosanitaires pour l'entretien des bords de route n'est pas prévue et est interdite.	
<i>La phase travaux sera aussi susceptible d'être source d'effets temporaires par mortalité/blessure de la faune par exondation au niveau des cours d'eau.</i>	Les études ultérieures préalables à la demande d'autorisation environnementale unique permettront d'étudier les impacts temporaires des travaux et de définir, au besoin, des mesures compensatoires.	
Mesures d'évitement et de réduction		
<i>Les mesures proposées pour limiter les effets négatifs ne sont pas jugées suffisantes et devront faire l'objet d'actions complémentaires.</i>	De façon générale les études ultérieures permettront d'affiner les mesures proposées et seront présentées au public lors de l'enquête préalable à la demande d'autorisation environnementale unique.	Je note que le M.O. prend en compte les observations de l'Agence française de la biodiversité concernant les mesures d'évitement et de réduction et quelles seront étudiées ultérieurement et précisées dans le
<i>Le « traitement des espèces exotiques envahissantes » n'est pas une mesure d'accompagnement mais une mesure de réduction.</i>	La mesure évoquée I2 (traitement des espèces exotiques envahissantes) a été qualifiée en mesure de réduction notée R10 (cf. chapitre 6.3.3.2 de l'étude d'impact)	

OBSERVATIONS DES ORGANISMES / SERVICES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<i>Concernant le tracé, l'action d'évitement aurait été accrue par le choix l'option 3 « Bellevue » pour la section courante et l'option 3-1 « dédoublement de l'échangeur » pour l'échangeur nord . Cette configuration aurait en effet permis de localiser l'emprise du projet en dehors de la Mosson et du RieuCoulon, et d'augmenter le retrait par rapport aux espèces sensibles.</i>	La comparaison des variantes repose sur une analyse multi-critères, où le critère biodiversité est pris en compte. Les tracés retenus répondent favorablement à un maximum de thématiques.	cadre de l'élaboration du dossier de demande d'autorisation environnementale unique.
<i>Les mesures de réduction devront être renforcées par l'augmentation de la perméabilité biologique de la trame bleue et de la trame verte au niveau des ouvrages de franchissement.</i>	La mesure de réduction R7 « aménagement de passages à faune » a été complétée au chapitre 6.3.3.2 de l'étude d'impact. Elle renforce le maintien des continuités écologiques au droit des ouvrages de franchissement et de décharge hydraulique (plantation de haies multi-strates, parois de guidage...)	
<i>La continuité écologique devra être favorisée par la configuration des ouvrages de franchissement et des ouvrages de décharges hydraulique.</i>	L'ensemble du tracé fera l'objet d'études plus précises lors des phases ultérieures. La possibilité d'optimisation des OA et OH sera regardée.	
<i>La continuité écologique de l'aire d'étude serait fortement améliorée par une restauration de la ripisylve et de l'hydro-morphologie de la Mosson et du RieuCoulon l'arasement ou l'équipement de la chaussée du château Bonnier, du seuil du moulin de Fescau et du seuil du château de Bionne.</i>	La restauration de la ripisylve de la Mosson et du RieuCoulon ainsi que l'arasement ou l'équipement de la chaussée du château Bonnier, du seuil du moulin de Fescau et du seuil du château de Bionne sont des propositions tout à fait pertinentes. Leur faisabilité sera étudiée, notamment dans le cadre de l'élaboration du dossier de demande d'autorisation environnementale unique	
<i>L'efficacité des mesures proposées devra être vérifiées par le contrôle visuel des ouvrages hydrauliques, le suivi naturaliste de la petite faune terrestre (pièges photographiques ou caméras thermiques) et des chiroptères (caméras thermiques) à t0 +1an, t0+2ans, t0+3ans, t0+10 ans, t0+20ans, t0+30 ans.</i>	Les modalités de suivi des mesures proposées seront étudiées dans les phases ultérieures. Elles pourront être précisées dans le dossier de demande d'autorisation environnementale unique.	
<i>L'altération de compartiments biologiques devra être réduite par la plantation et l'ensemencement des espaces végétalisées périphériques à partir d'espèces autochtones d'origine génétique locale (aménagements paysagers, annexes routières), la gestion extensive des espaces végétalisées périphériques, le suivi et la destruction mécanique des plantes exotiques envahissantes, le transfert ex situ des déchets verts.</i>	Ajout d'une mesure concernant l'ensemencement et la plantation des abords du projet. Mesure I 5 « Gestion différenciée des abords de la route et utilisation d'une palette végétale adaptée », (cf chapitre 6.3.3.4 de l'étude d'impact). Le traitement des espèces exotiques envahissantes) fait l'objet de la mesure de réduction notée R10 (cf. chapitre 6.3.3.2 de l'étude d'impact)	
<i>La prévention de la mortalité de la faune, de l'interruption/perturbation du cycle biologique des espèces fréquentant l'air d'étude et de la modification du biotope devra être renforcée au cours de la phase d'exploitation et de la phase de travaux.</i>	Les modalités de suivi des mesures proposées seront étudiées dans les phases ultérieures. Elles pourront être précisées dans le dossier de demande d'autorisation environnementale unique.	
<i>Au cours de la phase de travaux, les mesures de suivi de la qualité des eaux de la Mosson, du RieuCoulon et de la Fosse devront prévoir un contrôle continu de MES (sondes) à l'amont et à l'aval de la zone de travaux. Le cas échéant, les travaux devront être arrêtés lorsque la turbidité atteindra un seuil de matières en suspension défini par la police de l'eau</i>	En phase travaux, l'adaptation du calendrier de défrichement et d'abattage d'arbres à enjeux, ainsi que l'opération de retrait des gîtes favorables à la petite faune vont permettre de réduire très fortement le risque de destruction d'individus (avifaune, chiroptères, reptiles).	
<i>Au cours de la phase d'exploitation, les mesures de la qualité des eaux (MES, hydrocarbures, métaux) à la sortie des ouvrages de traitement et le suivi des</i>	En phase d'exploitation, les aménagements réalisés au niveau des ouvrages de franchissement, ainsi que l'augmentation du nombre	

OBSERVATIONS DES ORGANISMES / SERVICES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<i>habitats, de la flore et de la faune devront être réalisées à $t_0+1\text{an}$, $t_0+2\text{ans}$, $t_0+3\text{ans}$, $t_0+5\text{ans}$, $t_0+10\text{ans}$, $t_0+20\text{ans}$ et $t_0+30\text{ans}$.</i>	d'ouvrages vont permettre d'augmenter les continuités écologiques localement et ainsi réduire sensiblement le risque de collision.	
Mesures de compensation		
<i>Le dossier ne propose aucune mesure compensatoire pour la consommation de 80 000 m² de zone d'expansion de crue sur 10 ha, de zones humides et la destruction de compartiments biologiques fréquentés par des espèces sensibles.</i>	Au stade d'étude actuel, les besoins compensatoires (surface notamment), les mesures de gestion, ainsi que les parcelles d'accueil de la compensation écologique n'ont pas été identifiés. Ceux-ci seront retaillés dans le dossier de demande d'autorisation environnementale unique.	
<i>L'évaluation surfacique résiduelle sur les zones humides (H et pro parte) et les compartiments biologiques fréquentés par certaines espèces d'intérêt patrimonial devront faire l'objet de précisions (cf évaluation des incidences)</i>	Il n'a pas été rencontré de zones humides - voir les résultats des prospections concernant les zones humides au 4-4-2-3 de l'étude d'impact	Je note que le M.O. prend en compte les observations de l'Agence française de la biodiversité concernant les mesures de compensation et quelles seront étudiées ultérieurement et précisées dans le cadre de l'élaboration du dossier de demande d'autorisation environnementale unique
<i>Les incidences résiduelles devront être compensées dans le respect des préconisations suivantes :</i> <ul style="list-style-type: none"> • efficacité (retour d'expérience favorable sur l'action proposée) ; • proximité spatiale (sous-bassin versant hydrographique) ; • plus-value écologique (ratio compensateur de 150 % à 300 % pour la surface) ; • pérennité (maîtrise foncière des parcelles, classement en zone « N » sur le PLU des communes concernées et mise en place d'une obligation réelle environnementale au titre de l'article L.163-1 du CE pour une période de 99 ans) ; • additionnalité (absence de financements publics à vocation environnementale au niveau des parcelles supportant la mesure compensatoire). 	Au niveau d'étude actuel, les mesures de compensation pressenties s'orientent vers la restauration de continuités écologiques (haies, ripisylves, connexions hydrauliques...) et l'ouverture d'habitats avec gestion pastorale et/ou mécanique. Les études ultérieures de réalisation du dossier de demande d'autorisation environnementale unique notamment, permettront d'affiner les mesures de compensations préposées répondant, autant que possible, à ces impératifs.	

AGENCE RÉGIONALE DE SANTÉ OCCITANIE

AVIS FAVORABLE

Sous réserve de la prise en compte des observations formulés dans l'avis.

Protection des eaux souterraines et alimentation en eau potable

Le projet traverse le périmètre de protection rapprochée des captages de Flès (...). Le risque de pollution accidentelle, au niveau du site IVECO en particulier, doit être pris avec la plus grande vigilance.

Le projet traverse le périmètre de protection rapproché des captages de Flès (arrêté préfectoral DUP du 12 juillet 1999). Le projet devra se conformer aux prescriptions de cette DUP.

Mesures de compensatoires en accord avec les gestionnaires de réseaux AEP et EU, au cas où les réseaux seraient endommagés pendant les travaux.

Les bassins de récupération des eaux de plate-forme seront tous équipés de systèmes de gestion des pollutions accidentelles. L'interface avec le site IVECO sera regardée avec une vigilance accrue dans les phases d'études ultérieures.

Les préconisations de l'arrêté du 12/07/1999 sont bien respectées (cf. §6.2.3.4 de l'étude d'impact).

Les réseaux existants situés dans les emprises de travaux seront dévoyés dans le cadre des travaux préparatoires. Ce travail s'effectue en coordinations avec les gestionnaires de réseaux.

Je note que le M.O. répond aux demandes de l'ARS concernant la protection des eaux souterraines et alimentation en eau potable.

Bruit

OBSERVATIONS DES ORGANISMES / SERVICES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p><i>L'efficacité des dispositifs de protection acoustiques réglementaires pour un projet en tracé neuf devra être confirmée par une nouvelle campagne de mesure lors de la mise en exploitation et aménagement.</i></p> <p><i>Dans cette optique, toute autre mesure nécessaire pour réduire les nuisances ressenties par la population riveraine au projet devra être mise en place.</i></p> <p><i>Une vigilance particulière devra être apportée aux bruits de chantier, particulièrement en cas de travaux effectués en phase nocturne. Les sources vibratoires devront être de même être contrôlées.</i></p>	<p>Le projet respecte la réglementation en vigueur en matière de bruit.</p> <p>À ce titre, les études de détail postérieures à la DUP comprenant notamment d'autres mesures <i>in situ</i>, permettront de dimensionner précisément les dispositifs acoustiques et de vérifier leur efficacité après mise en service.</p> <p>Pendant le chantier, des arrêtés préfectoraux réglementeront les bruits de chantier prenant notamment en compte les seuils de niveau de bruit diurne et nocturne.</p> <p>Des mesures de seuil de vibration lors des compactages sont également réalisés en phase travaux.</p>	<p>Je note que le M.O. s'engage à mettre en œuvre des mesures postérieures à la D.U.P. pour dimensionner précisément les dispositifs acoustiques et de vérifier leur efficacité après mise en service.</p> <p>Il s'engage également à réglementer pendant les travaux les bruits de chantier en phase nocturne et les sources vibratoires.</p>
Air		
<p><i>Il conviendra de s'assurer que la dégradation de la qualité de l'air et les nuisances perçues par les riverains soient limités.</i></p> <p><i>Les émissions de poussières susceptibles d'impacter les riverains en phase travaux devront être limités par tout moyen utile.</i></p>	<p>Le maître d'ouvrage maintiendra une vigilance particulière à la réduction des nuisances pour les riverains</p> <p>En phase chantier des prescriptions sont imposées par le maître d'ouvrages aux différentes entreprises intervenant pour limiter les impacts sur la qualité de vie des riverains.</p> <p>Pour exemple, des arrosages systématiques et réguliers se seront effectués lors de la phase de terrassement.</p>	<p>De même le M.O. s'engage à prendre des mesures pour limiter la dégradation de l'air et les émissions de poussières.</p>
Nuisances olfactives		
<p><i>Des mesures devront être prises en phase travaux pour réduire les nuisances olfactives ressenties par les riverains (utilisation d'enrobés bitumineux).</i></p>	<p>Afin de limiter les nuisances olfactives, les enrobés seront fabriqués dans des centrales permanentes agréées, extérieures au projet. Seule les mises en œuvre, seront donc éventuellement susceptibles de générer des nuisances. Les amenées de matériaux seront effectuées par des camions bâchés.</p>	<p>Le M.O. s'engage également à prendre des mesures pour limiter les nuisances olfactives.</p>
Lutte anti-vectorielle et limitation de la propagation de l'ambroisie		
<p><i>Des dispositions devront être mises en œuvre afin de ambroisie. Une attention particulière devra être portées sur cette problématique lors de la conception des bassins de rétention.</i></p> <p><i>La propagation des plants d'ambroisie devra être contrôlée.</i></p>	<p>Les travaux feront l'objet d'une autorisation environnementale dans laquelle les prescriptions au titre de la loi sur l'eau seront définies (notamment pour les bassins de rétention et de traitement des eaux de la plate-forme routière) pour être ensuite prise en compte lors de la réalisation du projet.</p> <p>Les prescriptions sur les plantes envahissantes seront mises en œuvre. Se reporter à la mesure M10 « traitement des espèces exotiques envahissantes » ajoutée au chapitre 6.3.3.2 de l'étude d'impact)</p>	<p>La lutte anti-vectorielle et la limitation de la propagation de l'ambroisie sont bien pris en compte par le M.O.</p>

CHAMBRE D'AGRICULTURE DE L'HERAULT

Analyse de l'état initial

OBSERVATIONS DES ORGANISMES / SERVICES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<i>Le périmètre d'étude regroupant 6 communes apparaît réducteur .</i>	Le périmètre retenu apparaît satisfaisant. Il a reçu un avis favorable de la CDPENAF le 18/06/2019, lors de l'étude du dossier d'étude d'impact agricole.	
<i>Afin de limiter la consommation de terres agricoles, un autre tracé aurait pu être retenu.</i>	La comparaison des variantes repose sur une analyse multi-critères, où le critère impact agricole est pris en compte. Les tracés retenus répondent positivement à un maximum de thématiques. On rappelle également que La concertation de 2004 a conduit à retenir pour la section courante, la variante « route de Sète » notamment pour son économie en espaces agricoles et naturels.	
<i>Veiller à ne pas porter atteinte à la stratégie de maintien et de l'agriculture sur le Grand Montpellier. il conviendra d'en tenir compte dans les mesures de compensation</i>	En matière de compensation, les mesures identifiées n'étant pas suffisantes, la maîtrise d'ouvrage fait le choix, en complément, d'abonder un fond à hauteur de la compensation financière retenue. Ce fond a vocation à financer des projets à visée économique, orientés vers les investissements productifs ou commerciaux, et permettant de reconstituer le montant des pertes économiques subies par l'agriculture <u>locale</u> et les exploitants.	Le M.O. a bien pris en compte l'avis de la chambre d'agriculture de l'Hérault et apporte une réponse adaptée à chacune des observations et je constate que : <ul style="list-style-type: none">• Le périmètre d'étude est satisfaisant,• La variante « route de Sète » est la plus économe en espace agricole et naturel,• Les mesures de compensations sont complétées par un fond à vocation à financer des projets à visée économique,• Les ressources en eau sont garanties,• Les dessertes d'exploitation seront maintenues et aucune parcelle ne sera enclavée,• Les risques d'inondation dus à l'artificialisation des sols sont maîtrisés ainsi que les pollutions éventuelles• La localisation des bassins de rétention réduit les emprises sur les parcelles agricoles.
<i>Une attention particulière devra être apportée en termes de réduction des impacts au regard de la ressource en eau.</i>	Les mesures de réduction des effets sur l'agriculture intègrent la question de la ressource en eau dont le remplacement, au besoin, du réseau de sources afin de garantir le maintien de l'alimentation. Durant les travaux, si ceux-ci devaient avoir un impact sur le débit de sources ou forages, des solutions de remplacement seront mises en œuvre.	
<i>Demande de prise en compte de rétablissement des dessertes d'exploitation pour permettre la circulation entre les parcelles et les sièges d'exploitation et aussi l'accès aux sièges pour les activités de vente directe ou d'agrotourisme.</i>	Dans l'emprise du projet, des segments supplémentaires d'accès aux parcellaires pourront venir compléter le maillage principal des rétablissements, sachant qu'aucune parcelle riveraine ne sera enclavée.	
<i>Prise en compte du risque inondation du projet par l'artificialisation des sols et effet de transparence hydraulique négative pour éviter les dégâts qui pourraient être considérables sur les récoltes et les biens agricoles du secteur.</i>	Pour éviter l'augmentation des risques d'inondation, le projet prévoit que chaque impluvium de la plate-forme soit collecté par un réseau et transite par des bassins de traitement type multi-fonctions qui assurent à la fois un rôle d'écrêtement des débits, de décantation de la pollution chronique et de confinement en cas de pollution accidentelle. En sortie de bassin, les eaux sont dépourvues de toutes matières indésirables qui pourraient se retrouver dans les parcelles lors des crues.	
<i>Localisation des bassins de rétention à mener pour limiter l'utilisation de sols à vocation agricole (double peine car consommateur du parcellaire agricole).</i>	La localisation des bassins a été recherchée de manière à réduire les emprises sur les parcelles agricoles, tout en tenant compte des contraintes techniques.	
Effets du projet sur l'économie agricole		

OBSERVATIONS DES ORGANISMES / SERVICES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p><i>Il est noté que le centre équestre du domaine de Biar n'a vraisemblablement pas été enquêté</i></p> <p><i>Demande de vigilance sur l'effet ricochet d'application des mesures compensatoires au sens des espèces protégées , qui peuvent se faire au détriment des zones agricoles .</i></p>	<p>On notera que le dossier a été présenté à la CDPENAF le 18/06/2019. Il a reçu un avis favorable sur l'aire d'étude, les mesures compensatoires proposées (visant notamment la filière viticole) et le montant de compensations complémentaire à ces mesures (calcul conforme à la doctrine départementale).</p> <p>Le domaine se situe hors de la zone d'étude , périmètre perturbé par le projet.</p> <p>Pour mémoire ce périmètre a reçu un avis favorable de la CDPENAF.</p> <p>Le maître d'ouvrage apportera une vigilance particulière à cette question lors des études ultérieures, notamment lors de la réalisation du dossier d'autorisation environnementale unique.</p>	<p>Je note que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La CDPENAF a donné un avis favorable sur les mesures compensatoires et leurs compléments, • Le centre équestre du domaine de Biar est hors du périmètre d'étude confirmé par la CDPENAF, • L'effet ricochet d'application des mesures compensatoires au sens des espèces protégées sera étudié ultérieurement.
Analyse de la séquence Éviter – Réduire - Compenser		
<p><i>Demande de reprise de l'ensemble des propositions et réflexions par les bureaux d'études (page 32 et 33 de l'étude)</i></p> <p><i>Concernant le risque inondation, demande de mise en place de mesures de mitigation comme des reprises de réseaux de drainage, de fossés, voire la création de nouveaux fossés, de mesures de ressuyage, de protections individuelles des exploitations</i></p>	<p>Les mesures présentées sont bien les mesures qui seront étudiées plus finement dans les phases d'études ultérieures pour mise en œuvre dans le cadre du projet.</p> <p>Le projet respecte la réglementation en vigueur de transparence hydraulique afin de ne pas aggraver le risque d'inondation.</p> <p>Les études ultérieures de réalisation du dossier de demande d'autorisation environnementale unique notamment, permettront d'affiner les mesures à mettre en œuvre pour répondre à ces impératifs.</p>	<p>Je relève que les mesures présentées en page 32 et 33 de l'étude seront étudiées plus finement ultérieurement comme les mesures de transparence hydraulique qui le seront dans la demande d'autorisation environnementale.</p>
Mesures de compensation		
<p><i>L'étude aurait gagné en efficience si les pistes de réflexions avaient fait l'objet de discussion avec les entreprises agricoles concernées et structures économiques amont et aval de la zone d'étude globale.</i></p> <p><i>Demande d'avoir une réflexion sur la remobilisation des terres en friches (puisque un constat d'enrichissement a été réalisé sur la zone) pour les exploitations impactées et à plus long terme pour redévelopper l'activité agricole sur la zone.</i></p> <p><i>La mise en place de mécanisme incitatifs pour parvenir à la reconquête des friches. (articles L125-1 et L125-15 du code rural, PAEN, ZAP, AFA) pourrait être envisagée</i></p> <p><i>Demande de redynamiser les filières les plus impactées, comme la viticulture, en ayant le souci de reconstituer le montant des pertes économiques subies par l'agriculture locale.</i></p>	<p>Comme indiqué en page 32 de l'étude, les mesures de réduction des effets du projet ont été travaillées avec les exploitants.</p> <p>La mise en œuvre de compensations foncières est apparue difficile. C'est pourquoi le choix de la maîtrise d'ouvrage s'est porté sur l'abondement d'un fonds destiné à l'agriculture locale.</p> <p>Ce principe a reçu un avis favorable de la CDPENAF.</p> <p>Les terres agricoles prélevées dans le cadre du projet comprennent des friches. Ce phénomène est expliqué par une volonté des propriétaires de ne pas mettre leurs terres en fermage afin de profiter du marché foncier urbain proche. La remobilisation n'a donc pas été identifiée comme opportune ;</p> <p>La mise en œuvre de compensations foncières est apparue difficile. C'est pourquoi le choix de la maîtrise d'ouvrage s'est porté sur l'abondement d'un fonds destiné à l'agriculture locale.</p>	

OBSERVATIONS DES ORGANISMES / SERVICES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
DIRECTION DES SERVICES DÉPARTEMENTAUX DE L'ÉDUCATION NATIONALE		
<i>Projet routier situé sur une zone proche du groupe scolaire Louise Michel de St Jean de Vedas (plan joint). En effet, le COM passera non loin des deux établissements (maternelle et élémentaires). Un ajout de bruit autoroutier pourrait déranger davantage le voisinage de l'école, celle-ci étant déjà "bruyante", et détériorer par ricochet les relations avec le groupe scolaire.</i>	<p>Le projet sera réalisé selon la réglementation en vigueur en matière de bruit. Les protections éventuelles seront dimensionnées selon cette réglementation.</p>	J'ai pu constater dans la pièce E partie II au paragraphe 6.5.1.2 : Effets (en phase exploitation) page 294, que l'école serait dans un niveau sonore compris entre 55-60 et la crèche dans un niveau sonore inférieur à 45 et qu'il est donc pas nécessaire de prévoir une protection supplémentaire.
ENEDIS		
Impact du projet sur le réseau ENEDIS		
<i>ENEDIS attire l'attention du maître d'ouvrage sur le fait que RTE ne semble pas faire partie des destinataires du dossier. RTE est propriétaire du poste source et des équipements HTB (très haute tension) situé dans la zone d'étude.</i>	<p>RTE a bien été destinataire et a remis un avis dans le cadre de la CIS.</p>	
<i>Pour Enedis après recensement 21 câbles moyennes tension sont concernés par la bande du COM (environ 11 km de ligne souterraine HTA et 3 kms en BT). Trois zones ont ainsi été distinguées avec les impacts correspondants sur les ouvrages électriques.</i>	<p>Dans les phases d'études ultérieures, en parallèle des autorisations réglementaires, les impacts sur les différents réseaux feront l'objet d'études de détail (niveau Projet) et, le cas échéant, des conventions seront passées avec ENEDIS pour les études et travaux de dévoiements des réseaux impactés.</p>	<p>Le M.O. a bien pris en compte le réseau ENEDIS qui fera l'objet d'études ultérieures et éventuellement de conventions.</p>
<i>Réflexion à mener pour rétablir l'accès au poste source (RTE)</i>	<p>Un nouvel accès au poste source (RTE), aux riverains et au bassin sera intégré dans le dossier soumis au public.</p> <p>La desserte longe la RM613 et se connecte au chemin des Comportes.</p>	
INSTITUT NATIONAL DE L'ORIGINE ET DE LA QUALITÉ		
<i>L'institut, sans s'opposer au concept même du COM, demande qu'une alternative moins consommatrice d'espace et respectant l'intégrité du vignoble de Juvignac soit étudiée pour le raccordement à l'A750</i>	<p>Pour arrêter un tracé, la comparaison des variantes repose sur une analyse multi-critères, où le critère impact agricole est pris en compte. Les tracés retenus répondent favorablement à un maximum de thématiques. C'est le cas pour l'échangeur nord.</p>	<p>L'impact agricole a bien été pris en compte dans le cadre d'une analyse multicritères concernant le choix du tracé de l'échangeur de Juvignac.</p>
RÉSEAU DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ		
<i>Échangeur nord et ses bretelles de raccordement, mise en conformité de la RD132, échangeur de Gennevaux, et aménagement de la RD132E2 à 2X 2 voies : demande de connaissance du calendrier de réalisation de la phase 1 du COM afin de planifier la dépose de la ligne.</i>	<p>Le calendrier des premiers travaux au niveau de l'échangeur de Gennevaux (réalisé en anticipation du COM dans le cadre de l'intégration de la ligne 5 de tramway, par la TAM) sera communiqué dès que connu ; afin de permettre la planification des premières déposes de pylônes.</p>	<p>Le M.O. répond aux questions techniques de RTE</p>

OBSERVATIONS DES ORGANISMES / SERVICES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<i>Route de Sète, aménagement de la RD132E2 : demande de connaître les profils, les terrassements au plus tôt afin de vérifier la compatibilité avec les ouvrages planifiés</i>	La position exacte et les profils du COM ne seront connus qu'à l'issue de la prochaine phase d'études techniques – postérieurement à l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique.	
<i>Échangeur sud et ses bretelles de raccordement : demande de connaître les profils, les terrassements au plus tôt afin de vérifier la compatibilité avec les ouvrages planifiés</i>	Le tracé du COM et des rétablissements de voiries locales n'impactera pas le fonctionnement du poste d'alimentation de la métropole.	
<i>Demande de réunion physique pour travailler sur ces projets</i>	Des réunions de travail en commun seront organisées autant que besoin.	

SYNDICAT DU BASSIN DU LEZ (SYBLE)

Les cours d'eau

La Mosson.

Le porteur de projet sera particulièrement attentif à la franchissabilité de l'ouvrage situé dans l'échangeur nord, par les espèces terrestres et piscicoles . Des propositions techniques seront faites dans le dossier loi eau

La plaine.

Demande d'intégration des travaux d'amélioration du passage du ruisseau de la plaine sous le remblai de la RN 109, aux travaux prévus pour le passage de la mosson.

Sur l'ensemble des cours d'eau.

- La continuité sur les cours d'eau devra être assurée. Une attention particulière sera portée à la franchissabilité des ouvrages cadre par les espèces terrestres et piscicoles.*
- Les arbres seront marqués et protégés et la zone de chantier clairement délimitée pour éviter toute détérioration de la ripisylve.*

Zones humides

Le document d'incidences du dossier d'autorisation ou de déclaration doit comporter un argumentaire renforcé sur les volets eaux/milieux aquatiques afin

Les caractérisations présentées correspondent au niveau d'étude actuel. Les OA tels que définis répondent à la réglementation de transparence hydraulique .

Les éléments demandés feront l'objet d'études ultérieures. Il sera alors vérifié l'impact sur la perméabilité biologique des ouvrages. L'ensemble de ces éléments sera porté à la connaissance du public lors de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale unique.

Le ruisseau de la Plaine est entièrement canalisé et récupère les eaux du quartier de la Plaine à Juvignac. Son franchissement par la RN109 se situe en dehors du périmètre du projet du COM. À ce stade d'études, aucune intervention n'est prévue sur l'ouvrage existant. Les études ultérieures de réalisation du dossier de demande d'autorisation environnementale unique notamment, permettront d'affiner les mesures en faveur des transparences hydrauliques.

Les études ultérieures de réalisation du dossier de demande d'autorisation environnementale unique notamment DLSE, permettront d'affiner les mesures en faveur des transparences hydrauliques et du maintien des corridors écologiques.

En phase travaux, la DREAL prendra l'appui d'un écologue pour accompagner l'entreprise et s'assurer du respect des préconisations environnementales déterminées dans le cadre de l'autorisation environnementale unique

Je note que l'ensemble des observations émises par le Syndicat du bassin du Lez (SYBLE) a été pris en compte par le M.O. et sera étudié ultérieurement dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale unique.

Au niveau d'étude actuel, aucune zone humide n'a été rencontrée. Les études ultérieures de réalisation du dossier de demande d'autorisation environnementale unique, notamment DLSE,

Je note que l'ensemble des observations émises par le Syndicat du bassin du Lez (SYBLE) a été pris en compte par le M.O. et sera

OBSERVATIONS DES ORGANISMES / SERVICES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>d'évaluer les impacts du projet sur la fonctionnalité des zones humides impactées.</p> <p>Le dossier doit également prévoir toutes les mesures qui seront prises pour atténuer les effets négatifs (cf. disposition A.1-1 du PAGD et la doctrine « éviter, réduire, compenser »), ainsi que les mesures compensatoires qui seront mises en oeuvre par le déclarant ou le pétitionnaire (cf. dispositions A.1-3 et A.1-4 du PAGD)</p> <p>Les zones humides devront être, au maximum, préservées par l'aménagement projeté et en phase chantier et toute dégradation devra être compensée (ratio minimal de 2/1).</p> <p>Pour ce faire le porteur de projet estimera les surfaces de zones humides impactées.</p> <p>La phase chantier devra faire l'objet de recommandations particulières de façon à éviter toute pollution ou impact physique sur le cours d'eau et les zones humides associées.</p>	<p>permettront de plus larges investigations et, au besoin, l'évaluation des impacts demandée.</p> <p>Au niveau d'étude actuel, aucune zone humide n'a été rencontrée. Les études ultérieures de réalisation du dossier de demande d'autorisation environnementale unique, notamment DLSE, permettront de plus larges investigations et, au besoin, la réalisation d'une séquence Éviter Réduire Compenser sur ce milieu.</p> <p>Au niveau d'étude actuel, aucune zone humide n'a été rencontrée. Les études ultérieures de réalisation du dossier de demande d'autorisation environnementale unique, notamment DLSE, permettront de plus larges investigations et, au besoin, la réalisation d'une séquence Éviter Réduire Compenser sur ce milieu.</p> <p>En phase travaux, la DREAL prendra l'appui d'un écologue pour accompagner l'entreprise et s'assurer du respect des préconisations environnementales déterminées dans le cadre de l'autorisation environnementale unique</p>	<p>étudié ultérieurement dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale unique.</p>
<p>Espace minimum de bon fonctionnement des cours d'eau</p> <p>Les Espaces Minimum de Bon Fonctionnement sont en train d'être cartographiés sur le territoire de la Métropole dans le cadre du SCOT et du PLUi. Ces cartographies seront communiquées au maître d'ouvrage afin que ces EMBF soient reportés sur les cartographies du projet de COM.</p> <p>Le maître d'ouvrage sera attentif à la préservation des EMBF du ruisseau de la Fosse, du ruisseau du Rieucoulon et de la Mosson. Le porteur du projet quantifiera l'impact et les EMBF ne pouvant être préservés par les voiries et les ouvrages hydrauliques feront l'objet de mesures compensatoires en concertation avec l'EPTB Lez. Afin de respecter au maximum les EMBF, les passages en viaduc sont recommandés.</p> <p>Le maître d'ouvrage précisera les caractéristiques de l'ouvrage OA12bis sur le Rieucoulon.</p>	<p>L'intégration de ces nouvelles données sera effectuée dans le cadre des études en vue de la demande d'autorisation environnementale unique, notamment DLSE, pour autant qu'elles soient disponibles dans un délai compatible avec le délai d'études du COM.</p> <p>Les études ultérieures de réalisation du dossier de demande d'autorisation environnementale unique, notamment DLSE, permettront de travailler sur les EMBF. Le Syble sera associé à ce travail.</p> <p>L'ouvrage OA12 bis a été construit dans le cadre des travaux de déplacement de l'autoroute A9. Cet ouvrage de décharge du Rieucoulon doit être élargi vers le Sud pour accueillir la bretelle du COM. La structure envisagée est un cadre béton préfabriqué de dimensions 2,5 m x 3,2 m. Il sera allongé de 4,85 m à l'aval, tout en conservant ses caractéristiques.</p>	<p>Je note que l'ensemble des observations émises par le Syndicat du bassin du Lez (SYBLE) a été pris en compte par le M.O. et sera étudié ultérieurement dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale unique.</p>
<p>Zones inondables des cours d'eau et impact hydraulique du projet</p> <p>Page 18 annexe pièce E : les résultats des modélisations issues de l'étude d'Egis et de Setec présentent des différences notables. Comment ces différences sont-elles interprétées ?</p> <p>Au niveau du projet, les résultats d'Egis indiquent entre 50cm et 1 m et les résultats de Setec entre 1 m et 2 m d'eau dans le lit majeur. Quels résultats seront pris en compte ?</p>	<p>Suite à un échange avec le SYBLE, les différences observées sont liées à une lecture erronée des cartes. Les études d'EGIS et SETEC sont bien cohérentes.</p>	<p>Je note que l'ensemble des observations émises par le Syndicat du bassin du Lez (SYBLE) a été pris en compte par le M.O. et sera étudié ultérieurement dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale unique.</p>

OBSERVATIONS DES ORGANISMES / SERVICES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>Afin de limiter la perturbation des écoulements, le dossier indique que les travaux d'ouvrages hydrauliques seront réalisés en période d'étiage et les aires de chantier, les zones temporaires de dépôts ou de stockage de matériaux seront implantées en dehors des zones inondables. Si nécessaire, un pompage des écoulements en amont de l'ouvrage (après mise en place d'un batardeau à l'amont) avec rejet des eaux en aval pourra être mis en place.</p> <p>Dans ce cas, une pêche électrique sera réalisée en amont de travaux dans la zone confinée afin de sauver les poissons présents (Mosson).</p> <p>Le dossier indique que des ouvrages hydrauliques de traversée provisoires seront mis en place sous les pistes de chantier afin de rétablir les écoulements naturels, lorsque la réalisation des travaux nécessite le franchissement d'un talweg ou d'un cours d'eau.</p> <p>Une vigilance météo et un dispositif de mise en relation avec les services de prévisions des crues de la Mosson seront respectés par chaque Entreprise soumissionnaire.</p> <p>Chaque entreprise soumissionnaire élaborera un plan de prévention afin de prévoir les modalités de mise en sécurité du personnel et du matériel de chantier en cas d'annonce de crue.</p> <p>La réalisation du projet entraîne la création de remblais dans cette zone inondable, liés soit au projet en lui-même soit aux 4 bassins situés en zone inondable.</p> <p>Au total, le volume de terrassement en zone inondable représente 80 000 m3. Le dossier devra indiquer où sont prévues les compensations des volumes de remblai.</p> <p>Une zone d'expansion de crue est présente sur le Rieucoulon au niveau du rond-point du Rieucoulon (Cf cartographie observatoire).</p> <p>Le dossier devra démontrer que le projet n'aura pas d'impact sur cette ZEC. S'il y en a un, des mesures compensatoires seront envisagées.</p>	<p>Les études ultérieures de réalisation du dossier de demande d'autorisation environnementale unique, notamment DLSE, permettront de travailler sur l'émergence de ce type de mesure. Le Syble sera associé à ce travail.</p> <p>Le maître d'ouvrage imposera la mise en place de telles mesures aux entreprises amenées à travailler sur le chantier.</p> <p>Les précisions demandées sur la localisation des compensations des volumes de remblai seront définies précisément dans les études ultérieures et présentées dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale.</p> <p>Dans ce même dossier, il sera précisé l'analyse de l'impact du projet sur les zones d'expansion de crue et les éventuelles mesures de compensation nécessaires.</p>	
Compensation à l'imperméabilisation et traitement de la pollution		
<p>Les modalités de traitement des eaux pluviales de plate-forme sont rappelées. Il est demandé dans les zones de traversée du périmètre de protection rapprochée du captage, des dispositifs empêchant les sorties de route en cas d'accident seront mis en place, afin de réduire le risque de déversement des véhicules et en conséquence le risque de pollution des eaux souterraines.</p>	<p>Les dispositifs de retenue implantés sur la voie en matière de sécurité routière sont conçus pour éviter les accidents de ce type.</p>	<p>Le projet prend bien en compte les modalités de traitement des eaux pluviales pour réduire le risque de pollution des eaux souterraines.</p>
Nappes d'eau souterraines		
<p>L'ouvrage sur l'A709 est implanté dans le périmètre de protection du captage de Flès. La profondeur des fondations d'ouvrage n'est pas connue à ce stade d'avancement du projet. Les études géotechniques préconisent d'ancrez les fondations de cet ouvrage à environ 20 mètres de profondeur.</p> <p>Selon le rapport hydrogéologique du captage de la Lauzette (abandonné actuellement), qui se trouve à proximité du captage de Flès, la nappe captée</p>	<p>Le chapitre 6.2.3.3 présente toutes les mesures prévues en faveur des eaux souterraines pendant le chantier. Elles sont rappelées brièvement ici :</p> <ul style="list-style-type: none"> - consignes données aux entreprises dans le cadre des DCE, - mises en place d'un assainissement provisoire, 	<p>Je note que l'ensemble des observations émises par le Syndicat du bassin du Lez (SYBLE) a été pris en compte par le M.O. et sera étudié ultérieurement dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale unique.</p>

OBSERVATIONS DES ORGANISMES / SERVICES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>pour l'alimentation en eau potable est à 23 mètres en dessous du TN et les formations géologiques sont à priori des calcaires fissurés dans ce secteur. La probabilité que les travaux de réalisation des fondations atteignent la nappe est donc non négligeable, pouvant générer une perturbation des écoulements souterrains.</p> <p>- Le dossier précisera les mesures prises pour éviter toute contamination ou tout impact sur l'écoulement de la nappe.</p> <p>Les mesures de protection des eaux superficielles (fossés de collecte, bassin de traitement, etc.), pendant la phase travaux, participeront à la protection des ressources en eaux souterraines.</p> <p>Demande :</p> <p>- Les préconisations données aux entreprises comprendront l'interdiction de positionner les installations de chantier aux abords immédiats de cours d'eau afin d'éviter les pollutions accidentelles par transmission du cours d'eau aux nappes souterraines.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - interdiction de positionner les installations de chantier aux abords immédiats des cours d'eau, - interdiction dans les périmètres de protection rapprochées des captages AEP de déversements, rejets, dépôts d'effluents, procédés de fabrication, stockage activités mettant en œuvre des produits toxiques ou dangereux, installation de décharges, dans le respect de l'arrêté préfectoral du captage de Flès, - en cas d'impact supposé, des mesures de suivi quantitatif et qualitatif pourront être envisagées en concertation avec les services de l'État et les collectivités. <p>Des précisions seront définies précisément dans les études ultérieures et présentées dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale.</p> <p>Le maître d'ouvrage imposera des mesures permettant d'éviter les pollutions accidentelles aux entreprises amenées à travailler sur le chantier.</p>	
<h3>Pollutions durant les travaux</h3> <p>Demande d'ajout des éléments suivants concernant la prévention des pollutions accidentelles durant les travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le dossier sera complété en précisant que les dispositifs de décantation et filtration et les réseaux provisoires seront mis en place avant le début du chantier. Un plan avec l'ensemble de ces dispositifs sera fourni dans le dossier. • Les barrages filtrants anti-MES et anti-hydrocarbures seront automatiquement aménagés dès l'installation e chantier sur les cours d'eau Rieucoulon, Fosse et particulièrement la Mosson en aval des travaux. Un suivi en continu des MES, de la température, de l'oxygène dissous à l'amont et à l'aval des travaux permettra de vérifier l'efficacité de ces mesures. Des seuils de vigilance et d'arrêt du chantier sur ces 3 paramètres seront précisés. La différence de valeur sur les paramètres oxygène dissous et turbidité sera calculée et des seuils de vigilance et d'arrêt par rapport à ces résultats seront définis. Ces valeurs devront être validées scientifiquement. L'ensemble de ces mesures et de ces vérifications seront réalisées par un bureau d'études spécialisé dans le domaine et mis en ligne sur un site pour le suivi. 	<p>Le chapitre 6.2.4.3 présente toutes les mesures prévues en faveur des eaux superficielles en phase travaux.</p> <p>Il sera complété avant présentation au public ; notamment avec les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les dispositifs de décantation et filtration et les réseaux provisoires seront mis en place avant le début du chantier • l'entreprise assurera un entretien régulier des dispositifs qui seront changés quand un colmatage aura été constaté • l'entreprise établira un plan de l'ensemble des dispositifs qu'il diffusera au MOE/MOA pour validation <p>Les études ultérieures de réalisation du dossier de demande d'autorisation environnementale unique, notamment DLSE, permettront de valider ou de compléter ce dispositif.</p>	<p>Je note que l'ensemble des observations émises par le Syndicat du bassin du Lez (SYBLE) a été pris en compte par le M.O. et sera étudié ultérieurement dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale unique.</p>

OBSERVATIONS DES ORGANISMES / SERVICES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<ul style="list-style-type: none"> Le barrage filtrant prévu sera lesté sur le fond, vérifié quotidiennement et changé quand le colmatage sera constaté. 		
DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER DE L'HÉRAULT		
Transports-déplacements		
Demande d'éléments concernant d'éventuels problèmes de saturation des voiries métropolitaines susceptibles d'accueillir les trafics apportés par le COM	L'étude de trafic réalisée pour le COM ne conduit pas à identifier des problèmes de saturation sur le réseau secondaire. Au contraire, l'objectif de décharge des voiries métropolitaines afin de leur rendre un usage urbain, délesté du trafic de transit est bien atteint.	
Demande d'éléments concernant les équipements en faveur des transports en commun	Des surlageurs permettant la circulation des transports collectifs sur BAU ont été ajoutées depuis les bretelles d'échange avec l'A750 est, dans l'échangeur nord, jusqu'à l'échangeur du Rieucoulon. Au-delà de l'échangeur de Rieucoulon, les contraintes du site ne permettent pas d'intégrer ces surlageurs à l'emprise du COM.	Je relève que le M.O. répond aux demandes formulées par la DDTM 34 et constate donc que :
Demande de précision sur le traitement du carrefour Gennevaux	L'ouvrage de franchissement du carrefour à feu aménagé dans le cadre de la construction du tram L5, ainsi que les bretelles de raccordement seront construites par la Métropole de Montpellier, en anticipation de la construction du COM. Cet aménagement fera partie intégrante du projet de COM	
Présentation complexe du raccordement sud entre A709 et échangeur de Rieucoulon ; demande d'amélioration afin de garantir une bonne compréhension par le public.	Le chapitre 3.3.3 de l'étude d'impact, ainsi que le plan sont amendés pour faciliter la compréhension.	
L'attention est attirée sur la problématique de la signalisation directionnelle.	Les principaux équipements de sécurité et d'exploitation sont présentés dans la pièce C au chapitre 6.5. La signalisation directionnelle est étudiée dans des études non comprises au présent dossier d'enquête.	
Demande d'intégration d'itinéraires en faveur des modes actifs.	La définition d'itinéraires cyclables (rétablissements et accompagnements supplémentaires) apparaît en chapitre 6-4-4 de l'étude d'impact. Afin de compléter le dispositif déjà présenté, des surlageurs ont été ajoutées, en particulier sur le OA, afin de permettre l'intégration de pistes cyclables confortables.	
Demande d'informations sur l'accueil des transports exceptionnels	La faisabilité de l'adaptation des OA (lorsque nécessaire) pour intégration au Réseau à Grande Circulation sera étudiée dans la prochaine phase d'étude	
Eau et risques		
Pas de remarque particulière. Demande de précision sur les recherches de sites de compensation des remblais en zone inondable.	La localisation des compensations des volumes de remblai sera définie précisément dans les études ultérieures et présentées dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale.	Je note que le M.O. s'engage à définir, dans le cadre du dossier de demande d'autorisation

OBSERVATIONS DES ORGANISMES / SERVICES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<i>Il appartiendra au pétitionnaire d'apporter tous les éléments réglementaires liés à l'eau, aux risques et ainsi que pour les exigences Natura 2000 engendrées par le projet</i>		environnementale, la localisation des compensations des volumes de remblai.
Urbanisme <i>Mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Le SCOT arrêté en juillet 2018 intègre déjà le projet du COM</i>		
<i>Commune de Juvignac</i> <i>Il y a lieu de rectifier les erreurs matérielles sur l'emplacement réservé pour obtenir une cohérence entre le plan de zonage, la liste des emplacements réservé et le dossier de mise en compatibilité.</i> <i>Il convient de tenir compte de la deuxième modification simplifiée en date du 2 octobre 2017.</i> <i>Dossier à compléter par les servitudes d'utilité publique (câble électrique et protection de télécommunication)</i>	<p>Sur la commune de Juvignac, la référence à l'emplacement réservé sera vérifiée et modifiée si nécessaire.</p> <p>La deuxième modification simplifiée en date du 2 octobre 2017 sera ajoutée, même si elle ne concerne pas la zone du projet.</p> <p>Les servitudes d'utilité publique seront ajoutées au dossier d'étude d'impact.</p>	<p>Je retiens que le M.O. prend bien note des observations de la DDTM 34 et s'engage à modifier la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Juvignac et Saint-Jean-de-Védas.</p>
<i>Commune de St Jean de Védas</i> <i>le projet impact fortement la commune de par son emprise et sa traversée au sein de zones à urbaniser ou urbaines.</i> <i>Dossier à compléter par les servitudes d'utilité publique présentes et nombreuses sur le tracé (périmètre de captage, servitude voie ferrée, canalisation de gaz, canalisations électriques et servitudes de télécommunications)</i> <i>Si plusieurs emplacements réservés inscrits alors matérialisation différente par des trames pour chaque emplacement réservé.</i> <i>Adapter l'échelle des plans pour que le public puisse apprécier l'impact du projet.</i>	<p>Pour la commune de Saint-Jean-de-Védas, le figuré des emplacements réservés sera repris.</p> <p>Les servitudes d'utilité publique seront ajoutées au dossier d'étude d'impact.</p> <p>La Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme fera l'objet d'un examen conjoint avec les collectivités porteuses des plans et programmes d'urbanisme.</p> <p>Cette phase réglementaire sera l'occasion d'adapter le dossier de MECDU avant sa présentation au public.</p> <p>Des plans de recollement pourront être intégrés au dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.</p>	
Agriculture et forêt <i>Agriculture</i> <i>Impact sur l'économie agricole mesures de compensation collective agricole à mettre en place</i> <i>Étude préalable doit être présentée en CDPENAF</i> <i>Forêt</i> <i>La réglementation sur les obligations de défrichement est rappelée.</i> <i>La DDTM 34 attire l'attention de la Maîtrise d'Ouvrage sur l'importance de la maîtrise foncière.</i>	<p>L'étude d'impact sur l'économie agricole a reçu un avis favorable de la CDPENAF en séance du 18/06/2019.</p> <p>La Maîtrise d'Ouvrage tiendra compte de ces éléments.</p>	<p>Je note que conformément aux souhaits de la DDTM 34 :</p> <ul style="list-style-type: none">• la CDPENAF a été consultée et qu'elle a donné un avis favorable aux mesures de compensation collective relative à l'impact sur l'économie agricole,• que le M.O. tiendra compte de la réglementation sur les obligations de défrichement et de la maîtrise foncière.

OBSERVATIONS DES ORGANISMES / SERVICES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
DÉLÉGATION MILITAIRE DÉPARTEMENTALE		
La Délégation Militaire de L'Hérault a bien pris connaissance du projet et n'émet pas d'avis contraire à sa réalisation en l'état.		
OFFICE NATIONAL DES FORêTS		
Après étude des différentes pièces du dossier l'Office National des Forêts n'a pas d'observation particulière à faire. En effet d'une part aucun terrain relevant du Régime Forestier n'est concerné par l'emprise du projet et, d'autre part les préconisations en phase travaux relatives à la préservation de l'environnement (espèces et milieux) semblent adaptées.		L'ONF n'a pas de terrain concerné par le projet et considère que les préconisations en phase travaux relatives à la préservation de l'environnement (espèces et milieux) semblent adaptées.
DIRECTION INTER DÉPARTEMENTALE DES ROUTES Massif Central		
Avis favorable au choix de la variante de raccordement nord sur l'A750.		Vu et noté.
Il aurait été souhaitable d'identifier clairement et nommément le futur exploitant du COM section courante depuis le raccordement à l'A750 jusqu'à l'échangeur de Rieucoulon comme étant la DIR Massif Central, et le gestionnaire autoroutier pour la section en trémie.	La répartition des domanialités qui est proposée sera confirmée ou amendée suivant les résultats des concertations ultérieures des exploitants.	
Il aurait été également utile d'expliquer l'organisation des services routier de l'Etat et la répartition des rôles entre la maîtrise d'ouvrage et l'exploitant.	Cette mise à jour va être réalisée	
Demande d'ajustement de la cartographie présentée en matière de domanialité afin d'intégrer l'ensemble des bretelles de l'échangeur nord sous gestion Etat.	L'exploitant sera associé systématiquement aux études ultérieures concernant sa thématique.	Je note, qu'à sa demande, la DIR MC sera associée aux études ultérieures concernant :
Demande d'association de la DIR à la mise au point du programme d'équipement , lors des études ultérieures.		<ul style="list-style-type: none"> • Le programme d'équipement, • La faisabilité de l'adaptation des OA pour intégration au Réseau à Grande Circulation, • L'établissement des dossiers d'exploitation sous chantier (DESC), • Les aménagements paysagers, • Toute thématique de son ressort.
Demande de disposer d'une BAU de largeur suffisante pour assurer l'exploitation	La largeur prévue pour les BAU est de 3 m.	
L'exploitant indique que le COM sera un itinéraire de convoi exceptionnel et que le dimensionnement des ouvrages devra en tenir compte	La faisabilité de l'adaptation des OA (lorsque nécessaire) pour intégration au Réseau à Grande Circulation sera étudiée dans la prochaine phase d'étude	
Demande d'association de l'exploitant à l'établissement des DESC	L'exploitant sera associé systématiquement aux études ultérieures concernant sa thématique.	
Les aménagements paysagers devront être conçus de manière à minimiser les contraintes d'entretien ultérieure	Cette demande sera prise en considération lors de la définition de ces aménagements.	
Demande de réalisation des prochaines phases d'étude en concertation avec la DIR MC, futur exploitant.	L'exploitant sera associé systématiquement aux études ultérieures concernant sa thématique.	

2.3. CONSULTATION DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Les collectivités locales concernées par le projet ont été consultées :

Conseil départemental de l'Hérault,
Montpellier Méditerranée Métropole,

Commune de Juvignac,
Commune de Montpellier,

Commune de Saint-Jean-de-Véda

Leurs observations, les réponses du maître d'ouvrage et les commentaires du commissaire enquêteur sont présentés dans le tableau ci-après.

OBSERVATIONS DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L'HÉRAULT. Avis favorable, 28 mai 2019		
<p>Le projet de Contournement Ouest de Montpellier revêt un caractère particulièrement important pour l'aire urbaine concernée tout comme la déviation Est de Montpellier portée par le Département. Ces deux projets constituent les derniers maillons du contournement routier de Montpellier trop longtemps fifféré.</p> <p>A cet effet je ne peux que me satisfaire de la reprise de ce projet et de l'organisation de l'enquête publique fin 2019</p>		
Plan de financement		
<p>Le projet COM est inscrit dans le contrat Plan État/Région 2015-2020 à hauteur de 25 M€ pour l'État et 14M€ par la Région, le Département de l'Hérault et la Métropole de Montpellier.</p> <p>Cette amorce de financement permet la réalisation des études, des acquisitions foncières et peut-être les premiers travaux.</p> <p>Le dossier indique que la suite du financement sera définie dans le cadre des prochains Contrat Plan État Région sans plus de précisions.</p> <p>L'absence de plan financier détaillé peut représenter une fragilité juridique dans le cadre de l'enquête publique</p>	<p>L'opération est inscrite au CPER actuel pour sa première phase de financement et sa poursuite sera assurée sur le CPER suivant selon une clef de participation de cofinanceurs qui sera négociée lors de la préparation du CPER ;</p>	<p>Le plan de financement du projet doit être présenté dans le cadre de la DUP. Son inscription au CPER actuel pour la première phase n'est pas suffisante.</p>
Approche multimodale du projet		
<p>De par son importance stratégique en termes de maillage du réseau routier sur le territoire, et au regard des enjeux de mobilité, le Contournement Ouest de Montpellier doit contribuer au développement d'une véritable offre multimodale.</p> <p>Aussi, il convient de prendre en considération et de favoriser les accès aux différents Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) projetés par la Métropole de Montpellier à travers ses SCoT et PDU. Réserver des emprises nécessaires à la mise en place d'un Car à Haut Niveau</p>	<p>Des surlageurs permettant la circulation des transports collectifs sur des voies réservées ont été ajoutées depuis les bretelles d'échange avec l'A750 est, dans l'échangeur nord, jusqu'à l'échangeur du Rieu Coulon. Au-delà de l'échangeur de Rieu Coulon, les contraintes du site ne permettent pas d'intégrer ces surlageurs à l'emprise du COM. Les emprises du projet de l'échangeur A750<-> COM prévu actuellement, permettent d'intégrer ultérieurement l'aménagement de Voies Réservées aux Transports en Commun (VRTC) sur BAU.</p>	<p>Le M.O. prend bien en compte les demandes du Conseil départemental de l'Hérault concernant les surlageurs à mettre en place dans les bretelles d'échange avec l'A750 et dans l'échangeur nord, jusqu'à l'échangeur du Rieu Coulon ainsi qu'en faveur des circulations douces.</p>

OBSERVATIONS DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>de Services (CHNS) permettant de relier le PEM de Gignac vers les PEM métropolitains semble opportun voire indispensable à la fois pour la Métropole de Montpellier et pour son raccordement au cœur de l'Hérault. Dans cette optique, les BAU devraient être dimensionnées pour pouvoir être transformés en site propre pour les cars.</p> <p>Enfin, les modes actifs, (piétons et cycles) doivent être complètement intégrés dans ce projet en corrélation avec le Schéma Directeur des Modes Actifs de Montpellier Méditerranée Métropole. Le COM devra notamment ne pas créer de rupture et assurer la transparence au regard du réseau cyclable en cours de développement par la Métropole.</p>	Des aménagements (intégrations de surlargeurs sur les ouvrages notamment) en faveur des circulations douces, ont été intégrées au projet, afin de répondre à ces demandes.	
MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE. Avis favorable (délibération du Conseil de Métropole en date du 23 mai 2019)		
Configuration générale et insertion du projet		
<p>Dans l'optique de faire jouer un rôle multimodal, les BAU du COM doivent pouvoir être transformées en site propre</p> <p>Il convient que le COM prenne en considération les orientations du SCOT en matière d'intégration paysagère et de politique agro-environnementale</p> <p>Il convient de revoir les modalités de traitement de l'aspect collinaire de la crête de Bellevue.</p>	<p>Des surlargeurs permettant la circulation des transports collectifs sur BAU ont été ajoutées depuis les bretelles d'échange avec l'A750 est, dans l'échangeur nord, jusqu'à l'échangeur du Rieucoulon. Au-delà de l'échangeur de Rieucoulon, les contraintes du site ne permettent pas d'intégrer ces surlargeurs à l'emprise du COM.</p> <p>Les résultats présentés prennent en compte les éléments issus du SCOT en cours.</p> <p>L'analyse d'autres solutions techniques sera réalisée dans les phases ultérieures</p>	<p>Le M.O. ne répond pas à la demande de la Métropole consistant à ce que les BAU du COM soient transformés en site propre pour leur faire jouer un rôle multimodal.</p> <p>Le projet prend bien en compte les orientations du SCOT en matière d'intégration paysagère et de politique agro-environnementale</p> <p>Je note que les modalités de traitement de l'aspect collinaire de la crête de Bellevue seront traitées dans les phases ultérieures</p>
Configuration des échangeurs		
<p>Échangeur Nord :</p> <ul style="list-style-type: none"> - réduire l'emprise foncière de point d'échange, - déconstruction des bretelles inutiles. - regarder la possibilité éventuelle de réservé des emprises pour un site propre au niveau de l'échangeur, dans l'optique d'accueillir une future ligne de Car à Haut Niveau de Service permettant notamment de relier le PEM de Gignac en constitution au PEM tramway de la Mosson et aux PEM situés le long du COM. 	<p>L'ensemble du tracé fera l'objet d'études plus fines dans les phases ultérieures. La possibilité de réduction d'emprise sera regardée dans ce cadre.</p> <p>Les bretelles inutiles seront détruites.</p> <p>Le projet n'intègre pas d'aménagement dédié à ce besoin ultérieur. En particulier les ouvrages de l'échangeur A750/COM ne présentent pas des surlargeurs permettant une circulation de Car sur site propre ni sur BAU.</p> <p>Pour autant, les emprises du projet de l'échangeur A750<-> COM prévu actuellement, permettent d'intégrer ultérieurement</p>	<p>Je prends acte de la réponse du M.O. concernant l'étude de la possibilité de la réduction de l'emprise foncière au niveau de l'échangeur Nord et de la destruction des bretelles inutiles.</p> <p>Je note également que la largeur des bandes d'arrêt d'urgence a été portée à 3.50 mètres pour garantir la possibilité d'un partage des usages avec l'implantation d'une voie réservée aux transports en commun.</p>

OBSERVATIONS DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p><i>Échangeur du Rieucoulon : prévoir l'emprise nécessaire à l'intégration de pistes cyclables et trottoirs le long de la RM 613</i></p> <p><i>Échangeur Sud COM/A709/RM612</i></p> <p><i>Par rapport à l'étude urbaine du Pôle d'échanges Montpellier-Sète de 2007, 3M souhaite voir compléter les mouvements entre le COM et RM612 afin que les flux de transit ne se confondent pas avec les flux d'échanges au niveau des zones commerciales de St-Jean de Védas.</i></p>	<p>l'aménagement de Voies Réservées aux Transports en Commun (VRTC) sur BAU (hors ouvrages d'art).</p> <p>L'aménagement d'une voie en site propre, dissociée de la BAU, nécessiterait de nombreux ouvrages de franchissement des bretelles, et des voies d'insertion, très consommatrices d'espaces supplémentaires.</p> <p>Des aménagements (intégrations de surlargeurs sur les ouvrages notamment) en faveur des circulations douces, ont été intégrées au projet, afin de répondre à cette demande</p> <p>Les fonctionnalités assurées par l'échangeur sud, A709 ↔ COM ont été actées, en conformité avec l'expression du public, dans la cadre du bilan dressé par arrêté préfectoral du 18 août 2017.</p> <p>Pour rappel, les mouvements assurés sont les suivants :</p> <p>COM ↔ A709 Es</p> <p>COM ↔ A709 ouest</p> <p>zone d'activité Sud ↔ A709 est,</p> <p>Les mouvements COM<-> RM 612, accueillant le flux de transit et l'accès aux zones commerciales localisées au sud de l'A709, sont assurés par le carrefour projeté RM612/Rue Jean Bène, les contre-allées prévues de part et d'autre du COM, et le demi-diffuseur de Bellevue</p> <p>Les bretelles demandées pour faciliter les mouvements de transit COM <-> RM 612 présentent de fortes non conformités aux règles de l'art garantissant la sécurité des usagers.</p> <p>Dans le cadre des études ultérieures, la possibilité d'implanter de tels itinéraires en dérogation à ces règles sera approfondie.</p>	<p>L'absence de surlargeurs sous les ouvrages d'art de l'échangeur A750/COM ne peut se concevoir qu'en cas de circulation des cars sur des itinéraires ne passant pas sous les ouvrages d'art, car sinon ce serait contradictoire avec la possibilité qui est offerte d'envisager la création d'un CHNS circulant sur BAU, reliant Gignac aux pôles d'échange de la Métropole des tramway 1+3 à Moisson, 5 à Gennevaux et 2 à mas de Grille, ainsi que d'un BHNS reliant ces pôles d'échange entre eux.</p> <p>Dans des études ultérieures je demande au M.O. de revoir avec la Métropole les mouvements entre le COM et la RM 612.</p> <p>Montpellier Agglomération demande que soient complétées les bretelles de raccordement entre le COM et la RM612 pour faciliter la connexion des 2 voies en évitant que le trafic de transit soit mêlé au trafic de desserte des zones commerciales du secteur. Dans ce secteur où les du COM peuvent être étudiés sur la base d'une vitesse maximale de 70 km/h, en maîtrisant les emprises du projet, l'intégration dans le projet les bretelles demandées présente un intérêt majeur, d'une part, en termes de connexion entre les agglomérations de Montpellier et de Sète et d'autre part, en termes de sécurité et de fluidité du trafic, en déconnectant les flux de transit et d'échange au niveau de zones d'activités et commerciales densément fréquentées</p>
Configuration des rétablissements des voies de communication		
<p><i>Rétablissement sur la section Gennevaux / Bellevue :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - desserte locale et insertion des modes actifs : prévoir de porter le franchissement du chemin des oliviers et de Bellevue de manière à prendre en compte les modes actifs - accès à la partie est de la zone d'activité du Rieucoulon : étudier un tracé alternatif de moindre impact sur le parc des grisettes. 	<p>Des aménagements (intégrations de surlargeurs sur les ouvrages notamment) en faveur des circulations douces, ont été intégrées au projet, afin de répondre à cette demande.</p> <ul style="list-style-type: none"> - les tracés de rétablissements ont été réalisés en respectant au maximum les usages actuels ou projetés sur les secteurs impactés. 	<p>Je relève que le M.O. prend en compte les demandes de la Métropole :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intégration de surlargeurs sur les rétablissements sur la section Gennevaux / Bellevue,

OBSERVATIONS DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p><i>Rétablissement sur la section séquence urbaine du Pôle d'échanges urbains Montpellier / Sète : prévoir la mise en œuvre du concept de pôle d'échanges urbains</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Route de Lattes : élargissement de l'ouvrage à 22 m - Ligne 2 de tramway : élargissement de l'ouvrage à 28 m - Rue Théophraste Renaudot : élargissement de l'ouvrage à 14 m - Rue de la Condamine : élargissement de l'ouvrage à 14 - Rue Jean Bène : élargissement de l'ouvrage à 19 m <p><i>Contre-allées urbaines : prévoir une largeur minimale permettant l'intégration de Pistes cyclables</i></p>	<p>Une optimisation de ce rétablissement sera recherchée dans les phases d'études ultérieures</p> <p>Des aménagements (intégrations de surlargeurs sur les ouvrages notamment) en faveur des circulations douces, ont été intégrées au projet, afin de répondre à ces demandes.</p> <p>Le projet actuel prévoit, pour chaque contre-allée : deux voies de circulation routière, un trottoir d'une largeur réglementaire de 1,4 m de part et d'autre de ces voies, et une piste cyclable de 3 m.</p> <p>Les études ultérieures permettront de regarder la faisabilité d'un élargissement des trottoirs, au regard des contraintes du site (zone urbaine dense)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Respect des tracés de rétablissement en conformité avec les usages actuels ou projetés, • Études ultérieures d'un tracé alternatif de moindre impact sur le parc des Grisettes, • Mise en œuvre du concept de pôle d'échanges urbains Montpellier / Sète.
Continuités cyclables		
<p><i>Sur la séquence Rieucoulan / Gennevaux, l'itinéraire cyclable serpente d'une rive à l'autre du COM : privilégier un passage plus direct</i></p>	<p>Le tracé a été ajusté dans l'étude, pour rester sur la rive ouest du COM.</p>	Je prends acte de la réponse du M.O.
<p><i>Demande d'avoir une emprise minimale pour les pistes cyclables de 3,20 m au niveau de tous les franchissements prévus.</i></p>	<p>Des aménagements (intégrations de surlargeurs sur les ouvrages notamment) en faveur des circulations douces, ont été intégrées au projet, afin de répondre à cette demande.</p>	Le M.O. répond favorablement à la demande de la Métropole.
Enjeux environnementaux		
<p><i>Définition des mesures de compensation environnementales : détailler ces mesures</i></p>	<p>Les mesures intégrées au dossier présentent un niveau de définition correspondant au niveau d'étude actuel. Les études ultérieures permettront d'étudier la possibilité de détailler ces mesures. Elles seront présentées dans le cadre de l'enquête publique concernant l'autorisation environnementale unique.</p>	
<p><i>Impact sur les espaces agro-naturels : limiter au maximum l'emprise du COM, dans le respect des prescriptions du SCOT</i></p>		
<p><i>Veiller en particulier au traitement des zones humides du secteur de la Mosson et à la limitation des emprises de l'échangeur nord afin de conserver au maximum la fonctionnalité de corridor écologique.</i></p>	<p>Le projet ne rencontre pas de zone humide, il n'y a donc pas de mesure compensatoire prévue. Concernant l'échangeur nord : il sera l'objet d'études plus fines dans les phases ultérieures. La possibilité de réduction d'emprise sera regardée dans ce cadre</p>	Je prends note que les enjeux environnementaux feront l'objet d'études ultérieures en particulier dans le cadre de la demande de l'autorisation environnementale unique.
<p><i>Sur la séquence Rieucoulan / Gennevaux, rechercher un moindre effet d'emprise afin de minimiser l'impact sur le corridor écologique qui met en relation la Mosson et le Rieucoulan.</i></p>	<p>L'ensemble du tracé sera l'objet d'études plus fines dans les phases ultérieures. La possibilité de réduction d'emprise sera regardée dans ce cadre</p>	
Enjeux en matière d'agriculture		

OBSERVATIONS DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p><i>Mise à disposition de l'étude préalable agricole : manquante au dossier présenté.</i></p> <p><i>Séquence « Éviter – Réduire – Compenser » : attachement de la métropole à la mise en place de compensations agricoles permettant la consolidation de l'économie agricole locale.</i></p> <p><i>Porter une attention particulière aux impacts éventuels du COM sur l'économie agricole et la stratégie de redéploiement agricole d'une future Association Foncière Agricole Autorisée, projetée sur le territoire des communes de Grabels, Juvignac, Saint Georges d'Orques, Murviel-lèsMontpellier, Pignan, Lavérune et Saint Jean de Védas.</i></p>	<p>Le dossier d'étude agricole a été mis à disposition sur le site internet du projet.</p> <p>Par ailleurs, il a été présenté en CDPENAF le 18 juin 2019 et a reçu un avis favorable sur les thématiques aire d'étude, mesures compensatoires et montant des compensations.</p> <p>La maîtrise d'ouvrage fait le choix ici d'abonder un fond à hauteur de la compensation financière retenue. Ce fond a vocation à financer des projets à visée économique, orientés vers les investissements productifs ou commerciaux, et permettant de reconstituer le montant des pertes économiques subies par l'agriculture locale et les exploitants.</p> <p>La concertation avec les acteurs locaux se poursuivra durant les phases du projet afin d'appréhender les éventuels impacts.</p>	<p>Les compensations financières agricoles ont été bien prises en compte par le M.O. et approuvées par la CDPENAF.</p>
Questions relatives à l'hydraulique		
<p><i>Pour l'ensemble des cours d'eau : il convient de prendre en considération la crue exceptionnelle</i></p>	<p>La crue exceptionnelle a été prise en compte dans l'étude hydraulique.</p>	<p>Compte tenu du changement climatique et des évènements pluvieux vécus actuellement, il conviendrait de prendre en compte une crue dont la côte serait au-delà de la crue exceptionnelle.</p>
Enjeux environnementaux		
<ul style="list-style-type: none"> - la compensation des zones de remblais devra être précisée - les ouvrages étant sensibles au risque d'embâcle, il conviendra de les dimensionner pour réduire ce risque. <p>Franchissement de la Mosson :</p> <ul style="list-style-type: none"> - demande de garantie de la non aggravation de la situation sur Juvignac - demande de prévoir des berges de rive pour l'entretien <p>Franchissement du Rieucoulon</p> <p>demande de prendre en compte en entrants : données Egis 2017</p> <p>Gestion des eaux pluviales de la plate-forme</p>	<p>Afin de gérer le risque d'obstruction par les embâcles, en amont des OA, un dispositif pour retenir les macrodéchets et corps flottants va être recherché. A défaut, des surlargeurs des OH seront étudiées.</p> <p>Le projet répond à l'obligation réglementaire de transparence hydraulique afin de ne pas créer d'effets négatifs en amont.</p> <p>L'aménagement de l'ouvrage de la Mosson sera défini plus précisément dans les études de détail et sera présenté dans le dossier d'autorisation environnementale.</p> <p>La réalisation des études générales se fait sur la base d'études spécifiques les plus récentes possibles; lors des études futures et pour l'autorisation au titre de la loi sur l'eau en particulier, les données disponibles les plus récentes seront utilisées.</p> <p>Les bassins ont été dimensionnés selon le référentiel DDTM34 et les préconisations de dimensionnement issues des réglementations locales, propre à chaque commune traversée.</p>	<p>Je prends note que les enjeux environnementaux feront l'objet d'études ultérieures en particulier dans le cadre de la demande de l'autorisation environnementale unique.</p>

OBSERVATIONS DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
- demande de prendre en compte le référentiel DDTM34 pour le dimensionnement des bassins - demande de dispositif anti pollution	Tous les bassins de traitement des eaux de la plate-forme sont équipés de système anti-pollution.	
Questions relatives à la mise en compatibilité des PLU		
<i>Rappel de l'obligation de procéder à une concertation spécifique des collectivités sur cette thématique.</i> <i>De nombreuses demandes spécifiques sont portées à l'attention de la maîtrise d'Ouvrage, concernant le territoire métropolitain au titre du Scot et les communes au titre de leurs PLU.</i> <i>Non reprises ici de façon exhaustive.</i>	La procédure d'examen conjoint, avec notamment les gestionnaires du SCOT et des PLU est bien prévue au calendrier de l'opération. Le dossier proposé dans le cadre de la CIS servira de base à cette procédure. Les ajustements seront étudiés lors de la procédure d'examen conjoint.	La procédure d'examen conjoint a été réalisée. La réunion d'examen conjoint s'est tenue le 23 janvier 2020 en préfecture de l'Hérault. Le procès-verbal de la réunion a été joint au dossier d'enquête publique présenté au public. Le M.O. a pris en compte les remarques des collectivités et des personnes publiques associées.
COMMUNE DE SAINT JEAN DE VEDAS. Avis favorable (délibération du Conseil Municipal en date du 16 mai 2019)		
Échangeur Sud COM / A709/ RM612	<p>Les fonctionnalités assurées par l'échangeur sud, A709 ↔ COM ont été actées, en conformité avec l'expression du public, dans la cadre du bilan dressé par arrêté préfectoral du 18 août 2017.</p> <p>Pour rappel, les mouvements assurés sont les suivants :</p> <p>COM ↔ A709 Es</p> <p>COM ↔ A709 ouest</p> <p>zone d'activité Sud ↔ A709 est,</p> <p>Les mouvements COM<-> RM 612, accueillant le flux de transit et l'accès aux zones commerciales localisées au sud de l'A709, sont assurés par le carrefour projeté RM612/Rue Jean Bène, les contre-allées prévues de part et d'autre du COM, et le demi-diffuseur de Bellevue</p> <p>Les bretelles demandées pour faciliter les mouvements de transit COM <-> RM 612 présentent de fortes nonconformités aux règles de l'art garantissant la sécurité des usagers.</p> <p>Dans le cadre des études ultérieures, la possibilité d'implanter de tels itinéraires en dérogation à ces règles sera étudiée.</p>	<p>Dans des études ultérieures je demande au M.O. de revoir avec la Métropole et la commune de Saint-Jean-de-Védas les mouvements entre le COM et la RM 612.</p>
Protections acoustiques		

OBSERVATIONS DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
La commune souhaite des précisions sur la mise en œuvre envisagée de matériaux absorbants dans les parties verticales de la trémie pour limiter la réverbération du bruit, car les cartes spécifiques de contribution sonore du projet de jour et de nuit ne sont pas renseignées sur cette section.	Les propriétés intrinsèques des écrans acoustiques sont définies en fonction du contexte et de la performance recherchée sur chaque zone à protéger, tout en respectant une homogénéité de traitement et d'intégration paysagère à l'échelle du contournement. Des exemples de traitement absorbant/réfléchissant et de finitions d'écrans seront présentés dans le 6-5-1-3 de l'étude d'impact qui sera présentée au public.	Je prends note que le M.O. répond à la demande de la commune concernant les protections acoustiques.
Impacts sur la qualité de l'air		
La commune souhaite la végétalisation des talus pour réduire les émissions de polluants et l'intervention au niveau de la propagation des polluants, et ainsi limiter l'impact du projet routier sur la qualité de l'air et la santé.	La végétalisation des talus est bien prévue au projet.	Je prends note que le M.O. répond à la demande de la commune concernant la végétalisation des talus
Modes actifs		
<i>Demande de prise en compte d'une manière globale des modes actifs sur chaque rétablissement de voirie.</i>	Des aménagements (intégrations de surlargeurs sur les ouvrages notamment) en faveur des circulations douces, ont été intégrées au projet, afin de répondre à cette demande.	Je prends note que le M.O. répond à la demande de la commune concernant l'intégration des circulations douces dans le projet
Intégration paysagère		
Demande de réétudier la configuration de la section comprise entre Rieucoulon et le passage de la ligne 2 du tram pour garantir une meilleure intégration paysagère. Réalisation de murs de soutènement en lieu et place de talus	L'analyse d'autres solutions techniques sera réalisée dans les phases ultérieures.	Je prends note que le M.O. répond à la demande de la commune pour étudier ultérieurement une meilleure intégration paysagère entre le Rieucoulon et le passage de la ligne 2 du tramway.
Mise en compatibilité du PLU		
<i>Demande de compléter avec la référence au Plan de Prévention du Risque Inondation de la commune ; les zones rouges et bleues inscrites au PPRI ayant un caractère réglementaire.</i>	La procédure d'examen conjoint, avec notamment les gestionnaires du SCOT et des PLU est prévue au calendrier de l'opération. Elle sera l'occasion de répondre à ce type de demande.	La réunion d'examen conjoint s'est tenue le 23 janvier 2020 en préfecture de l'Hérault. Le procès-verbal de la réunion a été joint au dossier d'enquête publique présenté au public
COMMUNE DE JUVIGNAC Avis favorable (délibération du Conseil Municipal en date du 8 avril 2019)		
Échangeur de Juvignac		
<i>Demande de la commune d'étendre le fuseau d'étude jusqu'à l'ouvrage afin d'intégrer la bretelle de sortie de la RN109 (A750) vers Juvignac et ainsi éviter les cisaillements au niveau du garage Peugeot.</i>	L'échangeur de Juvignac est en dehors du périmètre du COM car il répond à d'autres problématiques que les enjeux du présent projet.	L'échangeur de Juvignac relève de la responsabilité de la Direction Inter départementale des routes du Massif Central. Je demande donc à la commune de Juvignac avec le soutien de la DREAL de demander à la Direction Inter Départemental des routes du Massif Central d'étudier le problème de la

OBSERVATIONS DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
		bretelle de sortie de la RN 109 (A750) vers Juvignac.
COMMUNE DE MONTPELLIER Avis favorable (délibération du Conseil Municipal en date du 12 juin 2019)		
Les points évoqués sont communs à ceux évoqués par Montpellier Méditerranée Métropole.	Se reporter aux réponses apportées ci-dessus.	

3. AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE.

Préambule

Dans le cadre des procédures administratives d'autorisation du projet de Contournement Ouest de Montpellier, une étude d'impact a été élaborée, portée par le maître d'ouvrage DREAL.

Cette étude d'impact s'inscrit dans le processus d'instruction relative à la déclaration d'utilité publique.

Conformément à l'article R.122-6 du code de l'environnement, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, dans sa formation d'Autorité environnementale (Ae CGEDD), a été saisi de l'étude d'impact et de l'ensemble des pièces constitutives du dossier, complètes et recevables par les services instructeurs, le 05 septembre 2019.

L'Ae a émis son avis le 04 décembre 2019 sur le dossier d'étude d'impact. Cet avis est publié sur le site internet de l'Ae, et joint au dossier présenté à l'enquête publique (pièce J). L'objectif de cet avis est d'éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

Le maître d'ouvrage a élaboré son mémoire en réponse à l'avis de l'Ae afin d'apporter au grand public les compléments d'information recommandés par l'Ae. Ce mémoire retranscrit les recommandations de l'Ae et précise pour chacune d'elles où trouver les renseignements utiles dans les pièces du dossier d'enquête publique, ou précise directement dans le mémoire les renseignements complémentaires.

Le tableau ci-après présente une synthèse de l'avis de l'Autorité environnementale relative à l'analyse de l'étude d'impact avec les réponses du Maître d'ouvrage et les commentaires du commissaire enquêteur sur chacun des points suivants :

1. Composition du dossier,
2. État initial,
3. Evolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet et analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu,
4. Analyse des incidences du projet et des mesures d'évitement de réduction et de compensation,
5. Analyses coûts avantages et autres spécificités des dossiers d'infrastructures de transport,
6. Impacts cumulés,
7. Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets,
8. Résumé non technique,
9. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Seuls sont présentés les avis de l'Autorité environnementale appelant une réponse du Maître d'ouvrage.

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
1. Composition du dossier.		
<p>Le dossier est dans l'ensemble clair et largement illustré. La justification de la variante retenue fait l'objet d'une analyse multicritères, mais le cheminement aboutissant au choix retenu est incomplet. Les données et cartes de trafic sont toutefois complexes et difficilement lisibles. Les périmètres pris en compte pour les émissions de polluants ou de gaz à effet de serre ne sont en outre pas toujours clairs.</p> <p>Le dossier renvoie aux procédures d'autorisation environnementale « loi sur l'eau » et « espèces protégées » de sujets relevant potentiellement de l'étude d'impact initiale. Ainsi, le dossier ne présente pas de mesure compensatoire. Il ne décrit pas non plus précisément les procédures futures, bien qu'elles soient de première importance pour comprendre l'état d'avancement du dossier et pour bien prendre en compte les enjeux environnementaux.</p>	<p>Les éléments de réponse relatifs à l'analyse multicritères, aux données et cartes de trafic, aux émissions de gaz à effet de serre et aux mesures compensatoires sont détaillés ci-après, dans le présent mémoire.</p> <p>Les procédures réglementaires futures sont décrites au chapitre 3 de la pièce A – Textes régissant l'enquête publique et insertion de l'enquête dans les procédures administratives. Sont ainsi prévues lorsque l'avancement des études sera suffisant pour une définition optimisée, une autorisation environnementale qui portera sur les procédures Loi sur l'eau, Espèces protégées et Autorisation Défrichement (si juger nécessaire), une sollicitation auprès de l'Architecte des Bâtiments de France, une procédure d'archéologie préventive et une procédure d'occupation temporaire</p>	<p>Je prends actes des réponses du M.O. et je note qu'une fois l'avancement des études sera suffisant il sollicitera :</p> <ul style="list-style-type: none"> • une autorisation environnementale qui portera sur les procédures Loi sur l'eau, Espèces protégées et Autorisation Défrichement (si juger nécessaire), • une procédure d'archéologie préventive et une procédure d'occupation temporaire auprès de l'Architecte des Bâtiments de France.
2. État initial.		
2.1. Milieu physique : eau et inondations		

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
L'Ae recommande de compléter le dossier par une carte des masses d'eau souterraines exposant leurs niveaux de vulnérabilité.	Une carte des différentes masses d'eau souterraines de niveau 1 (niveau superficiel) ainsi que leur niveau de vulnérabilité a été ajoutée au chapitre 4.3.4.2.2 de la pièce E du dossier d'enquête.	Le Maître d'ouvrage a complété le dossier d'enquête publique concernant le projet du COM conformément aux souhaits de l'Ae relatifs aux masses d'eau souterraines.
2.2. Milieu naturel		
2.2.1. Exposition aux nuisances sonores		
<p>L'annexe de l'étude d'impact comprend un mémoire d'étude acoustique complet.</p> <p>Les mesures effectuées sur 11 points caractéristiques de la zone d'étude donnent une ambiance sonore :</p> <ul style="list-style-type: none"> - non modérée de jour pour 3 points ; - modérée de jour pour 4 points ; - modérée de jour et de nuit pour 4 points. <p>Le projet considère que l'ensemble du périmètre d'étude est en ambiance modérée de jour et de nuit, ce qui est a priori favorable à l'ensemble des riverains, dans la mesure où les suites données à l'augmentation des émergences du fait des modifications des infrastructures conduiront à des protections plus importantes, et par ailleurs en phase avec les préconisations de l'Ae. 113 bâtiments, dont 78 habitations individuelles, présentent aujourd'hui des niveaux sonores en façade qui dépassent 60 dB(A). Le dossier ne recense pas de bâtiments sensibles (santé, enseignement) à proximité du projet. L'Ae observe néanmoins que l'évaluation de la qualité de l'air à l'état initial évoquée dans le § 2.1.5 ci-dessous comporte une mesure au sein d'une crèche qui est située en forte proximité de la RD132.</p>	<p>Deux bâtiments sensibles sont présents dans la bande des 300 m de part et d'autre du COM sur la commune de Saint-Jean-de-Védas mais sont exposés à des niveaux sonores inférieurs au seuil admissible de 60 dB(A) de jour.</p> <p>Un focus sur ces deux bâtiments a été fait au chapitre 6.5.1.2 de la pièce E du dossier d'enquête pour exposer les niveaux sonores en situation projet à partir des cartes de bruit réalisées.</p>	<p>Effectivement, j'ai pu constater dans la pièce E partie II au paragraphe 6.5.1.2 : Effets (en phase exploitation) page 294, que l'école serait dans un niveau sonore compris entre 55-60 et la crèche dans un niveau sonore inférieur à 45 et qu'il est donc pas nécessaire de prévoir une protection supplémentaire.</p>
2.2.2. Pratiques de déplacement et qualité de l'air		
<p>Sur la zone de projet, une enquête conduite en 2010 a révélé que le trafic était composé pour moitié d'échanges entre différentes communautés de communes limitrophes de l'agglomération, pour un tiers de flux internes à l'agglomération, et pour 15 % de flux de transit. Ces données montrent que les flux de transit sont loin d'être majoritaires et renforcent l'intérêt du report modal des autres flux au sein de la métropole et des communes limitrophes pour diminuer la saturation de l'infrastructure.</p> <p>Sur l'axe existant, les principales données de trafic actuel exposées dans le dossier sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 27 150 véhicules/jour au nord de l'itinéraire (RD 132 entre l'A750 et le carrefour de Gennevaux). - 18 700 véhicules/jour sur la RD 132E2 entre les carrefours de Gennevaux et du Rieu Coulon ; - 25 000 véhicules/jour sur la RD 612 entre les carrefours de Rieu-Coulon et Bellevue. 	<p>Les données relatives aux niveaux de trafic actuels (de 2017) et ceux reconstitués dans le cadre de l'étude de trafic et présentés aux chapitres 4.5.5.3 et 4.5.5.4 de la pièce E – Etude d'impact sont précisées et la carte présentant les trafics journaliers reconstitués en situation de base 2014 a été reprise pour faciliter sa lecture.</p> <p>De plus, les cartes de trafic ont été reprises afin de faire ressortir le tracé du COM</p>	<p>Le maître d'ouvrage a pris en compte les observations de l'Ae et a apporté les précisions demandées au paragraphe 4.5.5.3. de la pièce E partie I page 125 ainsi qu'une amélioration de la carte présentée page 126.</p> <p>Cependant certaines cartes, comme la figure 36, page 131, Pièce E partie I, mériteraient d'être plus lisibles.</p>

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>- La part de poids lourds y est importante : environ 2 000 par jour.</p> <p>L'Ae note des imprécisions sur les valeurs fournies. De plus, les cartes de trafics sont de lecture malaisée. Le lien entre les chiffres du texte et ceux des cartes est difficile à établir.</p> <p>Sur un plan qualitatif, on retiendra que les axes sont saturés, surtout aux heures de pointe, par des trafics hétérogènes : transit, domicile- travail, déplacements locaux. Au sud, la RD162 sert tout à la fois au transit, à la desserte locale, au contournement, à l'accès aux zones commerciales. L'utilisation d'itinéraires de substitution sur des voies peu adaptées est une source de nuisances importantes.</p> <p>Le dossier souligne que Montpellier Méditerranée Métropole offre un bon maillage de transports en commun : 4 lignes de tramway ; 11 parkings relais ; 7 parkings de proximité ; 36 lignes de bus ; 51 stations de vélo ; 22 stations d'autopartage. Le vélo occupe toutefois peu de place dans les déplacements.</p> <p>Parmi les autres projets d'infrastructures en rapport avec le projet, on citera plus particulièrement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la DEM (Déviation Est de Montpellier) qui, avec le COM, achèvera le contournement routier de Montpellier (ouverture prévue en 2025) ; - le LIEN (Liaison intercantionale d'évitement nord de Montpellier), porté par le Conseil départemental de l'Hérault, qui formera une couronne plus éloignée de contournement de l'agglomération (ouverture prévue en 2023 pour le LIEN-ouest, au-delà de 2030 pour le LIEN- Est) ; - la ligne 5 du tramway de Montpellier qui sera reliée au COM (mise en service prévue en 2025). <p>De façon générale, selon le dossier, les seuils de qualité de l'air sont respectés dans la région de Montpellier hors proximité des infrastructures routières. Le régime des vents en présence y contribue, par dispersion des polluants. Toutefois les seuils réglementaires de concentration de polluants ne sont pas respectés à proximité des axes routiers. Montpellier figure dans la liste des agglomérations qui ont justifié la condamnation de la France du 24 octobre 2019 par la Cour de justice européenne pour dépassement des valeurs limites de dioxyde d'azote (NO₂), ce que le dossier omet de mentionner.</p> <p>Des mesures ont été effectuées sur la zone du projet au printemps et à l'automne 2017. Elles sont réparties le long d'un transect perpendiculaire à la RD132 afin de fournir une indication sur les concentrations selon la distance à l'infrastructure routière. Elles donnent les résultats suivants :</p>		

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<ul style="list-style-type: none"> - pour le NO₂ : respect des seuils réglementaires sauf pour un point, mesuré à 49,7 µg/m³, au droit de la crèche des petits grillons, correspondant à un point de congestion ; - pour le benzène : respect des seuils réglementaires ; - pour les PM10 (particules fines) : valeurs limites annuelles moyennes respectées (40 µg/m³), mais objectifs de qualité (30 µg/m³) non respectés pour trois points. <p>Les concentrations automnales sont plus fortes que celles du printemps. Les principales pollutions mesurées sont d'origine routière.</p>		
3. Évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet et analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu.		
<p>Le dossier présente, de façon exclusivement qualitative, l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet : les conditions de circulation et les nuisances s'aggravaient, la saturation s'accroîtrait mais des espaces boisés et terres agricoles seraient conservés. Des ouvrages hydrauliques, des comblements de zones inondables, des artificialisations de surfaces seraient évités. Selon le dossier, la végétation laissée à l'abandon entraînerait la fermeture des milieux, peu favorable à de nombreuses espèces, et la propagation d'espèces envahissantes. L'Ae n'adhère pas entièrement à cette vision où, d'une part, la nature laissée à l'abandon semble destructrice de biodiversité et d'autre part, les nuisances liées à la circulation augmenteraient, sans que les difficultés de circulation automobile constituent progressivement un moteur de transfert modal. Elle observe que bien que les questions de qualité de l'air et de risques sanitaires constituent un enjeu majeur, le choix parmi les solutions de substitutions possibles ne s'est pas appuyé sur les indices pollution population (IPP).</p> <p>Le dossier ne présente pas de solution de substitution raisonnable autre que des variantes d'aménagement. Les trois grandes composantes de l'infrastructure font chacune l'objet d'une analyse de variantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la « section courante », entre les deux raccordements autoroutiers ; - le raccordement entre le COM et l'A750 ; - le raccordement entre le COM et l'A 709. <p>Section courante :</p> <p>Le tronçon entre le raccordement nord et le chemin de Bugarel (entre les carrefours Gennevaux et Rieu Coulon) ne fait pas l'objet de variante car la voirie existante, à deux fois deux voies, répond aux caractéristiques du COM. Le tronçon entre le chemin de Bugarel et le raccordement sud fait l'objet de trois variantes (cf. figure 4) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - variante n°1, « Rieu Coulon », tracé en site neuf dans la vallée du Rieu Coulon ; 	<p>La comparaison des variantes de la section courante a démarré dès 2004, lors de la recherche de tracé et s'est poursuivie en 2006 pour l'approfondissement du tracé. De nombreux échanges avec les collectivités, les services de l'Équipement, les membres des comités de pilotage, les chambres consulaires et les associations locales ont permis de préciser le choix du parti d'aménagement, qui a été validé lors des concertations.</p> <p>L'analyse multicritère s'est basée sur de nombreux indicateurs (tels que les caractéristiques géométriques et sécurité, l'analyse fonctionnelle, l'hydraulique, les travaux, les coûts et l'environnement), et ses conclusions ont été validées en 2004-2006 par les parties prenantes. Sur la thématique environnementale, les principaux critères retenus étaient : les zones naturelles, le paysage et patrimoine, les nuisances sonores, le développement urbain, le réseau vert, les continuités viaires et la multimodalité. Le choix de ces critères reposait sur les enjeux et le contexte local dans lequel s'inscrivait le projet, et en particulier l'occupation actuelle et future des espaces (en termes d'urbanisation) et la préservation des espaces naturels.</p> <p>Aujourd'hui, de nouveaux critères, tels que les gaz à effet de serre, les surfaces artificialisées ou les expositions aux émissions polluantes (IPP), peuvent être intégrés dans les analyses multicritères des variantes de manière à tenir compte de ces paramètres nouveaux. Toutefois, au moment de l'analyse réalisée dans le cadre du COM, le critère « IPP » qui n'existe pas dans la réglementation de l'époque, n'a pas été pris en considération.</p>	<p>Dans sa réponse, le maître d'ouvrage indique que les nouveaux critères tels que les gaz à effet de serre, les surfaces artificialisées ou les expositions aux émissions polluantes (IPP), peuvent être intégrés dans les analyses multicritères des variantes de manière à tenir compte de ces paramètres nouveaux.</p> <p>Toutefois, ces nouveaux éléments ne remettent pas en question de manière substantielle le choix de la variante 2c que je considère, sur ce point de l'analyse, comme le meilleur choix.</p>

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<ul style="list-style-type: none"> - variante n°2, « route de Sète », aménagement sur place de la RD 612, actuellement en 2X1 voies, avec création de voies latérales et trois sous-variantes qui sont trois façons différentes de franchir et d'organiser la jonction avec la RD 613 et le chemin de Rieu Coulon : 2a (viaduc long), 2b (viaduc court), 2c (solution au sol) ; - variante n°3, « Bellevue », contournement par l'Ouest de la ZAC du Rieu Coulon, puis raccord sur la variante 2c. <p>L'hypothèse de conserver une route à deux fois une voie n'a pas été examinée.</p> <p>Le dossier compare les variantes 1, 2c (solution au sol), 3 selon plusieurs critères :</p> <ul style="list-style-type: none"> - techniques et fonctionnels (trafics, gain de temps, géométrie, ouvrages d'art, sécurité) ; - environnementaux (milieu naturel, paysage et patrimoine, nuisances sonores, urbanisme, continuités viaires, multimodalité, hydraulique) ; - relatifs aux conditions de réalisation (travaux) et aux coûts. <p>Les variantes sont considérées équivalentes vis-à-vis des émissions de gaz à effet de serre. Les variantes 2a, 2b, 2c ne sont pas comparées entre elles. Suite à cette analyse, la variante 2-solution au sol est retenue. Il s'agit de la variante qui avait retenu le plus d'adhésions du public et des administrations lors de la concertation organisée en 2006.</p> <p>Pour autant, l'analyse paraît incomplète :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le critère d'exposition aux émissions polluantes (IPP) n'est pas pris en compte ; - s'agissant du milieu naturel, la comparaison ne descend pas au niveau fin des habitats ou espèces présentant un certain enjeu de conservation. <p>L'Ae recommande de compléter l'analyse des variantes par la justification de l'élimination des variantes 2a et 2b et par la prise en compte des critères suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comparaison concernant les surfaces artificialisées ; - Expositions aux émissions polluantes (IPP) ; - Habitats et espèces présentant les enjeux de conservation les plus importants. 	<p>Plus précisément pour l'analyse des variantes de la section courante, 3 familles de variantes ont été étudiées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • famille de variantes n°1, appelée variante de Rieu Coulon, • famille de variantes n°2, appelée variante route de Sète au sol, • famille de variantes n°3, appelée variante de Bellevue. <p>Parmi ces trois familles de variantes, les variantes de la famille n°2 qui consistent en un aménagement sur place sont plus favorables en termes d'artificialisation des surfaces et de consommation d'espaces naturels. En effet, elles permettent de réutiliser un espace déjà anthropisé, sans créer de nouvelle artificialisation sur des secteurs proches mais toujours vierges d'aménagements. Les impacts sur le milieu naturel et en matière d'artificialisation s'en trouvent réduits, par rapport aux tracés neufs envisagés dans les familles de variantes 1 et 3.</p> <p>Dans cette famille, entre les trois sous-variantes étudiées pour la route de Sète (2a, 2b et 2c), seul le profil en long varie. Les sous-variantes n°2a et 2b présentent toutes deux un aménagement en viaduc sur la RD612, et se distinguent par la nature du viaduc (long ou court). Pour la variante n°2c, le projet se situe au niveau du terrain naturel. Il est donc moins consommateur d'emprise.</p> <p>Cette variante « COM au sol » a été retenue car elle présente un moindre impact environnemental, sur le plan acoustique, paysager et pour les écoulements du Rieucoulon.</p> <p>Elle est également moins impactante sur les ouvrages RTE et préserve l'effet vitrine pour les commerces riverains.</p> <p>Par ailleurs, on peut considérer que, compte tenu du caractère urbanisé dans lequel les trois variantes de la famille n°2 se situent, les impacts sur la qualité de l'air, les risques sanitaires et les surfaces artificialisées seraient sensiblement équivalents si l'on réalisait l'analyse multicritères selon les critères actuels. On peut donc estimer que le choix de la variante 2c au sol ne serait pas remis en question.</p> <p>Les impacts sur la qualité de l'air ont été étudiés selon les critères nouveaux (gaz à effet de serre, surfaces artificialisées, IPP) pour la variante retenue. Ces éléments sont présentés dans les chapitres 6.5.2.2, et 8.2.3.2 de la</p>	

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
	pièce E du dossier d'enquête, ainsi que l'étude Air et Santé annexée au dossier d'enquête (cf. partie III des Annexes – chapitres 4.2 et 4.3).	
4. Analyse des incidences du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation		
4.1. Incidences sur l'eau		
<p>Le dossier met en avant l'absence actuelle de traitement des effluents routiers, et donc l'apport positif du projet, qui prévoit différents dispositifs pour traiter les eaux pluviales et de ruissellement avant rejet dans le milieu naturel ou infiltration dans le sol.</p> <p>Pour autant, le dossier souligne aussi les risques avérés de pollution, ainsi que la grande vulnérabilité et l'importance stratégique des ressources en présence :</p> <p>profondeur de la nappe de 4 à 11 m, de 23 m au niveau du captage d'eau potable de Flès, où les fondations des ouvrages descendront jusqu'à 20 m ; vulnérabilités particulières des plaines alluviales de la Mosson et du Rieu Coulon, et du périmètre du captage de Flès ; impossibilité d'éviter le périmètre de protection rapprochée du captage de Flès où les formations géologiques peuvent être constituées de calcaires fissurés, propices à la pénétration de l'eau.</p> <p>Le dossier indique que les captages de Lauzette et du Garrigou ont été abandonnés.</p> <p>Dans une perspective de raréfaction des ressources en eau, l'Ae souligne l'importance de protéger les eaux souterraines, y compris les captages abandonnés, dont une remise en service future ne peut être totalement exclue.</p> <p>Si les mesures proposées visent à réduire les risques de pollution de l'eau, elles ne les éliminent pas complètement. Le dossier ne mentionne pas de proposition de mesure compensatoire sur l'alimentation en eau potable, tant en phase travaux qu'en phase exploitation. Le raccordement avec l'autoroute A709 au niveau du périmètre de protection de la zone de captage de Flès implique de considérer, en phase d'exploitation, le risque accidentel qui combine les risques liés à l'A709, au COM et au raccordement entre les deux ouvrages.</p> <p>L'Ae recommande d'évaluer les risques pour les captages en tenant compte des risques cumulés avec d'autres projets, de mettre en place une mesure compensatoire afin d'assurer la continuité de l'alimentation en eau potable en cas de pollution accidentelle du captage d'eau potable de Flès.</p>	<p>Dans le cadre du projet de Contournement Ouest de Montpellier, les principes d'une protection de niveau maximum ont été appliqués au sein des périmètres de protection du captage AEP de Flès à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la collecte dans un réseau étanche de chaque impluvium de plate-forme et le traitement des eaux par un bassin de traitement type multifonction avant rejet dans le milieu naturel (exutoires=cours d'eau). 10 bassins multifonction sont prévus tout au long du projet. - des rejets dans le Rieu Coulon qui traverse le périmètre de protection rapprochée du captage de Flès qui seront exempts de toute pollution car ils auront transité dans le bassin de traitement. - une imperméabilisation du système de collecte des eaux de plate-forme et des bassins pour éviter la contamination des eaux souterraines par percolation des polluants dans le sol. - des dispositifs de retenue empêchant les sorties de route des véhicules (y compris poids-lourds) en cas d'accident seront mis en place afin de réduire le risque de déversement des véhicules et en conséquence le risque de pollution des eaux souterraines. - des moyens mécaniques pour l'entretien des abords de la voirie seront utilisés afin d'éviter l'usage de produits phytosanitaires. - le respect de l'arrêté préfectoral DUP du 12/07/1999 du captage de Flès et la transcription de toutes les préconisations dans le dossier au titre de la Loi sur l'eau et dans les recommandations faites aux entreprises réalisant les travaux afin de s'assurer qu'elles seront strictement respectées. - un suivi de la qualité des rejets du bassin au niveau du ruisseau du Rieu Coulon sera effectué tous les ans pendant 5 ans. <p>L'autoroute A709 traverse le périmètre de captage de Flès cumulant les risques relatifs au COM. Cependant, des bassins de traitement des eaux ont également été mis en</p>	<p>Conformément aux demandes de l'Ae le Maître d'Ouvrage a bien évalué pour le captage AEP de Flès les risques de pollution du COM avec ceux cumulés du projet de la ZAC de la Lauze et les principes d'une protection de niveau maximum ont été appliqués pour éviter une dégradation de la qualité des eaux au sein du périmètre de protection du captage.</p> <p>Concernant les captages de Lauzette et du Garrigou ils ont été définitivement abandonnés compte tenu de la mauvaise qualité de leur eau et ils seront comblés afin d'éviter toutes pollutions de la nappe phréatique. En conséquence le quartier de Maurin à Lattes et Villeneuve sont dorénavant alimentés en eau potable en provenance de l'Agglomération du Pays de l'Or et de la liaison du Système Lèz / Villeneuve.</p> <p>Je considère donc que l'analyse des risques cumulés du captage AEP de Flès concernant le projet du COM avec celui de la ZAC de la Lauze a bien été réalisée.</p>

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
	<p>place dans le cadre de ce projet afin d'éviter tout risque de pollution qui pourrait se propager aux eaux souterraines captées. D'autre part, la mise en place de dispositifs de retenue en bordure de plateforme réduit tout risque de déversement de véhicules et donc de pollution des eaux.</p> <p>Enfin, le maître d'ouvrage de la ZAC de la Lauze a prévu la réalisation de 5 bassins de traitement qui disposeront d'équipement permettant de cantonner toutes éventuelles pollutions accidentelles, ainsi que des réseaux de collecte d'assainissement et des eaux pluviales étanches.</p> <p>Ces mesures permettent d'éviter une dégradation de la qualité des eaux au sein du périmètre de protection du captage.</p> <p>On constate que chaque maître d'ouvrage a mis en place les protections nécessaires au sein du périmètre de protection du captage. Les impacts se cumulent mais les mesures également.</p> <p>Compte-tenu du classement prioritaire au SDAGE du captage de Flès, Montpellier Méditerranée Métropole qui est gestionnaire du captage, a engagé une série d'études pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Déterminer l'aire d'alimentation de la ressource souterraine exploitée (la forme triangulaire de cette aire correspond à la projection en surface de la portion de nappe souterraine exploitée) ; - Caractériser la vulnérabilité de l'aire d'alimentation du captage ; - Définir un plan de gestion des crises à l'échelle du territoire concerné. <p>En complément, en cas d'évènement exceptionnel, par définition imprévisible et non quantifiable, pour assurer la continuité de l'alimentation en eau potable en cas de pollution accidentelle du captage d'eau potable du Flès, la Métropole, à travers sa Régie des Eaux, pourra assurer une solution de secours grâce à la source du Lez (interconnexion entre les réseaux).</p> <p>Concernant les deux captages de Lauzette et de Lou Garrigou, ceux-ci n'assurent plus aujourd'hui une alimentation en eau potable.</p> <p>Pour le captage de Lou Garrigou, qui a été mis en service en 1975, il a été exploité jusque début 2014 par Montpellier Méditerranée Métropole pour desservir principalement le quartier Maurin à Lattes. Ce dernier, depuis août 2014, est</p>	

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
	<p>exclusivement alimenté par de l'eau en provenance de l'agglomération des pays de l'or.</p> <p>Le Schéma Directeur d'alimentation en eau potable adopté en 2013 préconisait l'abandon de ce forage, dès la liaison Système Lez / Villeneuve en service, compte tenu :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des problèmes de qualité (turbidité, conductivité, dureté et agressivité) qui impliquerait la mise en œuvre d'un traitement coûteux ; - de sa vulnérabilité élevée et aggravée par les projets d'infrastructures ; - de sa faible capacité installée au regard des besoins du secteur ; - de la liaison système Lez – Villeneuve les Maguelone en cours de réalisation qui permettra d'assurer un secours sur Villeneuve mais aussi sur Maurin. <p>Par délibération du 28/05/2015, la Métropole a approuvé l'abandon de ce captage. L'arrêté d'abrogation de la DUP a été signée le 10/08/2015 par l'autorité préfectorale.</p> <p>Afin de ne pas constituer un point d'introduction potentiel de pollutions dans l'aquifère, le comblement du forage doit être réalisé. Celui-ci est programmé pour fin 2020/début 2021.</p> <p>Concernant le captage de Lauzette, celui-ci était exploité par le Syndicat du Bas Languedoc et ne bénéficiait pas d'une protection par DUP. L'actualisation du schéma directeur AEP de 2016 du Syndicat du Bas Languedoc prévoyait déjà l'abandon de ce forage, influencé et très vulnérable en raison de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la vulnérabilité aux pollutions d'origine superficielle ; - une minéralisation et une dureté très élevées ; - le risque d'incursion du biseau salé. 	
4.2. Eaux de surface		

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>L'Ae recommande de démontrer, lors du dépôt du dossier « loi sur l'eau », l'absence d'atteinte aux anguilles et le maintien de la capacité d'atteindre le bon état écologique des cours d'eau.</p>	<p>avec l'EPTB du Lez, pour permettre d'atteindre ces objectifs. En effet, le SDAGE propose plusieurs dispositions pour répondre à l'objectif de protection des espèces de poissons migrateurs et de restauration des continuités écologiques, à l'aide de plusieurs dispositions répondant à l'orientation fondamentale 6 – préserver et restaurer le fonctionnement des milieux aquatiques et des zones humides :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Disposition 6A-05 : restaurer la continuité écologique des milieux aquatiques, - Disposition 6A-06 : poursuivre la reconquête des axes de vie des poissons migrateurs, - Disposition 6A-12 : maîtriser les impacts des nouveaux ouvrages. 	<p>d'atteindre le bon état écologique des cours d'eau.</p>
4.3. Risques d'inondation		
<p>Le projet prévoit des aménagements dans des zones inondables classées en zone rouge dans le PPRI (plan de prévention des risques inondation) de la vallée du Lez et de la Mosson, approuvé le 13 janvier 2004. Le volume de terrassement en zone inondable représente 80 000 m3. L'accroissement des surfaces imperméabilisées sera de 19,5 ha.</p>	<p>La disposition 8-03 du SDAGE Rhône-Méditerranée 2016-2021 précise que lorsque le remblai se situe dans un champ d'expansion des crues, le projet doit viser une absence d'impact vis-à-vis de la ligne d'eau et en termes de volume soustrait aux capacités d'expansion des crues. La compensation doit se faire dans la zone d'impact hydraulique du projet ou dans le même champ d'expansion de crues.</p>	
<p>Le dossier indique qu'aucune mesure d'évitement des zones inondables ne peut être mise en place. Au titre des mesures de réduction du risque inondation, il prévoit des ouvrages de franchissement hydraulique et de décharge. Selon les modélisations, il en résultera une élévation du niveau d'eau de l'ordre d'au plus 1 cm dans certaines zones habitées de Juvignac, tant par rapport à la crue de référence (2014) que pour une crue exceptionnelle. Plusieurs habitations de Juvignac sont en effet affectées par la crue de référence. Le projet abaisse les niveaux d'eau en amont de la D 613. Un impact résiduel subsistera, générant, en crue de référence, une surélévation de 5 à 8 cm sur les niveaux d'eau en rive droite de la Mosson, et de 20 cm en rive gauche du ruisseau de la Fosse. Des zones de compensation seront recherchées dans le cadre des études ultérieures et retranscrites dans le dossier loi sur l'eau. L'Ae estime que l'identification de ces zones de compensation, compte-tenu de leur effet probable en termes d'usage et d'occupation de l'espace et de leur impact sur les milieux naturels, relève du dossier de demande de déclaration d'utilité publique.</p>	<p>En première approche, la destruction de la bretelle actuelle A750 ouest vers RD132, prévue au projet, sera valorisée en zone d'expansion des crues.</p> <p>D'une manière générale, la compensation volumétrique des volumes soustraits à l'expansion des crues sera réalisée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soit par un décaissement afin de rendre inondable un terrain qui ne l'était pas initialement, dans le même bassin hydrographique ; • Soit par un surstockage des eaux de crues dans un secteur de moindre enjeu. <p>Le volume restitué doit toujours être au moins égal au volume soustrait.</p>	<p>Je considère que les aménagements envisagés par le Maître d'Ouvrage en particulier la reconquête de la zone d'expansion des crues d'occurrence Q15 par la destruction de remblais érigés par les propriétaires en rive droite du cours d'eau et accompagnés de plantation d'espèces correspondant à la ripisylve autochtone sont des mesures pour compenser l'augmentation des risques d'inondation et leurs impacts prévisibles.</p>
<p>L'Ae recommande de présenter dès la demande de déclaration d'utilité publique du projet, sans attendre la réalisation de la demande d'autorisation environnementale, les aménagements envisagés pour compenser l'augmentation du risque inondation ainsi que leurs impacts prévisibles.</p>	<p>Le Conservatoire des Espaces Naturels Occitanie est associé par la maîtrise d'ouvrage aux réflexions concernant la compensation de l'impact inondation et de l'impact écologique dans la vallée de Mosson. Des démarches initiées sur le terrain peuvent être valorisées sur les deux thématiques : rendre de l'espace de liberté et des zones</p>	

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
	<p>d'expansion des crues à la Mosson étant l'occasion de regagner de l'espace pour sa ripisylve.</p> <p>Des interventions couplées et cohérentes avec des projets déjà initiés, d'une part, par le CEN et le syndicat de bassin ou, d'autre part, par le CEN et la chambre d'agriculture, ont d'ores et déjà été identifiées comme pistes pour ces compensations. En particulier la reconquête de zone d'expansion des crues d'occurrence Q15 par la destruction de remblais érigés par les propriétaires en rive droite du cours d'eau. La destruction de ces merlons est accompagnée de plantation d'espèces correspondant à la ripisylve autochtone. Le secteur d'implantation de cette mesure se situe dans un périmètre suffisamment proche du projet pour qu'il soit considéré comme une mesure compensatoire.</p>	
<p>4.4. Milieu naturel</p> <p>Le dossier identifie précisément les impacts bruts du projet (avant mesures de réduction) sur les habitats et espèces de la zone. Globalement, dans ce secteur déjà fortement anthropisé, les impacts bruts sont considérés comme très faibles ou faibles, parfois modérés.</p> <p>Pour les habitats, l'impact le plus fort est de niveau modéré, il concerne le « Bois riverain dominé par les Frênes ».</p> <p>S'agissant des espèces, un impact modéré est noté pour le Mélilot élégant (flore), le Grand capricorne (insecte), le Seps strié et la Couleuvre à échelons (reptiles), plusieurs espèces d'oiseaux dont le Rollier d'Europe (mais seulement en phase chantier), et la plupart des mammifères, y compris ceux à enjeu local de conservation fort, comme le Petit murin, le Grand murin, la Loutre d'Europe.</p> <p>Le choix du fuseau, qui s'appuie au mieux sur des voies existantes, est considéré par le maître d'ouvrage comme une première mesure globale d'évitement pour certaines espèces et certains habitats. Les deux autres mesures d'évitement portent sur le respect des périmètres des stations d'Aristolochia à nervures (peu nombreuses), et sur la délimitation stricte des emprises du chantier.</p> <p>Les dix mesures de réduction concernent les conditions d'exécution des travaux, la prise en compte de la phénologie des espèces, l'éclairage, la gestion des arbres et autres gîtes, les écrans de protection et les espèces exotiques envahissantes. Cinq mesures d'intégration écologique sont par ailleurs proposées (ensemencement du Mélilot élégant, création de gîtes pour la petite faune, valorisation des délaissés, pose de nichoirs artificiels, végétalisation des abords de la route). Plusieurs passages à faune seront réalisés sous l'ouvrage de manière à diminuer son effet de coupure. Ces mesures permettent d'aboutir à des impacts résiduels classés de faible à très</p>	<p>Les impacts sur les habitats et les espèces sont décrits au chapitre 6.3.2 de la pièce E du dossier d'enquête. Le chapitre 6.3.3 détaille les mesures d'évitement et les mesures de réduction en faveur des habitats et des espèces.</p> <p>Comme évoqué dans le chapitre 2.3.2 ci-dessus, le Conservatoire des Espaces Naturels Occitanie est associé par la maîtrise d'ouvrage aux réflexions concernant la compensation de l'impact écologique. Ainsi, la reconquête de zone d'expansion des crues d'occurrence par la destruction de remblais, accompagnée d'un renforcement de la ripisylve constitue une mesure compensatoire aux impacts du projet.</p> <p><u>Périmètres et actions possibles des mesures compensatoires :</u></p> <p>Les enjeux identifiés lors de l'étude d'impact se concentrent sur les deux écosystèmes que sont le Rieu Coulon et la Mosson. Il est donc logique que le périmètre pertinent pour les mesures compensatoires s'inscrive autour de ces deux cours d'eaux.</p> <p>1) Le Rieu Coulon</p> <p>On distingue 5 sous-secteurs sur le linéaire du Rieu Coulon :</p> <p>1- La zone amont de Val de Crozes est urbaine avec par tronçon, des parties enterrées du cours d'eau. De par</p>	<p>Le M.O. a bien pris en compte la demande de l'Ae d'évaluer les impacts sur les habitats et espèces et d'appliquer la séquence éviter, réduire, compenser.</p>

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>faible. L'impact résiduel reste modéré pour le Grand Capricorne et le Seps strié.</p> <p>Le dossier n'identifie aucune mesure de compensation, celles-ci étant renvoyées au dossier que le maître d'ouvrage a l'intention de déposer afin d'obtenir une dérogation à la réglementation concernant les « espèces protégées ». Il précise simplement que celles-ci viseront principalement à restaurer des continuités écologiques.</p> <p>Les impacts en termes d'artificialisation ne sont pas identifiés en tant que tels, alors qu'ils affectent le milieu naturel, les sols en particulier, et que l'impact ne peut être considéré comme négligeable.</p> <p>L'Ae considère que la définition des mesures compensatoires relatives au milieu naturel aurait dû au moins en partie être initiée dans l'étude d'impact du dossier de déclaration d'utilité publique.</p> <p>L'Ae recommande d'évaluer, dès le stade de la demande de déclaration d'utilité publique, les impacts sur les habitats et espèces et d'appliquer la séquence éviter, réduire, compenser.</p>	<p>sa situation urbaine, les contraintes sont très fortes pour imaginer un gain mesuré sur ce secteur.</p> <p>2- Entre le Val de Crozes et le rond-point du Rieu Coulon, le cours d'eau s'écoule en fond de vallée viticole. Bien qu'étroite, la ripisylve est bien présente sur le linéaire et bien structurée. Quelques merlons agricoles peuvent ça et là avoir modifié le profil en travers naturel. Le gain possible sur ce secteur semble faible.</p> <p>3- Entre le rond-point du Rieu Coulon et l'A9, le cours d'eau s'écoule en fond de vallée occupée majoritairement par des zones d'activités commerciales ou industrielles. La ripisylve est dégradée mais presque continue sur le linéaire. Les parcelles non artificialisées sont soit incluses dans le zonage Rouge PPRI ou bien potentiellement urbanisables (au moins en partie) dans le nouveau SCOT de la Métropole.</p> <p>4- A l'aval de l'A9 jusqu'au marais du Gramenet, le Rieu Coulon s'écoule au sein d'une plaine agricole limoneuse dominée par l'agriculture conventionnelle. Par tronçon important, la ripisylve est quasi absente. De manière quasi systématique, des merlons de terres modifient le profil en travers naturel du cours d'eau. Sur ce secteur, la restauration de la ripisylve permettrait une meilleure continuité écologique depuis les étangs du Sud vers la partie amont. Le profil en travers pourrait être reconstitué ce qui permettrait d'augmenter les débordements latéraux à partir de faible occurrence de crue.</p> <p>Sur ce périmètre, une partie des mesures pourrait être mutualisée avec celle du projet d'extension de la Z.I de la Lauze en cas de nécessité de mesures compensatoires pour ce dernier.</p> <p>5- Jusqu'à son exutoire dans la Mosson, le Rieu Coulon s'écoule dans un contexte de milieu péri-lagunaire et de marais d'eau douce. Il est totalement chenalisé sur ce tronçon. Sa rive droite s'appuie sur l'ancienne décharge du Tôt.</p> <p>Le sous-secteur 4 semble le plus approprié pour décliner des mesures compensatoires du Contournement Ouest de Montpellier.</p> <p>2) La Mosson</p> <p>Le périmètre proposé pour accueillir potentiellement les mesures compensatoires du Contournement Ouest de</p>	

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
	<p>Montpellier s'étend depuis, en Amont, le domaine de Bonnier sur Juvignac et, à l'aval, la confluence avec le ruisseau de la Brue, affluent de la Mosson.</p> <p>Il s'agit d'un tronçon homogène de la Mosson où celle-ci s'écoule dans une plaine agricole limoneux-sablonneuse favorable aux développements des essences caractéristiques des boisements alluviaux méditerranéens.</p> <p>Ce périmètre englobe les tronçons aval de deux affluents importants de la Mosson, à savoir Le Lasséderon et la Brue. Ces affluents s'écoulent dans un contexte hydrogéologique similaire à celui de la Mosson et ont la caractéristique commune de confluer en rive droite de la Mosson.</p> <p>En 2018, l'EPTB Lez-Mosson, animateur du SAGE, a réalisé une étude sur le fonctionnement hydromorphologique du bassin versant Lez-Mosson, avec le concours financier de l'Agence de l'eau Rhône - Méditerranée - Corse.</p> <p>Cette étude conclut à la présence sur ce tronçon de nombreux désordres hydromorphologiques, affectant le bon fonctionnement du cours d'eau à la fois écologique et hydrodynamique. Ils sont notamment marqués par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'incision du lit mineur ayant comme conséquence principale une déconnexion latérale avec les végétations et parcelles rivulaires, une augmentation du gabarit avant débordement... - Des écoulements sur le substrat-mère avec absence par endroit d'un matelas alluvial (phénomène de pavage). - Des faciès où le sédiment est colmaté. <p>Ces désordres sont en partie la conséquence de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La présence d'ouvrage transversaux de type seuil non équipée constituant des obstacles à la continuité écologique et sédimentaire. - Des profils en travers modifiés par des protections de berge, des aménagements anthropiques (digues, merlons, remblais...). - Du recalibrage et de la chenalisation du lit mineur (localement le cas sur les affluents). <p>Par ailleurs, on observe au sein de ce périmètre et dans le lit majeur, des parcelles artificialisées (loisirs, habitations, vocation économique) avec parfois des volumes de</p>	

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
	<p>remblais importants en zone d'expansion de crue (exemple, parcelle de 1, 5 ha remblayée sur 1 m de hauteur équivalent à 15 000 m3).</p> <p>Ce périmètre bénéficie déjà d'actions volontaires dont les objectifs convergent avec ceux des mesures de compensation du COM.</p> <p>Il s'agit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'actions volontaires des communes limitrophes qui se traduisent par une maîtrise foncière publique importante. - de parcelles déjà engagées dans des mesures compensatoires, notamment écologiques. <p>La localisation des mesures de compensation du Contournement Ouest de Montpellier à proximité de ces surfaces déjà engagées dans des opérations identiques permettraient d'accentuer « un effet masse» intéressant tant pour préserver et améliorer des zones d'expansion de crue que pour favoriser l'espace de vie des espèces patrimoniales avec des domaines vitaux relativement conséquents (exemple : Rollier d'Europe).</p> <p>A l'issu de l'application de la séquence ERC et après dimensionnements des mesures compensatoires des impacts résiduels qui ne pourraient être ni évités, ni réduits, les mesures possibles pourraient être les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Effacement total ou partiel d'ouvrages transversaux dans le lit du cours d'eau. - Restauration des gabarits et profils en travers et suppression des ouvrages de protection de berge. - Reconquête des débordements latéraux en crue. - Diversification et restauration de faciès au sein du lit mineur. - Conversion de couvert sur des parcelles situées dans le lit majeur en boisement alluviaux ou prairies riches en insectes. - Désartificialisation de parcelles au sein du lit majeur par le déblaïement des remblais et reconquête de zones d'expansion de crue. - Création de zones humides par le décaissement de surfaces. - Etc.... 	
4.5. Agriculture		

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>Le projet se traduit par une perte nette de surfaces agricoles : 16,22 ha dont 10,1 directement exploitées par cinq agriculteurs, principalement en vignes (9,2 ha). 40 % des surfaces prélevées relèvent de l'agriculture biologique. 9 ha de délaissés agricoles non exploitables sont créés.</p> <p>Hors parcelles concernées par la ZAC de La Lauze, le montant total des impacts directs et indirects est évalué à 180 941 €, soit 9 130 € par ha. Les surfaces perdues représentent de 2 à 17 % de la SAU (surface agricole utile) selon les agriculteurs.</p> <p>L'investissement nécessaire à la reconstitution des filières agricoles est évalué à 289 969 €, hors parcelles concernées par la ZAC de La Lauze. En prenant en compte la valeur vénale des terres impactées, le montant du préjudice à compenser est de 522 863 €. La maîtrise d'ouvrage prévoit de compenser collectivement la perte causée par le projet en abondant un fonds, qui sera mis en œuvre sous forme d'un appel à manifestation d'intérêt. Il n'est pas a priori envisagé de lancer une procédure d'aménagement foncier, qui permettrait pourtant d'améliorer les conditions d'exercice de l'agriculture à la suite de la mise en œuvre du projet.</p>	<p>A titre d'information, on peut indiquer des pistes d'actions qui pourraient être envisagées et faire l'objet d'un financement par le fonds de compensation agricole sont listées ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Remobilisation de secteurs en friches par des actions d'animation, de veille et de communication ; - Développement des circuits oenotouristiques (accompagnement de structures, mise en œuvre de parcours de randonnées ou de circuits de découvertes, aménagements divers) ; - Développement d'une signalétique commune d'information locale agricole. 	<p>Je prends acte des réponses du M.O. aux observations de l'Ae qui ont été complétées, suite à ma demande concernant une procédure d'aménagement foncier, par la réponse suivante :</p> <p><i>« Au regard de l'avis émis par ministère de l'agriculture pendant la CIS</i></p> <p>« l'impact économique lié à la baisse des apports à hauteur des surfaces prélevées ne serait cependant pas de nature à remettre en question la viabilité de ces exploitations »</p> <p><i>la mise en place d'Aménagement Foncier Agricole ou Forestier n'a pas été retenue, car la remise en question de la viabilité des exploitations est l'un des critères à remplir pour justifier la procédure. »</i></p>
4.6. Milieu humain et cadre de vie.		
4.6.1. Déplacements		
<p>Le dossier indique que la mise en service du COM entraînera un trafic sur l'itinéraire concerné plus que triplé : de l'ordre de 71 000 véhicules/jour en 2028, contre 18 000 à 25 000 au même horizon, sans le projet. Par rapport au scénario de référence, le COM diminuerait les temps passés journaliers de 3,6 %, avec un effet plus marqué sur le réseau urbain. En effet, à l'échelle de l'agglomération, le projet entraînerait une redistribution générale des trafics. Le COM allègerait des trafics sur des axes aujourd'hui saturés. L'Ae remarque qu'il n'est pas envisagé une augmentation du trafic global induite par la création de l'autoroute. Elle observe que la description des conditions de déplacements dans l'étude d'impact manque de clarté : il est difficile de relier entre eux les chiffres fournis dans le texte et dans le dernier tableau du paragraphe 6.4.4 de l'étude d'impact, qui n'a pas de titre, ne précise pas les unités employées ni le périmètre auquel il s'applique.</p> <p>Une annexe du dossier récapitule l'étude de trafic mais donne peu d'informations sur la méthodologie utilisée pour la modélisation et l'estimation des besoins de déplacement aux différents horizons temporels utilisés. Les données chiffrées relatives aux déplacements ne concernent que le mode routier. Des informations sur l'utilisation des autres modes de déplacement (marche, vélo, transports en commun...) seraient utiles à la compréhension de la contribution du projet au développement de l'intermodalité.</p>	<p>En réponse à la première remarque de l'Ae, qui souligne le manque de clarté de la description des conditions de déplacements, les éléments relatifs aux données de trafics du chapitre 6.4.4 de la pièce E du dossier d'enquête sont reprises afin de faciliter la lecture et leur compréhension.</p> <p>Une nouvelle annexe à la pièce E, intitulée « Etude de trafic » est ajoutée au dossier d'enquête et détaille toutes les hypothèses, les méthodes et les caractéristiques techniques du modèle de trafic élaboré pour le projet du COM.</p> <p>En rappel, l'étude de trafic du COM intègre dans sa prospective :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les évolutions socio-démographiques du territoire issues du SCOT ; ces évolutions permettent de projeter la demande interne et en échange avec le territoire, - la prise en compte, dans la phase de partage modal, des objectifs du PDU de la métropole (y compris l'offre TER) dont l'impact de la mise en œuvre de la ligne 5 du tramway, source d'évolution de la mobilité sur le secteur direct du COM, - les différents projets d'infrastructure routière participant au report d'itinéraire. 	<p>Le Maître d'ouvrage a bien pris en compte la demande de l'Autorité environnementale en reprenant les données de trafics du chapitre 6.4.4. de la pièce E et en ajoutant au dossier d'enquête publique une nouvelle annexe à la pièce E ainsi qu'une carte représentant les différents types d'occupation du sol qui clarifient la présentation des données relatives aux trafics.</p>

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR																																																								
<p>Les données fournies dans l'annexe socio-économique manquent également de clarté. Par exemple les prévisions de trafic sont établies pour les infrastructures suivantes : autoroutes, voies express, primaire, secondaire et tertiaire en interurbain et en urbain, enfin giratoires. Mais les tableaux de distances parcourues sur lesquels se basent les calculs de coûts adoptent une autre classification distinguant des autoroutes, des voies nationales ou départementales et des routes communales selon cinq types d'occupation du sol : rural ou interurbain, semi-urbain, urbain, urbain dense et urbain très dense. Ce zonage, qui correspond effectivement à une référence des fiches outils du ministère chargé des transports, n'est pas cartographié explicitement et aucune clé permettant de raccorder ces deux classifications n'est fournie.</p> <p>La mise en œuvre de la stratégie nationale bas carbone nécessite une modification profonde de la mobilité avec un renforcement de l'utilisation des transports en commun. Celle-ci sera facilitée notamment par le renforcement de l'offre de trains express régionaux, rendu possible par le transfert des trains interrégionaux et de fret sur le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, une urbanisation à proximité des gares et lignes de transport en commun et une utilisation accrue des modes actifs. Le dossier n'explicite pas comment ces éléments ont été, le cas échéant, pris en compte. L'importance de l'accroissement du trafic permet de douter que cette évolution ait été intégrée au modèle de déplacements. Or, une telle analyse est cruciale pour la précision des prévisions de trafic dont dépendent plusieurs impacts, notamment sur la qualité de l'air, le bruit et la santé humaine.</p> <p>L'Ae recommande de clarifier la présentation des données relatives aux trafics et à la congestion et de prendre en compte l'évolution de la mobilité vers un recours moindre aux véhicules individuels, comme par exemple l'évolution projetée de l'offre TER autour de l'agglomération, en cohérence avec la stratégie nationale bas carbone.</p>	<p>Concernant l'évolution de la demande en échange et en transit, l'étude intègre les évolutions de la demande routière selon le référentiel de 2018.</p> <table> <thead> <tr> <th>Scénario central</th> <th>TCAM PIB</th> <th>TCAM population</th> <th>TCAM PIB/tête</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2016 / 2030</td> <td>2%</td> <td>0,40%</td> <td>1,60%</td> </tr> <tr> <td>2030 / 2050</td> <td>1,70%</td> <td>0,30%</td> <td>1,40%</td> </tr> <tr> <td>2050 / 2070</td> <td>1,60%</td> <td>0%</td> <td>1,30%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Hypothèses d'évolutions macro-économiques retenues (scénario central)</p> <p>Ce scénario central se traduit par les hypothèses d'évolutions du trafic Véhicules Légers / Poids Lourds (VL/PL) suivantes :</p> <table> <thead> <tr> <th>Scénario central</th> <th>2016-2030</th> <th>2030-2050</th> <th>2050-2070</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>PIB</td> <td>2%</td> <td>1,70%</td> <td>1,60%</td> </tr> <tr> <td>TCAM VL longue distance</td> <td>1,30%</td> <td>1%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>TCAM VL courte distance</td> <td>0,70%</td> <td>-0,20%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>TCAM PL</td> <td>1,40%</td> <td>0,90%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Hypothèses d'évolutions des flux routiers d'échange et de transit (scénario central)</p> <p>Ces hypothèses ont évolué dans le dernier référentiel en mai 2019 pour intégrer la stratégie nationale bas carbone</p> <p>Taux de croissance annuels moyens de la demande tous modes et des trafics routiers, projections issues du scénario AAMS de la SNBC (période 2015-2070)</p> <table> <thead> <tr> <th>Scénario central</th> <th>TCAM</th> <th>Demande tous modes</th> <th>Circulation routière</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>(voy.km)</th> <th>(veh.km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Longue distance(>100km)</td> <td>1,2%</td> <td>1,1%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Courte distance(<100km)</td> <td>0,3%</td> <td></td> <td>-0,7%</td> </tr> <tr> <td>Marchandises</td> <td>1,0%</td> <td></td> <td>0,4%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Il faut donc noter :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une variation à la marge de la demande longue distance (avec plutôt une légère surestimation de la demande future), - une baisse importante du taux de croissance de la demande courte distance correspondant essentiellement au trafic d'échange avec l'extérieur dans notre modèle 	Scénario central	TCAM PIB	TCAM population	TCAM PIB/tête	2016 / 2030	2%	0,40%	1,60%	2030 / 2050	1,70%	0,30%	1,40%	2050 / 2070	1,60%	0%	1,30%	Scénario central	2016-2030	2030-2050	2050-2070	PIB	2%	1,70%	1,60%	TCAM VL longue distance	1,30%	1%		TCAM VL courte distance	0,70%	-0,20%		TCAM PL	1,40%	0,90%		Scénario central	TCAM	Demande tous modes	Circulation routière			(voy.km)	(veh.km)	Longue distance(>100km)	1,2%	1,1%		Courte distance(<100km)	0,3%		-0,7%	Marchandises	1,0%		0,4%	
Scénario central	TCAM PIB	TCAM population	TCAM PIB/tête																																																							
2016 / 2030	2%	0,40%	1,60%																																																							
2030 / 2050	1,70%	0,30%	1,40%																																																							
2050 / 2070	1,60%	0%	1,30%																																																							
Scénario central	2016-2030	2030-2050	2050-2070																																																							
PIB	2%	1,70%	1,60%																																																							
TCAM VL longue distance	1,30%	1%																																																								
TCAM VL courte distance	0,70%	-0,20%																																																								
TCAM PL	1,40%	0,90%																																																								
Scénario central	TCAM	Demande tous modes	Circulation routière																																																							
		(voy.km)	(veh.km)																																																							
Longue distance(>100km)	1,2%	1,1%																																																								
Courte distance(<100km)	0,3%		-0,7%																																																							
Marchandises	1,0%		0,4%																																																							

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
	<p>(puisque ces coefficients ne sont pas utilisés pour la demande interne),</p> <ul style="list-style-type: none"> - une baisse également importante du taux croissance annuel du trafic de marchandise, <p>L'évolution de la demande globale entre 2014 et 2038 est de l'ordre de 12% de trafic VL en plus, l'impact de la prise en compte d'un coefficient moindre sur les courtes distances serait autour de 4000 véh/h pendant les heures de pointe (à l'échelle du modèle) et une diminution de 6 points de l'évolution de la demande globale entre 2014 et 2038, soit 6% d'augmentation (en lieu et place de 12%).</p> <p>En réponse au manque de clarté des données fournies dans l'annexe socio-économique, une carte représentant les différents types d'occupation du sol est ajoutée dans la pièce F du dossier d'enquête, ainsi qu'un tableau de correspondance entre les deux types de classification des infrastructures.</p>	
<u>4.6.2. Nuisances sonores</u>		
<p>Pour les nuisances sonores, la période de jour est retenue comme période dimensionnante. Les niveaux de bruit ont été modélisés à l'aide du logiciel CadNA, le dossier n'indique pas si le modèle a été calé sur les mesures effectuées. D'après les modélisations, les niveaux sonores dépassent 60 dB(A) pour 113 bâtiments.</p> <p>Le projet prévoit de mettre en place des protections réglementaires, incluant 4 900 m d'écrans acoustiques, 1 100 m de merlons acoustiques, des isolations de façade, et un traitement spécifique des parois verticales du tronçon en trémie. Il n'est pas envisagé d'autre protection à la source comme l'utilisation d'un enrobé silencieux ou la limitation de la vitesse des véhicules. L'Ae rappelle qu'il convient de mettre en priorité les protections à la source, ce qui implique de démontrer la nécessité du recours à des isolations de façade.</p> <p>L'évaluation du nombre de personnes exposées au bruit montre que le projet, à l'horizon 2048, en comparaison avec le scénario de référence, réduit la population exposée de nuit à plus de 30 dB à l'intérieur des habitations qui passe de 107 à 32 personnes mais à l'inverse augmente de 376 à 378 la population exposée à plus de 55 dB de jour. Cette analyse ne précise pas quelle population est retenue pour l'avenir ; il semble qu'elle soit basée sur les constructions actuelles donc sans tenir compte de l'urbanisation future.</p> <p>L'Ae recommande :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de préciser comment le modèle de bruit a été calé et d'indiquer les incertitudes associées ; 	<p>Le modèle de calcul de bruit réalisé avec le logiciel CadnaA a bien fait l'objet d'un calage préalable sur les points de mesures sonométriques pour définir les paramètres de calcul à appliquer pour les différents scénarios projetés. Afin de préciser les résultats de cette étape, un chapitre spécifique (7.4 Calage du modèle prévisionnel sur les mesures de bruit) a été ajouté au mémoire de l'étude acoustique annexé à la pièce E du dossier d'enquête.</p> <p>Le dimensionnement des protections acoustiques a été mené conformément aux prescriptions de la réglementation en vigueur (cf. article R571-48 du code de l'environnement) : Le respect des niveaux sonores maximaux autorisés est obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats. Toutefois, si cette action à la source ne permet pas d'atteindre les objectifs de la réglementation dans des conditions satisfaisantes d'insertion dans l'environnement ou à des coûts de travaux raisonnables, tout ou partie des obligations sera assuré par un traitement sur le bâti qui tient compte de l'usage effectif des pièces exposées au bruit.</p> <p>La méthodologie et la justification de la solution retenue sont présentées au chapitre 6.5.1.3 de la pièce E du dossier d'enquête et détaillée dans le mémoire d'étude acoustique annexé.</p>	<p>Je note que le M.O. répond aux demandes de l'A.E.</p> <p>Dans sa réponse il :</p> <ul style="list-style-type: none"> • précise comment le modèle de bruit a été calé et d'indiquer les incertitudes associées ; • démontre que chaque solution par isolation de façade répond à l'impossibilité de protection à la source.

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<ul style="list-style-type: none"> de démontrer que chaque solution par isolation de façade répond à l'impossibilité de protection à la source. 	<p>Pour la mise en œuvre d'une autre protection à la source, le MOA peut au titre des mesures d'accompagnement, proposer un enrobé de chaussée acoustique performant, c'est-à-dire à faible émission de bruit de contact pneumatique-chaussée.</p> <p>La performance escomptée dépend étroitement du type, du mode et des conditions de réalisation. Il est donc difficile d'annoncer un gain important en phase de conception.</p> <p>Il est également important de souligner que les performances d'un enrobé acoustique se dégradent avec le temps. En effet, au-delà de 5 ans après la mise en place, on constate une hausse du bruit par phénomène de colmatage.</p> <p>Le graphique suivant illustre les niveaux sonores mesurés sur différentes granulométries d'enrobés (source SETRA). On constate une amplitude des résultats importante pour un même type de chaussée.</p> <p>Les classes R1, R2 et R3 correspondent aux catégories d'enrobés implémentées dans la norme NMPB-08 et sélectionnables dans les logiciels de calcul de bruit.</p> <p>Pour les études de bruit sur le COM, un enrobé classique, ayant une performance acoustique significative, de type R1 vieillissant (plus de dix ans) a été retenu pour les calculs prévisionnels.</p>	
4.6.3. Qualité de l'air		
<p>L'étude d'impact prend en compte les polluants listés par une circulaire de février 2005 sur la prise en compte des effets de la pollution atmosphérique sur la santé humaine des projets d'infrastructures routières. L'Ae rappelle que la liste des polluants et plus largement l'approche méthodologique ont été modifiées par la note technique du 22 février 2019. Il convient donc de l'appliquer en ajoutant notamment quinze hydrocarbures aromatiques polycycliques.</p> <p>Le dossier anticipe une baisse des émissions des véhicules à l'horizon 2028 pour le scénario de référence du fait de l'amélioration technologique. L'augmentation des trafics induit un accroissement des émissions d'environ 20 % en cas de réalisation du projet. Les estimations pour les horizons futurs s'appuient, d'après l'annexe du dossier, sur la méthode Copert IV, remplacée par la méthode Copert V, plus conforme aux émissions effectives, et donc plus élevées, des véhicules. De ce fait, l'Ae considère que les émissions des véhicules prévues sont minorées.</p>	<p>Les études sur la qualité de l'air dont l'Évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) ont été menées antérieurement à la publication de la nouvelle note technique du 22/02/2019 et se basent donc sur la circulaire DGS/D 7B n°2005-073 du 25/02/2005 et sur les recommandations issues de la lettre de la DIT du 18/01/2017. La méthodologie d'étude diffère sensiblement.</p> <p>Les calculs d'émissions de polluants ont bien été menés avec la méthode COPERT V tel qu'il est précisé aux chapitres 13.3.6.2 et 13.3.6.5 de la pièce E du dossier d'enquête, ainsi que l'étude Air et Santé annexée au dossier d'enquête (cf. partie III des Annexes – chapitre 2.2).</p> <p>Les valeurs d'émissions des polluants ne sont pas uniquement fournies pour le benzène mais elles le sont également pour le NO₂ et les particules fines (PM10 et PM2.5). Ces éléments sont présentés dans les chapitres</p>	<p>Les études conduites pour le projet du COM remontent à plusieurs années et antérieurement à la note technique du 22/02/2019 dont effectivement certaines prescriptions n'ont pas pu être prises en compte.</p>

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>Les valeurs d'émissions ne sont fournies, dans le corps du texte, que pour le benzène ; aucune précision sur les niveaux d'émission des autres polluants et sur les niveaux prévisibles dans l'air ambiant n'est apportée. Le dossier indique néanmoins que les concentrations les plus élevées se rencontreront au niveau de la commune de Saint-Jean de Védas.</p> <p>L'Ae recommande de reprendre le volet qualité de l'air en actualisant la méthodologie (utilisation de la méthode Copert V et prise en compte de la note technique du 22 février 2019) et en assortissant la nouvelle analyse de cartes précises et didactiques.</p>	<p>6.5.2.2, et 8.2.3.2 de la pièce E du dossier d'enquête, ainsi que l'étude Air et Santé annexée au dossier d'enquête (cf. partie III des Annexes – chapitres 4.2 et 4.3).</p>	
4.6.4. Évaluation quantitative des risques sanitaires		
<p>Le dossier évalue, dans un premier temps, l'impact sanitaire de l'infrastructure, au moyen de l'IPP.</p> <p>Il en ressort que :</p> <p>dans le scénario de référence « sans projet », par rapport à la situation 2017, les émissions de benzène diminuent d'environ 80 % aux horizons 2028, 2033, 2048, du fait de l'amélioration technologique des véhicules ;</p> <p>dans le scénario « avec projet », ces émissions sont supérieures au scénario de référence d'environ 20 % (de 19 % en 2028 à 16 % en 2048) du fait de l'augmentation du trafic autoroutier.</p> <p>Par rapport au scénario de référence « sans projet », le nombre de personnes exposées à des concentrations de polluants les plus fortes est donc en augmentation (exemple pour le benzène : 1 811 personnes exposées à des concentrations de 0,0017 µg/m³ en 2028, soit 1 100 de plus que pour la situation 2028 du scénario de référence). L'Ae observe que l'utilisation de la circulaire de 2005 au lieu de celle de 2019 a pour effet de prendre en compte le benzène comme polluant de référence pour le calcul de l'IPP, alors qu'aujourd'hui il convient de prendre le dioxyde d'azote.</p> <p>L'évaluation quantitative des risques sanitaires s'est cependant basée sur la liste de polluants préconisée par l'agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) qui est proche de celle de l'instruction ministérielle du 22 février 2019. L'évaluation est globalement conduite conformément à l'état de l'art, aux réserves développées ci-après.</p> <p>Concernant les substances cancérogènes émises par les automobiles, l'évaluation des risques sanitaires considère que la population réside sur le site pendant seulement 30 ans, sur la base d'une étude des changements de résidence des Français. Pour l'Ae cela conduit à minimiser le risque de cancer. En effet, pour ces substances sans seuil d'effet, le risque est proportionnel à la concentration et à la durée d'exposition. Le facteur de proportionnalité relatif à la concentration (ERU) est calculé pour une durée d'exposition standard de 70 ans. L'étude de risque sanitaire apporte un facteur de correction de 30/70 considérant que les habitants ne restent pas plus de trente ans à proximité de l'autoroute. Pour autant, rien ne dit que les habitants qui changent de résidence quittent le quartier, ni qu'ils vivent le reste de leur vie dans un</p>	<p>Les études sur la qualité de l'air dont l'EQRS ont été menées antérieurement à la publication de la nouvelle note technique du 22/02/2019 et se basent donc sur la circulaire DGS/D 7B n°2005-073 du 25/02/2005 et sur les recommandations issues de la lettre de la DIT du 18/01/2017. La méthodologie d'étude diffère sensiblement. L'étude complète de la qualité de l'air est fournie en annexe du dossier d'étude d'impact. Les modélisations de dispersion de polluants traitent d'autres polluants que le benzène, dont le NO₂ et les PM10 (cf § 4.3.2.1 aux pages 17 à 18 et dans l'atlas cartographique).</p> <p>Un choix arbitraire doit être fait lors de la prise en compte des hypothèses de l'EQRS. Il est d'usage de prendre une durée d'exposition de 30 ans.</p> <p>Le choix d'une hypothèse de durée d'exposition de 70 ans reviendrait à considérer que les riverains seraient sédentaires sur un même quartier sur la durée de leur vie. Ce cas de figure est rare dans le milieu urbain d'une grande agglomération. Cette hypothèse engendrerait une majoration excessive de l'exposition aux nuisances sanitaires du projet.</p> <p>Pour répondre à l'AE, un complément d'analyse a été fait en intégrant la pollution de fond sur les polluants inclus dans l'EQRS (cf. annexe 1 du présent mémoire en réponse). Il faut noter tout de même, que ce sont des concentrations qui ont été prises dans la mesure du possible à proximité de la zone d'étude et sur des sites de fond. Il n'a pas été possible de trouver des valeurs pour tous les polluants dans la littérature.</p> <p>Les résultats obtenus avec prise en compte de la pollution de fond ne dépassent pas la valeur seuil de 10-5 recommandée par l'OMS.</p>	<p>Je considère que les justifications apportées par le M.O. concernant la prise en compte de la durée d'exposition de 30 ans peuvent être acceptables.</p> <p>Je note aussi que le M.O. répond à la demande de l'A.E. en intégrant la pollution de fond sur les polluants inclus dans l'évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) dans la réalisation d'un complément d'analyse et dont les résultats obtenus ne dépassent pas la valeur seuil de 10-5 recommandée par l'OMS.</p> <p>Je prends note également que les parcelles de vignes AOC et les jardins potagers ne jouxtent pas le COM, justifiant ainsi que le risque ingestion n'a pas été retenu.</p> <p>Je relève enfin :</p> <p>Que la présence de deux établissements sensibles accueillant du jeune public dans la bande des 300 m de part et d'autre du COM a été intégrée au chapitre 4.5.9.2 dans l'étude air et santé de la pièce E du dossier d'enquête.</p> <p>Qu'en réponse à la demande de l'A.E. concernant des mesures ERC, la vitesse sera limitée à 70 km/h sur la section A9 – RD613 et une voie sera réservée aux transports en commun sur la section A750 – RD613.</p> <p>Le MO a limité la vitesse à 70 km/h sur la section entre le Rieucoulon et l'A709. Constatant d'une part que la limitation de vitesse à 70 km/h présente un grand intérêt en termes de sécurité, de fluidité du trafic, de nuisances, de pollution et de limitation des</p>

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>environnement non pollué. Pour ces substances il est admissible de calculer le risque lié aux seules émissions de l'infrastructure, le niveau repère de 10^{-5} a été proposé par l'organisation mondiale de la santé pour évaluer un excès de risque et pas un risque global de cancer.</p> <p>Le deuxième point concerne les risques liés aux substances pour lesquelles on admet généralement qu'elles agissent à partir d'un seuil de toxicité. On calcule le rapport entre la concentration d'exposition et la valeur du seuil. Si ce rapport, appelé quotient de risque, est inférieur à 1 on considère que le risque est négligeable. On ne peut cependant pas procéder à l'évaluation d'un excès de risque en calculant ce quotient à partir de la concentration ajoutée par le projet. Le seuil s'entend toutes pollutions confondues. Ainsi, le choix de comparer les valeurs de concentration ajoutée de NO₂ et de particules (PM10 et PM2,5) aux valeurs guide de l'organisation mondiale de la santé ne serait valide qu'en tenant compte de la concentration de fond. Il en est de même pour les substances dont le seuil est une valeur toxicologique de référence (VTR).</p> <p>Enfin, bien qu'il soit explicité que certaines populations sont plus sensibles à la pollution, le dossier ne mentionne pas la présence d'établissements les accueillant (écoles, crèches, maisons de retraite...), sur lesquels il convient d'évaluer les risques sur la base des concentrations d'exposition localisées.</p> <p>En conséquence, seules les analyses des risques pour les substances sans seuil du dossier peuvent être prises en considération, sous réserve de les corriger d'un facteur 7/3. Les excès de risque unitaires calculés dans le dossier sont de l'ordre de $8 \cdot 10^{-6}$, soit relativement proches de la valeur repère de 10^{-5}, celle-ci serait dépassée si on ne réduisait pas la durée de présence à 30 ans.</p> <p>L'Ae recommande, pour l'évaluation des risques sanitaires, de calculer les quotients de risque pour les substances à seuil sur la base des concentrations totales de substances, y compris la pollution de fond, de prendre en compte les excès de risque unitaire pour une présence pendant 70 ans, de prendre en compte les établissements sensibles et de tenir compte des modifications éventuelles des concentrations suites aux recommandations du présent avis concernant la qualité de l'air.</p> <p>L'Ae rappelle que les obligations européennes de respecter les critères de qualité de l'air engagent les États membres. À ce titre, l'autorisation par l'État d'un projet qui conduirait à dépasser encore davantage les seuils européens ne serait pas conforme aux obligations résultant des textes européens.</p> <p>Le dossier mentionne quelques mesures de réduction qui pourraient limiter la pollution atmosphérique : « limitation de la dispersion des polluants par les remblais, la trémie, la végétalisation des talus ; plantations et protections phoniques ; limitation des vitesses ; restrictions pour certains véhicules » mais conclut « Dans le cas du présent projet, ces aspects semblent difficilement applicables. » L'Ae rappelle que l'application de la séquence éviter, réduire,</p>	<p>La présence de deux établissements sensibles accueillant du jeune public dans la bande des 300 m de part et d'autre du COM a été intégrée au chapitre 4.5.9.2 dans l'étude air et santé de la pièce E du dossier d'enquête.</p> <p>L'EQRS est réalisée sur la concentration maximale relevée dans la bande d'étude mais n'a pas fait l'objet de focus sur les lieux sensibles. Cette méthode de focus sur les lieux sensibles est généralement faite dans le cas d'une rehausse de l'étude de niveau II en niveau I, où l'EQRS étant alors réalisée uniquement au droit des lieux sensibles. En l'absence de dépassement de la valeur seuil de 10^{-5} recommandée par l'OMS, ce focus n'a pas été réalisé</p> <p>On constate que les jardins potagers à proximité directe avec le COM sont très peu nombreux. On note la présence de cultures maraîchères au sud du projet, mais l'influence de l'autoroute A9 est beaucoup plus importante que celle qu'aura le COM.</p> <p>Des parcelles de vignes en AOC sont également présentes mais celles-ci ne jouxtent pas le COM et on notera également que les parcelles sont situées au droit ou l'infrastructure passe en déblai, limitant ainsi la propagation des polluants particulaires.</p> <p>Le risque ingestion n'a donc pas été retenu.</p> <p>En réponse à la demande de mesures ERC, les mesures suivantes peuvent être mises en avant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la limitation de la vitesse à 70 km/h sur la section RD613-A9 la plus urbanisée ; - la réservation d'espace permettant l'aménagement d'une voie réservée aux transports en commun sur la section A750-RD613. <p>L'aménagement d'une VRTC, en contribuant à un transfert modal de la voiture particulière vers les transports en commun permet d'encourager les alternatives à la voiture individuelle et donc indirectement à réduire les émissions polluantes liées à la circulation automobile.</p>	<p>risques sanitaires et d'autre part, que les trafics sont sensiblement équivalents sur l'ensemble du projet (71000 / 71700 / 71500 veh/j 2 sens), l'extension de la mesure de limitation de vitesse à 70 km/h devrait être susceptible d'engendrer un impact bénéfique sur l'ensemble du projet y compris sur ses entreprises.</p> <p>Il convient toutefois que les caractéristiques de l'infrastructure soient limitées à une vitesse de base de 70 km/h, et non à celle de 90 km/h retenue par le MO (VSA90 – réf §6.1.1.1 Notice Explicative) afin que les automobilistes ne soient pas tentés de dépasser la vitesse autorisée, comme c'est toujours le cas sur les voies conçues pour des vitesses supérieures à celle autorisée.</p>

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>compenser s'applique à tous les impacts, y compris en matière de qualité de l'air et de santé.</p> <p>L'Ae estime indispensable que les mesures évoquées par le dossier ainsi que les dispositions relatives au développement de l'intermodalité, y compris la coopération entre maîtres d'ouvrage publics, soient précisées, fassent l'objet d'engagement techniques et financiers explicites et figurent comme des mesures de réduction des nuisances liées à l'accroissement des émissions polluantes.</p> <p>L'Ae recommande de mettre en œuvre la séquence éviter, réduire, compenser en ce qui concerne les effets sanitaires de la pollution de l'air.</p> <p>Le chapitre 8.2 intitulé « Effets des pollutions de la ressource en eau et des sols sur la santé humaine » ne comporte aucun élément concernant les sols. Or les retombées de particules et de polluants sur les sols au voisinage de l'infrastructure sont potentiellement source de risques sanitaires, pour les habitants consommant les végétaux produits dans leur potager et pour les enfants en contact avec le sol. Ces risques méritent d'être évalués.</p> <p>L'Ae recommande de compléter l'évaluation des risques sanitaires par un volet concernant l'exposition par les sols soumis aux retombées de polluants issus de la circulation automobile.</p>		
<p>4.7. Climat et émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>Le dossier comporte un chapitre spécifique pour traiter des impacts du projet sur le climat. La phase de construction représente environ 125 000 teq CO₂. En phase d'exploitation, à l'échelle de l'agglomération de Montpellier, les modélisations montrent que le projet se traduirait par une légère baisse des émissions de gaz à effet de serre (par exemple de 2 751 t eq CO₂/j pour la référence à 2 743 en mode projet, soit un gain annuel de 2 922 teq CO₂, -0,28 % en 2028). Le projet se traduira en effet par une redistribution générale du trafic.</p> <p>En l'absence d'indications sur le mode de calcul, l'Ae souligne que cette légère baisse est entachée de fortes incertitudes et pourrait tout aussi bien être une hausse. Néanmoins, en reprenant les données du dossier, les calculs de l'Ae, montrent que les gains d'émissions de gaz à effet de serre en exploitation (69 398 teq CO₂) ne compenseraient qu'un peu plus de la moitié des émissions de la phase travaux, ce qui confirme l'assertion du dossier, qui indique également un gain d'environ 70 000 t. Plusieurs mesures d'atténuation des effets du changement climatique sur l'infrastructure sont proposées. L'Ae considère qu'il convient de s'appuyer sur les orientations et la trajectoire de la stratégie nationale bas carbone, d'évaluer les écarts avec cette stratégie sur le volet émissions de gaz à effet de serre et de proposer des mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation, de ces émissions.</p>	<p>Au titre des mesures d'évitement vis-à-vis des émissions de gaz à effets de serre, qui ont été intégrées dans la conception du projet, il convient de noter que le maître d'ouvrage a opté pour un choix d'un tracé privilégiant un aménagement sur place au niveau de la section courante, entre les deux raccordements autoroutiers.</p> <p>Au titre des mesures de réduction vis-à-vis des émissions de gaz à effets de serre, des dispositions spécifiques seront adoptées en phase de construction : recyclage/retraitement sur place, utilisation d'éco-comparateurs, process moins carbonés, limitation de la vitesse des engins, base vie basse consommation, formation à l'éco-conduite... Un critère relatif à la capacité à limiter les émissions de GES dans les procédés de travaux sera, par ailleurs, intégré dans l'analyse des offres lors de la consultation des entreprises de travaux.</p>	<p>Je prends acte des réponses du M.O. aux observations de l'Ae qui ont été complétées, suite à ma demande concernant les mesures de compensation, par la réponse suivante :</p> <p>« La mise en place de mesures de Compensation sur la période d'exploitation n'est actuellement pas possible faute de connaissances scientifiques permettant de définir de telles mesures et de les intégrer dans la réglementation. Si des connaissances se font jour d'ici à la fin des études du projet permettant de concevoir et de porter des mesures pertinentes, celles-ci seront intégrées en phase ultérieure. »</p>

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
L'Ae recommande de proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des émissions de gaz à effet de serre en référence à la stratégie nationale bas carbone.		
4.8. Matériaux.		
<p>Le bilan des flux de matériaux mériterait d'être précisé. Les données indiquées dans le dossier (cf. §1.2) ne permettent pas de comprendre la destination de l'ensemble des matériaux exploités. Le dossier ne précise pas non plus si les matériaux mis en dépôt sont susceptibles d'avoir été pollués. Par ailleurs, le risque de pollution des eaux et des sols lors du stockage des déchets de chantiers est peu appréhendé. La question des déchets est traitée de façon très générale. La nature et le volume des déchets ne sont pas estimés, même approximativement.</p> <p>L'Ae recommande que le dossier soit complété par une meilleure caractérisation des déchets (volume et nature).</p>	<p>Les différents types de déchets susceptibles d'être produits par le chantier sont listés au chapitre 3.4.6 de la pièce E du dossier d'enquête. Leur volume est difficilement quantifiable au stade actuel des études et ne peut être présenté dans le présent dossier d'enquête.</p> <p>La quantification fine des matériaux est prévue dans le cadre des études techniques prévues en phases ultérieures. Le bilan des flux des matériaux sera soumis aux services instructeurs dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale unique.</p>	<p>À la recommandation de l'A.E. de compléter le dossier par une meilleure caractérisation des déchets (volume et nature) je note que le M.O. soumettra le bilan des flux des matériaux aux services instructeurs dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale unique.</p>
5. Analyses coûts avantages et autres spécificités des dossiers d'infrastructures de transport		
5.1. Conséquences sur l'urbanisation		
<p>Selon le dossier, le projet pourrait accélérer l'urbanisation « dans les secteurs déjà identifiés en tant que tels » dans les PLU et SCoT. « Il pourrait influencer sur les limites de l'urbanisation qui ne sont pas encore clairement définies » mais ne devrait pas entraîner de développement de l'urbanisation au niveau des espaces protégés ou inconstructibles qui bordent les cours d'eau de la Mosson et du Rieu Coulon. L'Ae considère que cette question, qui relève notamment du Scot, devrait tenir compte des impacts sanitaires de la circulation automobile induite par l'ouvrage afin d'éviter toute urbanisation dans les secteurs où la population serait exposée à des concentrations induisant un risque pour sa santé.</p> <p>L'Ae recommande de compléter le volet « urbanisation » de l'étude d'impact en faisant le lien avec l'évaluation des risques sanitaires et de proposer des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation.</p> <p>Le dossier n'aborde pas la question de l'urbanisation à distance du site du projet. Or, compte-tenu de son caractère autoroutier, le projet, en facilitant les déplacements en véhicule individuel, est de nature à favoriser l'urbanisation le long des autoroutes A75, A9 et A750, dont les abords sont déjà très concernés par l'urbanisation potentielle. Il conviendrait donc d'analyser cette urbanisation induite et ses conséquences à moyen terme sur l'augmentation du trafic automobile et les impacts notamment sur la santé humaine et les émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>L'Ae recommande de compléter le dossier par une analyse de l'urbanisation induite par le projet à l'échelle des autoroutes A75, A9 et A750 et de proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.</p>	<p>Les zones d'urbanisation futures sont définies dans les documents d'urbanisme réglementaire que sont les PLU et les ScOT. La superposition des zones d'urbanisation future du SCoT et du PLU identifie effectivement des secteurs de développement à proximité du COM comme illustré sur la figure présentée page 23 du mémoire en réponse.</p> <p>Les conclusions de l'évaluation quantitative des risques sanitaires présenté au chapitre 8.2.5 de l'étude d'impact conclu à aucun dépassement potentiel de la valeur seuil sanitaire lié au projet du COM.</p> <p>Du point de vue acoustique, le maître d'ouvrage s'est assuré de respecter les seuils acoustiques réglementaires. Le classement sonore des voies sera mis à jour avec la nouvelle infrastructure ce qui permettra d'actualiser les documents d'urbanisme et de réglementer l'urbanisation dans la bande affectée par le bruit. Tout aménageur qui viendra s'implanter dans cette bande devra ensuite prendre ses dispositions pour limiter le bruit dans les bâtiments.</p> <p>Les éléments de planification de l'expansion de l'urbanisation sont reportés dans le SCoT.</p> <p>Le SCoT identifie également les limites de l'urbanisation qui sont ensuite imposées aux documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux.</p> <p>L'extrait du document d'orientations et d'objectifs présenté page 24 du mémoire en réponse fait apparaître les coulées vertes prévues entre l'urbanisation existante et les secteurs</p>	<p>Le projet du COM est inscrit dans les documents d'urbanisme (SCoT et PLU) de la Métropole et des communes de Juvignac et Saint-Jean-de-Védas. Les limites de l'urbanisation sont donc bien fixées et les règlements des zones précisent les modalités de cette urbanisation.</p> <p>D'autre part une réflexion devra être menée à l'échelle de l'aire Montpelliéraise concernant la maîtrise de la périurbanisation au niveau des territoires concernés par le projet, afin d'analyser les perspectives de mobilité, d'aménagement et d'urbanisation, dans le but de définir un schéma directeur des mobilités dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).</p>

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
	<p>soumis au développement de l'urbanisation (hachures) au niveau de la commune de Saint-Jean-de-Védas.</p> <p>Concernant la question de l'urbanisation induite sur les autoroutes voisines (A9, A750 et A75), il est possible de réduire les effets de cette urbanisation induite, notamment à l'aide du renforcement des transports en commun.</p> <p>A l'échelle du projet, la faisabilité de voies réservées aux transports en commun (VRTC) entre les Pôles d'Echange Multimodaux de la Métropole a été préservée. En effet, le projet de COM intègre des surlargeurs des Bandes d'Arrêt d'Urgence (BAU) depuis le raccordement à l'A750 Est jusqu'à l'échangeur de Rieu Coulon. Ces éléments sont ajoutés au chapitre 3.3.1.4 de la pièce E du dossier d'enquête.</p> <p>A l'échelle plus large, d'autres projets sont à même de réduire les effets de l'urbanisation induite sur les autoroutes voisines tels que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le projet de création d'une voie bus centrale réservée aux autocars, sur 4,5 km à l'aboutissement de l'A750 au nord de Montpellier, sera l'élément-clé d'un "Car à haut niveau de services" (CHNS) vers le Cœur de l'Hérault. Ce projet de CHNS vise à répondre à l'engorgement de l'A750 vers Montpellier, et à offrir une alternative au transport individuel à une population en forte croissance à Gignac, Clermont-l'Hérault et Lodève. Cette zone réunit 90 000 habitants, en hausse de 3 % par an depuis 15 ans ; - la démarche « Etoile montpelliéraine » présentée plus en détails ci-après. <p>Conscient des enjeux de maîtrise de la périurbanisation au niveau des territoires concernés par le projet, une étude « Étoile montpelliéraine » relative à l'amélioration du fonctionnement du doublet de lignes ferroviaires entre Nîmes et Montpellier a été engagée et financée dans le cadre du volet ferroviaire - intermodalités du CPER 2015-2020, avec l'objectif de traiter « l'optimisation de l'étoile montpelliéraine composée des axes structurants routiers et ferroviaires en exploitation ou non existants, sur l'aire métropolitaine de Montpellier et du réseau ferré national entre Lunel et Sète ».</p> <p>Dans ce cadre, la Métropole de Montpellier a élargi cette réflexion afin d'analyser les perspectives de mobilité, d'aménagement et d'urbanisation, dans le but de définir un</p>	

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
	<p>schéma directeur des mobilités de l'étoile montpelliéraine (modes ferroviaire et routier).</p> <p>Cette démarche permettra d'alimenter les réflexions qui seront poursuivies dans le cadre de la nouvelle gouvernance qui sera mise en place dans le cadre de l'application de la loi Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et qui aboutira à l'élaboration d'un contrat opérationnel de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité de Montpellier.</p>	
<p>5.2. Analyse des coûts collectifs.</p> <p>Une étude socio-économique est fournie en annexe du dossier. L'Ae observe que la contre-expertise du secrétariat général pour l'investissement prévue par le décret du 23 décembre 2013 n'a pas été sollicitée, celle-ci devrait être jointe au dossier d'enquête publique si le financement de l'État et de ses établissements publics devait dépasser 100 millions d'euros.</p> <p>Seules les grandes lignes de l'étude socio-économique sont reprises dans l'étude d'impact. Néanmoins l'annexe ne comporte pas tous les éléments et références qui permettent de comprendre comment les calculs ont abouti aux résultats finals. Ainsi, une première partie de l'étude calcule des pertes de temps liées à la saturation des infrastructures pour le scénario de référence, où elles croissent, et le projet qui les diminue. Puis un autre tableau compare les distances parcourues selon les deux scénarios en utilisant une classification des infrastructures qui est différente. Un tableau, extrait des fiches outils¹³ fournies par le ministère chargé des transports, sans que la référence soit explicite, fournit les vitesses à affecter à chacune des infrastructures¹⁴. Puis un tableau liste les avantages pour les usagers et valorise le temps gagné à 631 € sans explicitation du calcul. Il n'est pas possible de savoir si ce gain provient de l'amélioration de la fluidité ou de la diminution des distances du fait du report sur l'autoroute. Ce transfert vers l'autoroute n'est d'ailleurs pas vraiment explicité alors que des écarts importants apparaissent, par exemple une diminution de 277 390 véhicules.km en semi-urbain sur route au profit de 54 064 véhicules.km sur autoroute dans le même milieu et 188 546 véhicules.km en milieu urbain sur route.</p> <p>Le bilan économique en matière de gaz à effet de serre est positif de 24 millions d'euros. Il a été établi à partir des consommations des véhicules mais le calcul n'est pas traçable. Il n'a pas été possible pour l'Ae de vérifier sa cohérence avec le volet correspondant de l'étude d'impact. Le calcul n'a pas pris en compte les émissions en phase de travaux. L'Ae a démontré au § 2.3.7 que le bilan global, intégrant les travaux, était largement négatif, les gains ne compensant qu'environ la moitié des émissions des travaux à l'horizon 2048. De plus, la monétarisation des émissions de gaz à effet de serre n'a pas été mise à jour : le dossier utilise une valeur tutélaire du carbone de 32 €/t en 2010, croissant de 5,9 % par an pour atteindre 100 € en 2030 puis croissant de 4,5 % par an alors que les valeurs préconisées par le</p>	<p>Le calcul des gains de temps pour l'année 2028 a été explicité. Le calcul de la Valeur Actualisée nette (VAN) intègre entre autres la monétarisation des gains de temps. Les gains de temps sont calculés sur l'ensemble du périmètre du modèle. Ils sont le résultat de phénomènes complexes de reports de trafics calculés par le modèle. Ainsi, la mise en service de l'infrastructure permet d'augmenter la capacité de l'ouvrage, améliorant la fluidité sur l'axe, ce qui induit des reports de trafic en cascade. Enfin, cela réduit les distances parcourues car les automobilistes allongeaient auparavant leurs itinéraires pour éviter la congestion et gagner du temps par rapport au chemin le plus court en distance. La cause principale du gain de temps est l'amélioration de la fluidité. On peut ainsi avoir des gains de temps malgré l'allongement des distances parcourues (comme cela peut être constaté en cas de création de voie nouvelle de contournement).</p> <p>Le tableau des émissions a été ajouté à la pièce F du dossier d'enquête pour assurer le lien entre l'étude d'impact et l'étude socio-économique.</p> <p>Le bilan socio-économique a été établi avant la publication des nouvelles fiches outils.</p> <p>La prise en compte de l'effet, en matière de gain pour les usagers, des choix de mode de transport et d'urbanisation associée est traitée au niveau du modèle de trafic.</p> <p>Les calculs ont été faits selon les règles de l'art et toutes les valeurs tutélaires ou hypothèses prises ont été tracées. La valeur tutélaire du carbone prise en compte dans l'étude est celle disponible au moment de la réalisation de l'étude. Compte tenu de la volumétrie des données et des traitements associés, il n'est pas possible de les présenter dans le document.</p>	<p>Je prends acte des réponses du M.O. aux observations de l'Ae qui ont été complétées, suite à ma demande concernant la sollicitation d'une contre-expertise du Secrétariat général pour l'investissement et la reprise de l'étude socio-économique, par la réponse suivante :</p> <p>L'évaluation socio-économique des projets est encadrée par la loi 212-1558 de décembre 2012. Celle-dernière détermine le contenu des études d'évaluation et les conditions d'expertise.</p> <p><u>Préconisation de contre-expertise :</u></p> <p>La réglementation prévoit une contre-expertise du Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI, anciennement CGI) pour les projets prévoyant un financement de l'État supérieur à 100 M€ HT suivant l'état de la connaissance des clefs de répartition du cofinancement au moment de l'enquête publique.</p> <p>Le COM est estimé à 237,1 M€ HT.</p> <p>Le retour d'expérience sur les clefs de financement de projets périurbains portés par l'État montre une participation de l'État de l'ordre de 30 %, ce qui correspondrait dans ce cas à 71 M€.</p> <p>Par ailleurs, dans le cadre du suivi des projets d'infrastructures portés par l'État, le ministère des transports porte, annuellement, pour information, à la connaissance du SGPI la liste des projets en cours, bien que leurs financements sont inférieurs aux seuils de saisine. Le COM est intégré à cette liste. Le</p>

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>ministère en charge des transports sont de 53 €/t en 2018, 246 €/t en 2030 et 491 €/t en 2040.</p> <p>Au final, sous toutes réserves compte-tenu de ce qui précède, l'infrastructure présente un bilan économique positif (cf. figure 5), l'essentiel des gains (86 %) étant lié au gain de temps pour les usagers de l'infrastructure.</p> <p>Le bénéfice du projet étant important pour les automobilistes, il faut s'attendre à ce que la mise en service de l'ouvrage induise une augmentation du trafic liée notamment au développement de l'urbanisation à proximité de l'infrastructure, sauf à démontrer que les solutions alternatives par d'autres modes de transport engendrent des gains supérieurs pour les usagers. Pour l'Ae, le calcul économique devrait tenir compte de ce phénomène et procéder à un ajustement des paramètres du modèle économique tenant compte de ces effets induits chez les usagers tant en termes d'urbanisation que de déplacements. L'Ae remarque également, nonobstant les éventuelles erreurs dans les calculs et leur paramétrage, que le niveau de valorisation du gain de temps pour les usagers de véhicules individuels n'est pas en faveur de la politique de lutte contre le changement climatique.</p> <p>L'Ae recommande de reprendre l'étude socio-économique avec les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • mise en cohérence des données avec celles présentées dans le chapitre de l'étude d'impact relatif aux incidences, notamment pour ce qui concerne les évaluations de trafic et les émissions de gaz à effet de serre ; • prise en compte de l'effet, en matière de gain pour les usagers, des choix de mode de transport et d'urbanisation associée ; • prise en compte de la valeur tutélaire du carbone mise à jour ; • traçabilité des données et des calculs jusqu'aux résultats finaux. 		<p>SGPI n'a pas effectué d'auto-saisine sur ce projet.</p> <p><u>Contenu du projet.</u></p> <p>L'étude socio-économique du COM a été exécutée dans le respect de la réglementation et sur la base des fiches outils en vigueur au moment de sa réalisation.</p> <p>Ces fiches outils évoluent régulièrement.</p> <p>Si on garde à l'esprit les délais de procédures de validation du dossier d'enquête entre sa finalisation et sa présentation au public (concertation interservices, consultation de l'autorité environnementale, examen conjoint...), il est peut-être admis qu'un dossier d'enquête ne puisse pas présenter des études basées sur les dernières fiches-outils parues.</p> <p>L'organisation même des validations et la récurrence de mise à jour des fiches outils sont incompatibles avec cet objectif.</p> <p>La MO ne prévoit pas de mise à jour de l'étude socio-économique.</p>

6. Impacts cumulés.

Le projet de ZAC de La Lauze est identifié avec pertinence comme un projet ayant des impacts cumulés avec ceux du COM. Le dossier précise que les impacts cumulés concernent :

- la consommation de terres agricoles (24 ha pour le COM et 32 ha pour le projet de ZAC) ;
- l'accroissement des risques inondations ;
- la vulnérabilité des ressources en eau.

Pour autant, le dossier n'en tire aucune conséquence, notamment en termes de mesures d'évitement, réduction ou compensation.

L'Ae recommande que des mesures d'évitement, réduction ou compensation soient prises conjointement avec le maître d'ouvrage du projet de ZAC de La Lauze, afin de traiter les impacts cumulés de ces deux projets.

Accroissement des risques inondation :

Dans sa procédure d'évaluation des impacts sur l'environnement, chaque projet (COM et ZAC de la lauze Est) a fait l'objet d'une étude hydraulique par modélisation afin de quantifier ses impacts sur les risques d'inondation. La mise en place des mesures de réduction (10 bassins multifonctions pour le COM, 5 bassins pour la ZAC de la Lauze assurant l'écrêtement des eaux, des ouvrages de décharges pour le COM), ne suffit pas à aboutir à un impact résiduel nul. Ainsi, la mise en place de mesures de compensation est proposée pour chaque projet.

Le maître d'ouvrage de la ZAC de la Lauze a identifié une large vallée alluviale qui sera aménagée et préservée de toute urbanisation (6.2 hectares). Le maître d'ouvrage du

Dans la réponse du M.O. à l'A.E. je relève que les impacts cumulés du projet de ZAC de La Lauze avec le projet du COM ont bien été pris en compte par les M.O. concernés en ce qui regarde :

- L'accroissement des risques d'inondation,
- La vulnérabilité des ressources en eau,
- La consommation des terres agricoles,
- La mutualisation des mesures.

Concernant la Liaison Inter-cantonale d'Évitement Nord (LIEN) l'analyse du cumul des incidences avec le COM n'a pas été étudiée car le projet de LIEN est localisé hors du périmètre d'évaluation des impacts

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>Le dossier n'évoque pas de possibles impacts cumulés avec le Lien (Liaison intercantonale d'évitement nord de Montpellier), qui consiste à construire une rocade de Montpellier en deuxième couronne, et qui reliera, par l'Est, l'A9 à l'A750. Pourtant, les effets du Lien et du COM se cumuleront pour redistribuer et modifier globalement la circulation routière autour de Montpellier. Aussi, l'Ae estime que des impacts cumulés entre le Lien et le COM sont probables, en termes d'urbanisation induite, de niveaux de trafics, et donc d'impacts sur les émissions des véhicules, le report modal et l'artificialisation des sols.</p> <p>L'Ae recommande d'évaluer les impacts cumulés du « Lien » et du projet notamment en termes de déplacements, d'impacts des déplacements et d'urbanisation induite.</p>	<p>COM s'engage quant à lui, à trouver des zones de compensation pour supprimer les impacts résiduels sur la surélévation des niveaux d'eau à l'amont et à l'aval du projet.</p> <p>Ainsi, la mise en place des mesures de réduction et de compensation que chacun des maîtres d'ouvrage s'engage à respecter, permet d'aboutir à une situation sans impact résiduel sur les risques liés aux inondations.</p> <p><u>Vulnérabilité des ressources en eau :</u></p> <p>Dans le cadre du projet de COM, les principes d'une protection de niveau maximum ont été appliqués au sein des périmètres de protection du captage AEP de Flès. Ces principes portent notamment sur la mise en place de 10 bassins multifonction, une imperméabilisation du système de collecte des eaux de plate-forme et des bassins pour éviter la contamination des eaux souterraines par percolation des polluants dans le sol, le strict respect des recommandations établies dans l'arrêté préfectoral du captage de Flès et un suivi de la qualité des rejets du bassin au niveau du ruisseau du Rieu Coulon tous les ans pendant 5 ans.</p> <p>Le maître d'ouvrage de la ZAC de la Lauze a prévu la réalisation de 5 bassins de traitement qui disposeront d'équipement permettant de cantonner toutes éventuelles pollutions accidentelles, ainsi que des réseaux de collecte d'assainissement et des eaux pluviales étanches.</p> <p>Ces mesures permettent d'éviter une dégradation de la qualité des eaux au sein du périmètre de protection du captage.</p> <p>Il est donc considéré que chaque maître d'ouvrage a mis en place les protections nécessaires au sein du périmètre de protection du captage.</p> <p><u>Consommation de terres agricoles :</u></p> <p>Le cumul des incidences entre les projets du COM et de la Zac de la Lauze a bien été pris en compte y compris au niveau des impacts résiduels et des mesures compensatoires qui en découlent.</p> <p>Les deux maîtres d'ouvrage ont prévu l'application de mesures de réduction. Toutefois, suite à la mise en place de ces mesures de réduction, des impacts résiduels demeurent. Ainsi, chacun des maîtres d'ouvrage a produit une étude permettant de proposer des mesures compensatoires agricoles proportionnées à la zone</p>	<p>cumulés relatifs à la thématique Déplacements/mobilité.</p> <p>Par contre, le projet a été pris en compte dans les hypothèses pour le modèle de trafic.</p>

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
	<p>affectée par le projet et à ses incidences. L'étude compensatoire agricole de la Zac de la Lauze prend bien en compte le projet de COM et ses futures bretelles et inversement pour l'étude agricole du COM qui a pris en compte les impacts de la ZAC de la Lauze pour ajuster les mesures proposées.</p> <p>Une enveloppe de 394 000€ est dédiée à la compensation agricole collective de la ZAC de la Lauze. En parallèle, une enveloppe qui s'élève à 522 863€ est prévue pour le COM.</p> <p>Le calcul retenu pour évaluer la perte financière est systématiquement calculé à partir du projet.</p> <p><u>Réflexion sur la mutualisation des mesures :</u></p> <p>Les 2 maîtres d'ouvrage du COM de la ZAC de la Lauze ont convenu d'établir une réflexion globale sur la mise en œuvre des mesures engagées par chacun. Cette réflexion permettra d'évaluer les mesures proposées pour chaque projet et d'étudier si des pistes d'optimisation sont possibles pour augmenter la qualité globale des mesures mises en œuvre à l'échelle du territoire.</p> <p>De son côté, le maître d'ouvrage de la ZAC de la Lauze, Montpellier Méditerranée Métropole a saisi le préfet pour qu'une cohérence entre les différentes mesures compensatoires agricoles qui sont projetées sur le territoire métropolitain soient cohérentes avec leurs objectifs de transition agroécologique. Ainsi, les mesures compensatoires, prévus à la fois pour le COM et pour la ZAC de la Lauze, devraient entrer dans une démarche commune et cohérente au niveau métropolitain.</p> <p><u>Le projet de Liaison Intercantonale d'Evitement Nord (LIEN) :</u></p> <p>Le projet de LIEN est localisé hors du périmètre d'évaluation des impacts cumulés relatifs à la thématique Déplacements/mobilité, d'une distance de 2km autour du projet. Ces éléments sont présentés au chapitre 9.2.1.2 de la pièce E du dossier d'enquête. Le projet de LIEN n'a donc pas été étudié dans le cadre de l'analyse du cumul des incidences avec d'autres projets connus. En revanche, le projet a été pris en compte dans les hypothèses pour le modèle de trafic.</p>	

7. Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets.

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>Le coût des mesures environnementales est estimé à 21,2 millions d'euros HT, septembre 2018. Pendant la phase travaux, les modalités de suivi comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la mise en œuvre d'un management environnemental, incluant un PAE (Plan d'Assurance de l'Environnement), imposé au maître d'œuvre, entreprises et fournisseurs ; • des dispositifs de mesure et suivi des eaux souterraines et superficielles ; • des audits des milieux naturels, avant, pendant et après travaux. <p>Pendant la phase d'exploitation, des suivis sont envisagés pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les plantations au titre des mesures paysagères et patrimoniales (3 ans) ; • les eaux souterraines (1 fois par an pendant 5 ans) ; • les milieux naturels (5 ans) ; • les protections acoustiques (5 ans). <p>Le dossier est silencieux sur la gouvernance du suivi : articulation avec Montpellier Méditerranée Métropole sur l'intermodalité ; suivi des mesures compensatoires, (qui, même si elles ne figurent pas dans le dossier présenté, seront définies au plus tard dans le dossier de l'autorisation environnementale qui suivra).</p> <p>L'Ae recommande de préciser la gouvernance du suivi, en y associant les autres maîtres d'ouvrages concernés et de compléter le dispositif par le suivi des émissions polluantes, de l'effet de serre, du report modal et des mesures compensatoires (mise en œuvre et efficacité).</p>	<p>Les mesures qui seront mises en œuvre pour accompagner la réalisation et l'exploitation du projet feront l'objet d'un suivi dont la gouvernance pourra s'exercer :</p> <ul style="list-style-type: none"> • en s'associant avec les structures compétentes telles que l'EPTB du Lez, animateur du SAGE et délégataire de certaines compétences GEMAPI. La Métropole de Montpellier, au titre de ses compétences G.E.M.A.P.I et de sa stratégie territoriale biodiversité, et en s'appuyant sur un groupement de compétences composé du CEN L-R, de la SAFER Occitanie. • dans le cadre de l'application de la loi LOM, à travers l'élaboration d'un contrat opérationnel de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité de Montpellier. <p>Pour la mise en œuvre opérationnelle des mesures de compensation, le maître d'ouvrage s'appuiera sur un groupement de compétences composé du CEN L-R, de la SAFER Occitanie et de partenaires techniques agricoles si nécessaire. La gouvernance du suivi des mesures compensatoires est illustrée sur le schéma ci-après.</p> <p>Afin d'affiner la localisation et le contenu de ces mesures, le maître d'ouvrage concertera l'ensemble des acteurs locaux concernés notamment ceux ayant des prérogatives établies en lien avec ces mesures. Il s'agit notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De l'EPTB du Lez, animateur du SAGE et délégataire de certaines compétences GEMAPI. - De la Métropole de Montpellier, au titre de ses compétences G.E.M.A.P.I et de sa stratégie territoriale biodiversité. - Des collectivités locales concernées. 	<p>Concernant la gouvernance du suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets j'observe que le M.O. s'associera avec l'EPTB du Lez, la Métropole de Montpellier, du CEN L-R, de la SAFER Occitanie et des collectivités locales concernées.</p>
<h2>8. Résumé non technique.</h2> <p>Le résumé non technique est clair et pédagogique. Néanmoins, l'impact sanitaire y est décrit de façon incomplète. Le résumé indique en effet que les seuils sanitaires et valeurs guides journalières ne sont pas dépassés, mais il ne précise pas que les niveaux d'exposition augmentent par rapport à la situation initiale et au scénario de référence.</p> <p>L'Ae recommande de compléter le résumé non technique sur les thématiques des gaz à effet de serre, et de la qualité de l'air dans la zone de projet. Plus généralement, l'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.</p>	<p>Le résumé est repris selon les réponses apportées dans le présent mémoire.</p>	<p>Vu et noté</p>

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
9. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme.		
<p>Le dossier comprend les documents de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Juvignac, Saint-Jean-de-Védas et Montpellier.</p> <p><u>PLU de Juvignac :</u></p> <p>L'état initial de l'évaluation environnementale reprend les éléments pertinents de l'étude d'impact du projet. La mise en compatibilité des plans de zonage entraîne, selon le dossier, la « suppression » de : 4 ha de zonage A (agricole) et 20 ha de zonage N (zonage naturel protégé).</p> <p><u>PLU de Saint-Jean-de-Vedas :</u></p> <p>Le règlement de la zone 2AU doit être mis en compatibilité pour autoriser explicitement la réalisation du projet.</p> <p>La mise en compatibilité conduit au déclassement de 24 158 m² d'espaces boisés classés. Elle entraîne, selon le dossier, la « suppression » de : 45 ha de zonage A (agricole) et 24 ha de zonage N (zonage naturel protégé).</p> <p><u>PLU de Montpellier :</u></p> <p>Les règlements des zones A, 11AU, 2U2, 4AU1, 5AU, 7AU N, doivent être mis en compatibilité pour autoriser explicitement la réalisation du projet.</p> <p>Les orientations d'aménagement et de programmation du PLU doivent être mises en compatibilité pour insérer le projet au secteur de Grisette.</p> <p>La mise en compatibilité conduit au déclassement de 27 188 m² d'espaces boisés classés. Elle entraîne, selon le dossier, la « suppression » de 7,2 ha de zonage A (agricole) et de 31 ha de zonage N (zonage naturel protégé).</p> <p>La mise en compatibilité de ces trois PLU se limite, réglementairement, à autoriser le projet, sans créer d'autres possibilités d'utilisation du sol. En ce sens, elle n'appelle pas d'autre évaluation environnementale que celle du projet.</p> <p>L'Ae observe que les surfaces de zonage A (agricole) ou N (naturel protégé) qui seraient, selon le dossier, « supprimées », correspondent aux emprises réservées au projet à l'intérieur de la bande soumise à enquête publique, et non à des surfaces agricoles ou naturelles qui disparaîtraient.</p> <p>L'Ae recommande de clarifier, dans le dossier, le devenir des espaces classés A ou N, situés dans la bande soumise à enquête publique, et qui ne seraient pas en fine affectés par l'emprise directe de l'infrastructure.</p> <p>Par ailleurs, les modifications apportées au PLU amoindrissent le niveau de protection environnementale. Elles ne peuvent être considérées comme étant sans impact résiduel notable, notamment en matière d'artificialisation. Elles confortent la recommandation de l'Ae, de créer, à l'échelle du projet, une mesure compensatoire relative à l'artificialisation des sols.</p>	<p>La mise en compatibilité des PLU ne prévoit pas de changement de destination de zonages impactés. Ainsi les parcelles incluses dans la zone DUP mais non utilisées par le projet resteront dans leur zonage d'origine. Cela s'applique aux zones A et N.</p>	<p>Je prends donc note que la mise en compatibilité des PLU n'entrainera pas de changement de destination concernant les zones A et N</p>

4. OBSERVATIONS DU PUBLIC

Notes en préambule : Je tiens tout d'abord à remercier toutes les personnes qui ont participé à l'enquête publique en faisant part de leurs observations et avis.

J'analyse dans ce chapitre « **OBSERVATIONS DU PUBLIC** » uniquement les 700 contributions exprimées par le public et recueillies sur les registres d'enquête publique déposés en mairie, sur le registre dématérialisé ou adressées par courrier au siège de l'enquête publique.

Les contributions des élus, des collectivités territoriales, des associations et la pétition déposée par le groupe local Greenpeace de Montpellier sont analysées dans les chapitres suivants.

J'ai noté également que sur les 700 contributions déposées par le public, il y avait 22 doublons. J'ai donc pris en compte 678 contributions.

Sur les 678 avis exprimés à travers les contributions:

- **375 personnes ont donné un avis favorable,** soit 55,30 %
- **290 personnes ont donné un avis défavorable,** soit 42,77 %
- **13 personnes ne se prononcent pas,** soit 0,02 %

Une contribution peut comprendre plusieurs observations sur des sujets différents. Sur les 678 contributions prises en compte, 778 observations ont été exprimées. J'ai classé ces 778 observations en 30 thèmes regroupés en 8 catégories.

Catégories et thèmes des observations.

Les catégories et les thèmes des observations sont présentés dans le tableau suivant :

A. Opposition au projet	
A. 1	Favoriser les voies vertes plutôt que le béton et le bitume
A. 2	Projet inadapté
A. 3	Atteinte à la biodiversité
A.4	Atteinte à la pollution atmosphérique et au bruit
A.5	Destruction de terres agricoles
B. Favorable au projet	
B. 1	Favorable à une liaison directe entre la A750 et la A709
B. 2	Urgence de la réalisation et phasage des travaux
B. 3	Avoir une vision à l'échelle de l'aire MontPELLIÉRAINE
C. Demande de renseignements	

C. 1	Demande information concernant l'expropriation
C. 2	Impacts pendant les travaux
C. 3	Accès au COM
D. Proposition d'aménagement	
D. 1	Pas de feux tricolores au niveau des diffuseurs
D. 2	Aménagement des diffuseurs, des ronds-points
D. 3	Aménagement pour les autres transports les vélos les piétons et les espaces verts
D. 4	Protection paysagère
D. 5	Limitation de vitesse
D. 6	Faciliter les accès à Montpellier
D. 7	Réaliser une sortie directe sans passer sous le pont de Saint Georges

D. 8	Réaliser la LICOM
D. 9	Passage pour animaux sauvages
D.10	nuisances sonores
D.11	Prolonger le COM
E. Tramway	
E. 1	Prolongation de la ligne de Tramway
E. 2	Augmenter les taux de passage des tramway
E. 3	Créer des parkings P+Tram de taille suffisante
F. Projet plus à l'Ouest	
F. 1	Dévier les automobilistes avant Juvignac
F. 2	Réaliser le contournement plus à l'Ouest à partir de Bel-Air
F. 3	Choix variantes

G. Financement	
G. 1	Financement

H. Divers	
H. 1	Divers

Nombre d'observations par thèmes

Le nombre d'observations par thème est présenté dans le tableau suivant.

THÈMES		OBSERVATIONS
A.1	Favoriser les voies vertes plutôt que le béton et le bitume	6
A.2	Projet inadapté	295
A.3	Atteinte à la biodiversité	4
A.4	Atteinte à la pollution atmosphérique et au bruit	2
A.5	Destruction de terres agricoles	7
B.1	Favorable à une liaison directe entre la A750 et la A709	318
B.2	Urgence de la réalisation et phasage des travaux	36
B.3	Avoir une vision à l'échelle de l'aire MontPELLIÉRaine	1
C.1	Demande information concernant l'expropriation	7
C.2	Impacts pendant les travaux	10
C.3	Accès au COM	3
D.1	Pas de feux tricolores au niveau des diffuseurs	4
D.2	Aménagement des diffuseurs, des ronds-points	6
D.3	Aménagement pour les autres transports les vélos les piétons et les espaces verts	5

THÈMES		OBSERVATIONS
D.4	Protection paysagère	2
D.5	Limitation de vitesse	2
D.6	Faciliter les accès à Montpellier	4
D.7	Réaliser une sortie directe sans passer sous le pont de Saint Georges	1
D.8	Réaliser la LICOM	1
D.9	Passage pour animaux sauvages	1
D.10	nuisances sonores	18
D.11	Prolonger le COM	1
E.1	Prolongation de la ligne de Tramway	4
E.2	Augmenter les taux de passage des tramway	1
E.3	Créer des parkings pour Tram de taille suffisante	3
F.1	Dévier les automobilistes avant Juvignac	2
F.2	Réaliser le contournement plus à l'Ouest à partir de Bel-Air	13
F.3	Choix variantes	4
G.1	Financement	9
H.1	Divers	8
	Total	778

L'analyse des observations du public est exposée ci-après par catégories et par thèmes. Dans chacun des thèmes il est présenté successivement :

- Les observations du public,
- Les réponses du Maître d'ouvrage,
- Les commentaires du commissaire enquêteur.

A. OPPOSITION AU PROJET

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

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 123

COLLOT Christophe

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

Obs. 151

ANONYME

Je suis contre tout projet de bétonisation.

Obs. 162

RAFFIER Laurent

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

Obs. 262

OLIVEIRA Manuel

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

Obs. 35

GAUTHIER Thiébaut

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

Obs. 70

BATON Richard

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

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les avis identifiés dans cette section abordent de façon générale l'opposition aux projets routiers considérés ici comme trop chers, trop polluants, trop consommateurs d'espace.

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 (voies 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 parcs 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 circulations douces : 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

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Les trafics projetés sont notamment induits par l'accroissement démographique des communes extérieures à l'agglomération qui génère plus de déplacements vers les lieux d'emplois, d'études, d'activités du centre de l'agglomération. Sur ces distances ces déplacements sont obligatoirement effectués en modes motorisés, majoritairement en automobile et en faible partie en transports en commun, compte tenu de l'impossibilité d'une offre TC répondant aux multiples motifs et destinations des déplacements.

Contrairement aux observations du public le projet du Contournement Ouest de Montpellier répond bien aux objectifs de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 qui précise :

- « *Renforcer les offres de déplacements du quotidien, améliorer la qualité et la sécurité des réseaux routiers, ... et en assurer la pérennité, remédier à la saturation des villes et de leurs accès et améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;*
- *Accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par les modes individuels, collectifs et de transport de marchandises les moins polluants, tels que le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun ou les modes actifs, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel et en facilitant les déplacements multimodaux. »*

En effet, comme le souligne le Maître d'ouvrage, le projet permettra une meilleure liaison entre les communes de l'Ouest Montpellier et la ville centre, diminuera le trafic automobile dans les centres ville de Montpellier et Saint-Jean-de-Védas et favorisera les transports en commun, le covoiturage et les circulations douces.

Ainsi les voies vertes auront toute leur place dans le projet et les pollutions générées par l'automobile seront diminuées par une circulation plus fluide et la disparition des bouchons générateurs de pollution.

A. 2 Projet inadapté

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 100

DARBAS Bernard

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

Obs. 105

LAPORTE Bernard

Lorsqu'on augmente la capacité de nouvelles voies ou l'élargissement de celles existantes, on constate une augmentation du trafic supérieur à ce qui était prévu et surtout une accélération désastreuse de l'étalement urbain, et la réapparition rapide des embouteillages d'avant. Dans le Plan de Déplacements Urbain de Montpellier (PDU) il est noté « tout faire pour réduire la place de la voiture ». Dans tous les documents d'aménagement et d'urbanisme, il est dit qu'il faut réduire l'impact de celle-ci et donner la priorité à d'autres modes de déplacement. Le COM est en contradiction absolue avec ces objectifs puisqu'il s'agit de construire une autoroute, en ville de surcroit. Nous ne pouvons plus nier désormais l'état d'urgence climatique la nécessité de préserver les sols, et nos engagements à appliquer les recommandations du GIEC (Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat) de réduire drastiquement les consommations d'énergie, et l'émission de Gaz à Effet de Serre... Or, les conséquences de ce projet seraient considérables sur l'environnement. Il s'insérerait dans l'un des endroits les plus sensibles de la périphérie de Montpellier : 2 vallées, celles de la Mosson et du Rieucoulon, riches de leur patrimoine naturel, culturel et faunistique exceptionnel. Les espaces végétalisés sont nécessaires à la lutte contre les pics de chaleur, Ils permettent l'absorption des eaux lors de fortes pluies, et participent au maintien de sols vivants. Alors que la population demande de plus en plus le retour à une agriculture urbaine, le COM proposé détruirait des espaces naturels existants et entraverait l'installation de jeunes

agriculteurs-trices, d'agroforesterie, etc. La réalisation de ce projet engendrerait des nuisances pour le bien-être et la santé des védasiens et autres riverains : pollution de l'air par les gaz et particules émises des véhicules, nuisance sonore, pollution visuelle. Cette autoroute infligerait une balafré hideuse dans le paysage de Saint Jean de Védas. Le budget estimé pour cette réalisation est de 278 M €, sera largement dépassé comme il est de coutume. Et les justifications économiques du projet proposé, basées sur des hypothèses peu explicites, sont loin d'être convaincantes. La relance économique de notre pays est à l'ordre du jour ; elle doit se faire dans la seule perspective d'une accélération de la transition écologique et énergétique. Les sommes attribuées à des projets strictement routiers n'ont plus leur place, ni cette forme de soutien et de promotion de la voiture, du camion, de l'étalement urbain et d'une croissance illimitée de notre aire urbaine qui a déjà trop grandi et dans la précipitation. Le projet doit être repensé en profondeur avec l'humain et les transports collectifs au cœur du système. Il n'est plus question d'autoroute urbaine, il nous faut des déplacements apaisés. Le Tram, les Bus à haut niveau de service, voire d'autres systèmes, les mobilités actives, les reports de mode de déplacement, etc , doivent concourir à réduire la place de la voiture dans nos rues et sur nos routes et à offrir une urbanisation non fragmentée, respectueuse des écosystèmes, et agrémentée de vastes espaces de fraîcheur et de respiration. Nous demandons au Commissaire Enquêteur de prononcer un Avis Négatif sur le projet présenté, et au Préfet de la Région Occitanie d'assumer ses responsabilités, en refusant le lancement d'un tel ouvrage.

Obs. 106

Elio POSSOZ

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

Obs. 107

Annick BOULANGER

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

Obs. 108

GEYSSE Nicolas

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

Obs. 109

HAZOUT Laurent

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

Obs. 113

ANONYME

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

Obs. 118

CATZEFLIS François

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

Obs. 119

ZOLONDKONSKI Alexis

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

Obs. 120

TARDIVEL Laura

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

Obs. 122

RONGEAT David

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

Obs. 124

DORON Charles

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

Obs. 125

GRANGEON

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

Obs. 127

BON Mario

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

Obs. 128

CORDIER Armonie

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

Obs. 129

CPUDSI Julien

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

Obs. 130

BONNICI Iago

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

Obs. 131

VERNIER Camille

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

Obs. 132

ANONYME

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

Obs. 135

ANDRIEU Jean-Paul

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

Obs. 136

SALOM Michel

Observations identiques à celles précédentes

Obs. 138

BERTHEUX Yoann

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

Obs. 139

BRU Magali

Ce projet est un projet d'un autre temps, celui de la voiture, du déplacement toujours plus vite, énergivore et polluant. Lorsqu'on augmente la capacité de nouvelles voies

ou l'élargissement de celles existantes, on constate une augmentation du trafic supérieure à ce qui était prévu. Dans le plan de déplacements de Montpellier (PLU) il est noté « tout faire pour réduire la voiture ». Partout il est dit qu'il faut réduire l'impact de celle-ci et favoriser d'autres modes de déplacement. Le COM est donc en contradiction absolue avec cette ambition puisqu'il s'agirait de construire une autoroute en ville. Nous pouvons faire le parallèle avec le TGV qui se développe alors que les lignes secondaires disparaissent. On construirait des autoroutes supplémentaires alors que les routes secondaires ne sont pas entretenues. Nous ne pouvons plus nier désormais l'état d'urgence climatique, en particulier à Montpellier. La planète brûle, il est urgent de prendre des mesures dans le respect des normes environnementales et des engagements nationaux sur le climat et la biodiversité. Le COM est un très mauvais signal qui mettrait en œuvre une politique de l'offre pour la voiture. Ce projet initié depuis plusieurs décennies serait terminé en 2027, donc déjà dépassé. Il y a nécessité absolue de préserver les sols, recommandations scientifiques du GIEC (Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat). Or , les conséquences de ce projet seraient considérables sur l'environnement. Il devrait s'insérer dans l'un des endroits les plus sensibles de la périphérie de Montpellier: 2 vallées, celle de la Mosson et celle du Rieu-Coulon.

Obs. 142

ANONYME

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

Obs. 146

ANONYME

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

Obs. 147

ANONYME

Défavorable

Obs. 148

POUPON Nathalie

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

Obs. 150

CASTERAN Rémy

Ce projet de barreau autoroutier est estimé à 278 M€ (2018) et serait probablement revu à la hausse dès 2021. Pour quel avantage prévu pour 2028 ? Une réduction de temps de transport de 3% en 2028. Dératoire. Sans que par ailleurs soit pris en compte un phénomène largement documenté en France et dans le monde : un haut risque de trafic induit par ce nouvel aménagement. L'efficience est potentiellement négative sur ce projet et je pense que l'Etat a bien mieux à proposer avec l'argent du contribuable pour améliorer la mobilité sur l'Ouest de Montpellier. Une autre voie est possible, à moindre coût, en conformité avec les engagements officiels de la France en matière de transition écologique: recalibrage de la voirie existante ; conservation des gabarits et largeur actuelle, avec vitesse limitée à 70 km/h ; passerelles ou tunnels sur les ronds-points intégralement réaménagés de Gennevaux, Rieucoulon et Mas de Grille ; priorité aux déplacements doux et transports en commun, avec pôles d'échanges multimodaux et parkings silos de grande capacité ; raccordement A 709 par le rond-point de desserte de la Lauze et son franchissement en dénivelé de Sète. Ce projet est d'un autre âge et doit être repensé pour le monde actuel/futur.

Obs. 155

ANONYME

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

Obs. 156

GÉNOT Cécile

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

Obs. 157

CORNETTE DE SAINT CYR Louis

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

Obs. 158

AIGOIN Christine

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

Obs. 159

TICHANÉE Sandie

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

Obs. 160

RAFFIER Laurent

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

Obs. 161

RAFFIER Laurent

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

Obs. 163

DUHOURCQ Benoit

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

Obs. 164

DERT Cécile

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

Obs. 165

LELIEVRE Jean-Philippe

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

Obs. 167

LAVOCAT Zoé

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

Le COM c'est aussi la destruction de 16 hectares de terres agricoles, de plusieurs centaines d'arbres, la mise en danger d'espèces sauvages protégées, et l'imperméabilisation de nouvelles surfaces qui aggrave les phénomènes d'inondation. A l'heure de l'urgence climatique, nous demandons que ce projet routier d'un autre temps, qui ne répond pas aux enjeux environnementaux et sociaux de

notre époque soit abandonné. Une infrastructure de mobilités durables (vélos, tram, bus ou/et trains) doit être étudiée à la place, afin de permettre à ceux qui le souhaitent de se déplacer autrement qu'en voiture individuelle.

Obs. 168

GANTNER DELOURS Françoise

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

Obs. 170

LE DU Anthony

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

Obs. 174

ANONYME

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

Obs. 176

NGUYEN Printemps

Ce projet de barreau autoroutier est estimé à 278 M€ (2018) et serait probablement revu à la hausse dès 2021. Pour quel avantage prévu pour 2028 ? Une réduction de temps de transport de 3% en 2028. Dératoire. Sans que par ailleurs soit pris en compte un phénomène largement documenté en France et dans le monde : un haut risque de trafic induit par ce nouvel aménagement. L'efficience est potentiellement négative sur ce projet et je pense que l'Etat a bien mieux à proposer avec l'argent du contribuable pour améliorer la mobilité sur l'Ouest de Montpellier. Une autre voie est possible, à moindre coût, en conformité avec les engagements officiels de la France en matière de transition écologique: recalibrage de la voirie existante ; conservation des gabarits et largeur actuelle, avec vitesse limitée à 70 km/h ; passerelles ou tunnels sur les ronds-points intégralement réaménagés de Gennevaux, Rieucoulon et Mas de Grille ; priorité aux déplacements doux et transports en commun, avec pôles d'échanges multimodaux et parkings silos de grande capacité ; raccordement A 709 par le rond-point de desserte de la Lauze et son franchissement en dénivelé de Sète.

Obs. 177

ANONYME

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

Obs. 179

GANAULT Pierre

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

Obs. 180

BATHFIELD Maël

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

Obs. 181

GEBEL Daniela

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

Obs. 182

FISSEAU Thomas

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

Obs. 183

ANONYME

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

Obs. 184

PRADEAU Nadine

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

Obs. 185

PRADEAU Nadine

DOUBLON

Obs. 186

ANONYME

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

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

Obs. 189

BOUTIN Adrien

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

Obs. 192

ANONYME

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

Obs. 193

ESSERTEL arnaud

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

Obs. 194

GALMICHE Thierry

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

Obs. 196

CHOTY Nathalie

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

Obs. 197

CHOCHOIS Samantha

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

Obs. 198

NATAF Emmanuelle

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

la logique écologique des promesses électorales de notre présent Maire et de ses collaborateurs. Nous vous faisons confiance pour faire qu'il soit abandonné. Emmanuelle.

Obs. 199

ANONYME

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

Obs. 204

KIENZLER Élisabeth

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

Obs. 230

FOUIHÉ ange

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

Obs. 261

MAZOYÉ Michel

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

Obs. 266

ANONYME

contre ce projet polluant

Obs. 274

PROVERBIO Elsa

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

Obs. 275

BULLET Clair-André

Ce projet de barreau autoroutier est estimé à 278 M€ (2018) et serait probablement revu à la hausse dès 2021. Pour quel avantage prévu pour 2028 ? Une réduction de temps de transport de 3% en 2028. Dérisoire. Sans que par ailleurs soit pris en compte un phénomène largement documenté en France et dans le monde : un haut risque de trafic induit par ce nouvel aménagement. L'efficience est potentiellement négative sur ce projet et je pense que l'Etat a bien mieux à proposer avec l'argent du contribuable pour améliorer la mobilité sur l'Ouest de Montpellier. Une autre voie est possible, à moindre coût, en conformité avec les engagements officiels de la France en matière de transition écologique: recalibrage de la voirie existante ; conservation des gabarits et largeur actuelle, avec vitesse limitée à 70 km/h ; passerelles ou tunnels sur les ronds-points intégralement réaménagés de Gennevaux, Rieucoulon et Mas de Grille ; priorité aux déplacements doux et transports en commun, avec pôles d'échanges multimodaux et parkings silos de grande capacité ; raccordement A 709 par le rond-point de desserte de la Lauze et son franchissement en dénivelé de Sète. Pour quel avantage prévu pour 2028 ? Une réduction de temps de transport de 3% en 2028. Dérisoire. Sans que par ailleurs soit pris en compte un p

Obs. 276

ANONYME

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

Obs. 278

JOZON Frédéric

Ce projet tout voiture est un projet du passé. Avec la crise sanitaire que nous vivons, il est temps de préserver les terres agricoles et la biodiversité pour maintenir un territoire résilient. Un simple aménagement des ronds-points serait suffisant, coûterait moins cher et éviterait d'augmenter le nombre de voitures sur la route.

Obs. 283

OMS Geneviève

Ce très gros projet, d'une autre époque, très coûteux 'va entraîner des nuisances très importantes pour l'environnement et risque d'augmenter encore le trafic et la pollution, Je pense qu'il suffirait d'aménager les différents rond points et donner la priorité aux déplacements doux et transports en commun, en aménageant de grands parkings silos pour les voitures. Dans le contexte actuel, il faut favoriser la transition écologique, préserver autour des villes, les terres agricoles pour les circuits courts et les espaces de pleine nature ,de biodiversité, pour la santé et les loisirs des habitants,,

Obs. 288

GALLIS Hélène

Je suis défavorable à ce projet qui va à l'encontre de la transition écologique que nous devons mener dès maintenant afin de vivre en adéquation avec notre environnement. Dans le contexte actuel, il faut favoriser la transition écologique, préserver autour des villes, les terres agricoles pour les circuits courts et les espaces de pleine nature ,de biodiversité, pour la santé et les loisirs des habitants,, Il suffirait d'aménager les différents rond points et donner la priorité aux déplacements doux et transports en commun, en aménageant de grands parkings silos pour les voitures.

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

Obs. 292

MARTROU Claude

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

Obs. 295

BESSON Alexis

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

Obs. 298

KAZAR Ildi

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

Obs. 299

JUAN Guillaume

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

Obs. 304

ROBERT Gilles

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

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

Obs. 305

ROBERT Gilles

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

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

Obs. 306

GOURAUT Lisa

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

Obs. 310

L. Maxime

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

Obs. 311

ANONYME

Ce projet ne prend pas en compte les aspects écologiques

Obs. 314

KENNEL Pol

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

Obs. 321

MICALLEF Nathalie

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

Obs. 324

LAMOUROUX Christiane

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

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

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

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

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

Obs. 325

AYNIE Jean-Philippe

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

Obs. 327

DELOT Benjamin

Je suis entièrement défavorable à ce projet qui ne présente que des inconvénients :

- nous savons que les embouteillages ne disparaîtront pas avec de nouvelles routes, au contraire ils perdureront avec un plus grand nombre de voitures sur les routes
- on continue à obliger les habitants à utiliser leur voiture, alors que ça coûte cher et que ça accentue les injustices sociales
- niveau écologique on détruit l'habitat naturel de plusieurs espèces animales et végétales

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

Obs. 328

ROUGER Sébastien

Contre ce projet polluant d'une autre époque. Avoir une voiture pour exister socialement est un concept dépassé. Nous voulons nous déplacer en respectant la nature, l'environnement et les riverains. La voiture est à limiter aux cas nécessaires, pas à généraliser systématiquement.

Obs. 334

OUDRER Anne-Marie

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

Obs. 341

BAZIN Luc

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

Obs. 342

MELIA Geoffrey

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

Obs. 343

CHASSING Annie

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

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

Obs. 345

ANONYME

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

Obs. 346

JOHSON David

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

Obs. 348

AUBRY Jean-Pascal

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

Obs. 349

SOULAS Tupac

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

- Il va détruire encore plus notre environnement naturel.

- Il va coûter cher au contribuable.

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

Obs. 350

BARTHELEMY Renaud

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

Obs. 351

LECLERE Christophe

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

Obs. 353

TERES Paule

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

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

- Si l'état investit dans des projets comme celui-ci, cela va augmenter le trafic routier, augmenter la pollution et va donc augmenter les problèmes de santé de nous autres citoyens, pour cette raison, je suis contre ce projet. Investissez l'argent public dans nos hôpitaux et nos écoles plutôt que pour agrandir des routes. Ce projet est un projet qui aurait dû être réalisé dans les années 90, maintenant nous sommes au 21ème siècle avec de nouveaux défis à relever, ce projet est has-been.

Obs. 356

GARDET Vincent

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

Obs. 357

CASTEL Stéphane

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

Obs. 358

BOURDAIS Jennifer

Je pense que il y a bien trop de conséquences négatives à ce projet: * Bétonnisation sans fins...arrêtions de détruire le peu de nature qui nous reste elle nous protège lors des fortes chaleurs sans parler de l'éco système...
* Santé: habiter à moins de 6km d'une autoroute est prouvé déclencheur de cancers...on est déjà entouré pourquoi en rajouter?

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

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

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

* En tant qu'usager ... j'ai peur en plus de mes impôts de devoir payer un droit de passage sur cet axe (si ce n'est pas aujourd'hui le risque sera présent plus tard). L'intérêt collectif ne semble pas représentatif dans ce projet, j'aimerais bien que mes impôts servent des projets utiles.

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

Obs. 359

ANONYME

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

Obs. 36

TRAFIG Circulation

Une liaison à 2x2 voies pour relier A750 - A9 c'est bien mais au bon endroit c'est mieux ! Le projet de COM date / urbanisation des années 90, on en 2020 aujourd'hui et le COM n'a plus lieu d'être positionné aussi prêt de la ville centre. Cela sature au nord de Juvignac tous les matins et on fait la bifurcation au sud....cherchez l'erreur, cela ne va rien changer aux bouchons du matin....et cela risque même d'empirer les choses avec des feux au lieu des giratoires en place plus fluides sur Paulette et Rieucoulon sans compter le plat de spaghetti à côté de macadam.....Un autre projet était prévu à l'Ouest la LICOM....entre St Georges Est et Fabrègues sud-Est, là aussi mal placé surtout au nord : la solution : une seule infrastructure au lieu des 2 COM-LICOM de type 2x2 voies partant de A750-Bel Air et se raccordant sur A9 au sud de Fabrègues. Cela permet :- de sortir le trafic de transit A750-A9-A709 du trafic local de la ville centre - d'éloigner la pollution liée à ce trafic de la ville centre déjà trop concernée - de proposer des solutions de contournements Nord-Ouest du CV sans se rapprocher si près de la ville centre - de faire une continuité d'axe au LIEN par Bel Air et de fait proposer enfin un vrai périphérique à Montpellier - de prendre en considération le trafic local et pas uniquement le trafic de transit (comme pour l'A709.../A9) - de soulager plusieurs communes de l'Ouest et du Nord Ouest de trafic de transit en leur cv (Grabels, Juvignac, St Georges d'Orques, Lavérune, Pignan, Fabrègues, St Jean de Védas notamment), ce qui ne sera pas le cas avec le COM qui arrive trop tard / ces communes qui sont en amont du COM....!! - d'éviter aux usagers actuels de se taper plusieurs années de travaux avec une circulation dantesque sur l'axe du COM aujourd'hui déjà très saturé qui va asphyxier le secteur sans aucune autre solution : ce qui risque en situation de bouchons d'augmenter fortement la pollution de l'air et le mécontentement des usagers qui de fait ne seront pas non plus motivés à prendre le vélo dans ces conditions là de pollution accentuée. Soyons plus intelligent nous citoyens de cette ville et de ses environnements pour ne pas subir le dictat de l'état qui ne cherche qu'à relier 2 autoroutes sans prendre en considération les mobilités locales, le principal c'est le local, pas le transit...qu'à apporté l'A709 à part pour améliorer le transit, les sorties sur le cv ne sont-elles toujours pas bloquées comme avant...tous les matins et les soirs ? Améliorer le local sans nous rajouter du transit...c'est encore et toujours possible...

Obs. 360

KENWARD Odile

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

Obs. 361

LANGLOIS Juliette

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

Obs. 363

DEGUILHEM Richard

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

Obs. 364

BOYER Georges

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

Obs. 366

CREBASSA Jason

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

Obs. 367

COUDERC Clotilde

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

Obs. 368

BOYER Alix

Nous habitons une zone de plus en plus urbanisée ,quel sera le paysage avec une autoroute ou une voie rapide à 4 voies Comment peut -on penser faire passer un projet aussi insensé?

A l'heure où nous devons revoir notre mode de vie j'approuve votre suspension de projet et je crois sincèrement qu'il faudrait relier les axes dans des zones plus éloignées avec moins de nuisances (pollution et bruit)

Pensons Ecologie et covoiturage ou transport en commun

Arrêtons le massacre des paysages urbains et péri-urbains

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

Obs. 370

CARAN Loïc

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

Obs. 371

ANONYME

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

Obs. 372

CAVATZ Natacha

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

Obs. 373

HÉBRARD Martin

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

Obs. 375

S. Audrey

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

Obs. 376

ANONYME

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

Obs. 377

PONS Éric

je suis contre ce chantier qui sera un désastre écologique

Obs. 379

MARTIN Matin

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

Obs. 381

LECLERCQ Paul

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

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

Obs. 382

LECLERCQ Paul

DOUBLON

Obs. 383

COPPEY Guillaume

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

Avec ou sans réalisation du COM, il faut impérativement :

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

Obs. 384

ANONYME

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

Obs. 385

AUDREY B.

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

Pour une économie de seulement 3% :

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

Obs. 389

BOUDET Jean

Je ne pense pas que la création d'un nouvel aménagement routier soit une bonne chose à l'heure actuel. Il est urgent de privilégier les transports en commun et les mobilités actives ! Le COM ne va pas fluidifier le trafic bien au contraire !

(cf. https://fr.wikipedia.org/wiki/Paradoxe_de_Braess)

Obs. 390

GLZ anthony

Je ne suis pas favorable à ce projet. La responsabilité de notre temps est d'envisager de nouvelles solutions aux problématiques d'accès et de mobilités, sans recourir par facilité et automatisme aux infrastructures destructrices de l'espace naturel et des écosystèmes vivants qui s'y trouvent. Faire du territoire de Montpellier le centre de carrefours routiers d'envergure ne me semble pas être une solution du présent ni d'avenir, à même de préserver le bien-vivre et la santé de ses habitants. D'autres solutions doivent être cherchées.

Obs. 391

FABRE Juliette

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

Obs. 392

HESS Quentin

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

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

Obs. 398

ANONYME

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

Obs. 399

J. Catherine

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

Obs. 402

RAMIREZ Gabrielle

Il n'est pas raisonnable, dans le contexte actuel, de continuer à développer des infrastructures qui promeuvent les déplacements en voiture. Il est plus que temps de mettre l'énergie et l'argent dans des projets pour la transition vers le bas carbone : vélo, transports en commun, etc. Un contournement routier n'a pas sa place dans les projets d'une métropole en 2020. Nos enfants nous tiendront responsables de n'avoir pas pris les mesures qui s'imposaient et d'avoir continué "business as usual" sur de tels projets.

Obs. 404

PUYAU Francine

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

Obs. 407

ROZENZWEJG Henri-Jean

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

Obs. 409

WILLINGER Emma

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

Obs. 410

CUTILLAS Julie

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

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

Obs. 411

ANONYME

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

Obs. 413

WILLINGER Emma

DOUBLON

Obs. 416

DAMOUR Dominique

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

de l'air par les particules émises des véhicules, pollution sonore, pollution visuelle, et un chantier de plusieurs années !!!. Cette autoroute infligerait une balafre dans le paysage de la commune de Saint Jean de Védas.

Obs. 419

D'HONDT Jany

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

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

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

Obs. 420

LEROY Étienne

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

Obs. 421

GUITARD France

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

Obs. 428

GARCIA Nicolas

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

Obs. 434

FLAMIER Gwenael

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

Il n'y a pas d'éléments concernant la compensation des zones artificialités. Concernant l'évaluation des impacts sur la faune et la flore, les tableaux (exemple au paragraphe 6.3.2.8) mentionnent des évaluations d'impacts en se basant sur quoi? certaines évaluations sont estampillés modérés alors que les intensités d'impacts sont notées +++. Egalement, je suis l'avis de Greenpeace concernant leur analyse sur les données de pollution de l'air présentées dans l'étude. celles ci sont totalement sous évaluées. Enfin, ce type de projet est généralement un aspirateur à construction

immobilière. De ce fait, la hausse du trafic automobile sur cet axe et les embouteillages en découlant viendront effacer tous les soi disant gains

Obs. 440

CHAUFFOUR Bénédicte

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

Obs. 442

QUAROUCH Hassan

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

Obs. 445

ISERM Norbert

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

Obs. 451

LAHMER Margot

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

Obs. 455

DANGERFIELD Isabelle

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

Obs. 462

ESSELIN Delphine

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

Obs. 463

ESSELIN Delphine

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

Obs. 464

KNÜFER Aurélie

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

Obs. 469

ILBERT Hélène

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

Obs. 470

ANONYME

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

Obs. 473

ANONYME

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

Obs. 478

BENOIT Jacqueline

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

Obs. 48

ANONYME

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

Obs. 480

GERBER Michaël

Construire une 2x2 voies ne semble pas un bon message pour apaiser la Ville et sa périphérie vis à vis des déplacements. Il faut des projets avec un objectif beaucoup plus large que la simple problématique des véhicules motorisés. Comment mieux vivre, se déplacer, se rencontrer... dans la métropole de Montpellier. Supprimer des points de blocages est une bonne chose mais il ne faut pas inciter plus de personnes à pratiquer l'autosolisme. Par exemple fluidifier le traffic mais rester en 1x1 voie et ajouter une voie réservée aux transports en communs ou véhicules prioritaires, en profiter pour développer le réseau de pistes cyclables pour inciter de plus en plus de personnes à se déplacer en mode doux ou en vélo électriques... Mon avis est donc que ce projet est un projet d'un autre temps qui ne répond pas aux besoins collectifs actuels et futurs de la métropole de Montpellier.

Obs. 481

RIEURA Élise

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

Obs. 482

DUPRAZ Christian

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

Obs. 484

LEROY Manon

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

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

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

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

Obs. 486

VISIER Jean-Pierre

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

Obs. 488

SABLÉ

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

Obs. 490

SAUDECERRE Claude

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

Obs. 493

ANONYME

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

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

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

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

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

Obs. 494

ANONYME

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

Obs. 499

ANONYME

Non à ce projet,. La métropole est saturée certes, mais ce projet fait qu'au bout de quelques mois, le trafic augmentera encore jusqu'à nouvelle saturation. Ce projet est coûteux, inutile car la saturation reviendra et participe à l'étalement urbain et à l'artificialisation des sols. Non merci, le trafic routier est trop important il faut mettre de l'argent uniquement pour les solutions alternatives, pas de nouvelles infrastructures pour la voiture individuelle.

Obs. 500

LEBON Nicolas

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

Obs. 501

HERB Stéphane

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

Obs. 503

NEIL Laurent

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

Obs. 504

SAWAYA Joy

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

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

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

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

Obs. 506

ORZALESI Alice

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

Obs. 511

SVISTOONOFF Sergio

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

Obs. 513

CAYROL Bastien

La voiture n'a plus sa place et appartient à un autre monde. Cette argent doit être dépense ailleurs. Pour fluidifier la circulation en ville, le contournement n'est pas solution. Regardons nos voisins, est ce que la circulation est fluide à Toulouse, à bordeaux etc... Il existe suffisamment d'étude scientifique qui démontre que ces projets créent des appels d'air aux automobiles et autres infrastructure. Ces nouvelles voies seront bouches dans quelques années et il faudra les entretenir. Réfléchissons à la ville de demain, comment réduire le nombre de voitures ? Des solutions existent. Il manque seulement le courage politique et la volonté de chaque citoyen de changer notre mode de vie.

Sincèrement, dans mon fond intérieur je souhaiterai pouvoir rejoindre le nord de montpellier rapidement sans bouchon. Mais on le sait ce sont des projets d'un autre âge (années 80) qui sont voués à l'échec.

Obs. 514

CAYROL Bastien

DOUBLON

Obs. 531

ANONYME

Bétonner des terres agricoles et naturelles pour favoriser les déplacements en voiture individuelle, c'est un manque total de compréhension des enjeux de développement qui sont les nôtres aujourd'hui. Un manque crucial de vision politique et de lucidité sur l'urgence écologique. Le problème des mobilités doit être transformé en opportunité pour transformer nos façons de vivre et nous déplacer. C'est également l'opportunité d'être à l'écoute de l'expertise des organisations de la société civile sur ce sujet, de faire une place réelle à la démocratie, dont ce type d'enquêtes publiques, très institutionnelles, peu accessibles et peu promues, n'est qu'un pâle simulacre. Un gaspillage d'argent public, une honte pour une collectivité de porter ou accepter ce type de projet sur son territoire en 2020.

Obs. 533

ANONYME

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

Obs. 534

FERRAND Hugues

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

Obs. 54

BOURDIOL David

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

Obs. 541

LABARTHE Charlotte

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

Obs. 542

BOETTCHER Vincent

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

Obs. 544

DOP Marie-Claude

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

Obs. 549

LOURDAUX Léa

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

Obs. 551

HIDRIO Julien

En tant que citoyen et habitant de la planète, je suis contre ce projet, quelque soit son mode de financement. Il va créer un appel d'air pour les habitants de l'aire urbaine de Montpellier, et augmenter la dépendance à la voiture (cf gilets jaunes...). Le GIEC nous rappelle que les températures vont augmenter de 5° si on continue à agir comme on le fait. Autrement dit, nous allons au suicide collectif en construisant le COM.

Obs. 552

ANONYME

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

Obs. 553

ANONYME

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

Obs. 555

ÉPIARD Christian

En préambule, je ferai la remarque qu'afin de garantir la transparence démocratique, ce projet par son impact environnemental, écologique et son budget d'un coût de 278,3 M€ (juste en dessous d'une saisie obligatoire de la CNDP) aurait dû être saisi

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

Obs. 556

ÉPIARD Christian

DOUBLON

Obs. 557

ELOY Alexia

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

Obs. 565

ROUSSEAU Léo

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

Obs. 57

GOIFFON Florent

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

Obs. 574

ANONYME

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

Obs. 575

ANONYME

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

Obs. 577

BRIAND Melissa

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

Obs. 578

ANONYME

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

Obs. 58

COLLECTIF Lavérune

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

Obs. 580

La France Insoumise

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

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

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

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

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

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

Obs. 582

ANONYME

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

années le réseau sera de nouveau saturé et les terres agricoles détruites ne reviendront pas.

Obs. 585

ANONYME

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

Obs. 587

JULIER M.

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

Obs. 593

LOURENS Marie

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

Obs. 594

RIVIER Simone

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

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

Obs. 596

ANONYME

en regardant se qu'on perd et se qu'on gagne avec ce projet on est quand même largement perdant. entre les terres agricoles destinées à être ensevelies sous du béton et toute la pollution générée par la construction puis l'utilisation et l'entretien on dirait que se déplacer en voiture est vitale. c'est à mon sens un projet biaisé qui n'est pas en accord avec une transition écologique. tout cet argent pourra plutôt servir par exemple à la construction de pistes cyclable afin de valoriser ce transport moins coûteux et moins énergivore. le COM est un projet qui engorgera d'autant plus nos trafics et qui continuera de faire de la voiture le moyen de transport privilégié causant pollution de l'air, sonore, lumineuse. prenons un tournant pour des projets moins individualiste et plus respectueux de tous.

Obs. 597

PEYNAUD Alain

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

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

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

Obs. 599

RANOU Morgane

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

Obs. 60

LOUYOT Jeanne

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

Obs. 600

PONSOT Chantal

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

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

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

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

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

Obs. 603

EUROPE ÉCOLOGIE LES VERTS

Le groupe local Europe Ecologie Les Verts de Montpellier souhaite vous faire part de son positionnement sur le contournement ouest de Montpellier qui propose le passage d'une autoroute en ville que nous ne voulons pas . Le COM (contournement Ouest de Montpellier) est un projet imaginé au début des années 1990 qui a été fait pour la voiture et seulement pour la voiture. Aujourd'hui le COM est un projet obsolète avant même son premier coup de pelle.Les efforts doivent s'engager vers des projets avec une logique décarbonée et une écologie intégrée. Or le COM tel qu'il est proposé est une incitation à la voiture, énergivore et polluante. Faire plus de place à la voiture c'est de fait augmenter, de manière exponentielle, le flux des véhicules, de la production de polluants, de nuisances sonores et d'impacts irréversibles sur l'environnement sans pour autant répondre de manière durable à la préoccupation première du désengorgement de la circulation, car le trafic sera très vite saturé.Dans le plan de déplacements de Montpellier, (PDM) il est noté « tout faire pour réduire la voiture ». Partout il est dit qu'il faut réduire l'impact de celle-ci et favoriser d'autres modes de déplacement.Le COM tel que dessiné aujourd'hui ne relève pas les défis et les ambitions du PDM. Le projet de COM est une autoroute à 260 millions d'euros pour un tracé de 6 km (voir selon certaines sources 400 millions d'euros) qui se trouve à moins de 5 km du centre-ville de Montpellier et qui va traverser les endroits les plus sensibles de notre péri urbain (périphérie de Montpellier), les vallées de la Mosson et du Rieu-Coulon. Mais aussi, là où nous voulons des coulées vertes et de biodiversités, des zones de protection des sols, d'infiltration naturelle des eaux de pluie, de lutte contre l'érosion, et des innodadations...Les espaces végétalisés sont nécessaires à la tenue des sols, à la lutte contre l'augmentation de la température en limitant une trop grande chaleur en cas de canicule. Enfin, ils permettent l'absorption des eaux lors de fortes pluies.Alors que la population demande de plus en plus le retour à une agriculture urbaine, le COM détruirait des espaces végétalisés et agricoles existants et empêcherait des projets d'installations de jeunes agriculteurs-trices, d'agroforesterie, etc.La réalisation de ce projet engendrerait des nuisances pour le bien-être et la santé des populations : pollution de l'air par les particules émises des véhicules, pollution sonore, pollution visuelle. Cette autoroute serait destructrice du paysage de notre territoire, mais aussi de la qualité de vie de ses habitant-e-s. Ce contournement serait très près des zones habitées.En conséquence, sommes opposés au doublement des voies entre le carrefour du Gennevaux et l'A709 et nous refusons de créer un nouvel échangeur au Nord, qui n'est pas indispensable, est très onéreux, et pose des problèmes environnementaux et hydrauliques. Le projet ainsi dimensionné permettra une économie significative de l'ordre de 100 Millions d'€, en évitant des infrastructures extrêmement coûteuses (échangeur nord, viaducs à 2x2 voies, élargissement très difficile sur certains tronçons à 2x2 voies).

Obs. 604

ORSONI Dominique

Contournement Ouest Montpellier

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

Obs. 605

HELARY Jean-Michel

L'association SOS Lez Environnement souhaite apporter sa contribution à cette enquête publique. Agrée par le Préfet de l'Hérault au titre de la protection de l'environnement au niveau du département de l'Hérault, nous essayons de prendre en compte tous les aspects environnementaux. Nous émettons un avis défavorable au projet autoroutier qui est présenté dans cette enquête publique, mais ne souhaitons pas non plus en rester au « statu quo ».Au delà de l'exaspération devant les difficultés de circulation actuelles exprimée dans la plupart des contributions favorables à ce projet, certaines mettent en avant la pollution engendrée par les véhicules bloqués dans les bouchons qui se forment au moins deux fois par jour sur l'itinéraire actuel de contournement. Cet argument est parfaitement recevable, cette pollution est réelle.Ces difficultés doivent bien sûr être résolues, et très rapidement. Le projet de COM proposé à l'enquête publique est censé répondre à cette problématique.Mais, à quel prix (autant financier qu'environnemental) ! Il semblerait que les citoyennes et citoyens soient placés devant le choix « soit le projet présenté dans cette enquête, soit RIEN » !Sur le plan environnemental, ni l'un ni l'autre des deux termes n'est satisfaisant :- ne RIEN faire, ce serait laisser perdurer ces difficultés de circulation, dommageables pour beaucoup d'entre celles et ceux qui n'ont pas d'autres alternatives que d'utiliser leur véhicule personnel, et surtout dommageable pour l'environnement au vu de la pollution générée par les bouchons.- Faire ce projet serait aussi catastrophique : il s'agit d'un projet autoroutier, nécessitant l'élargissement à 2x2 voies, ce qui va provoquer d'énormes dégâts sur le plan environnemental : destruction de terres agricoles (surtout dans le tronçon central entre les rds points Gennevaux et du Rieucoulon), disparition d'exploitations agricoles (la contribution de M. Lacombe – Domaine de Rieucoulon, mise en ligne ce jour, est édifiante!), allongement de la période de chantier qui retarde la mise en place urgente de solutions, coût des aménagements extrêmement élevé, qui va obérer d'autres possibilités de développement de transports alternatifs à la voiture particulière, etc.Or, quelle est la cause des bouchons qui sont dénoncés par toutes et tous, usagers automobilistes comme partisans de solutions respectueuses de l'environnement ? Nul besoin d'être expert pour constater que ce sont essentiellement les deux giratoires déjà cités (Gennevaux et Rieucoulon). L'évitement de ces deux giratoires par des passages dénivelés, avec peut-être une

restructuration légère des échangeurs aux deux extrémités (A 750 et A 709) résoudrait certainement ces problèmes de congestion. Comme le montrent d'autres exemples, notamment celui de la RD65 au nord de Montpellier (contournement nord), en partie à 2x2 voies et en partie à 2 voies, les sections à 2 voies ne connaissent pas plus de bouchons que celles à 2x2 voies. Les bouchons encore observés se forment à l'approche des giratoires à niveau – comme celui de Girac sur la commune de Clapiers (2x2 voies de part et d'autre) ou aux extrémités (Vendargues à l'est avec un feu tricolore, Avenue des Moulins, rd point du Château d'Ô à l'ouest). Le passage des 2x2 voies aux 2 voies au niveau de l'échangeur du Fesquet à Clapiers ne pose aucun problème de congestion (noter que l'échangeur est en dénivelé). Parallèlement, il convient bien sûr de favoriser le plus possible les solutions de mobilité alternative (TC performants, modes actifs, etc) afin de contenir l'accroissement du trafic automobile – voire de le faire diminuer , ce qui est indispensable sur le plan environnemental. Les économies réalisées en abandonnant l'élargissement à 2x2 voies peuvent être utilisées à cet effet. Enfin, la question des nombreux camions qui pourraient « transiter » par ce nouvel axe peut être réglée - localement et à court terme, en les incitant à abandonner l'A750 pour l'A75 au niveau de Clermont-l'Hérault afin de rejoindre l'A9 au niveau de Béziers – quitte à les exonérer du coût de péage supplémentaire entre Béziers et l'échangeur de Saint-Jean-de-Vedas.- au niveau de l'État et à plus long terme en poursuivant les efforts de transfert route-rail, afin de diminuer le nombre de camions sur les routes. Nous demandons donc solennellement à la Commission d'Enquête de prendre en considération cette solution alternative « médiane », apte à satisfaire tout le monde, défenseurs de l'environnement ET usagers automobilistes :- NON au projet autoroutier de mise à 2x2 voies sur toute la longueur,- OUI à l'aménagement en dénivelé des deux giratoires Gennevaux et Rieucoulon et des autres croisements, voire à un aménagement léger aux deux extrémités,- OUI à la limitation à 70km/h, afin de diminuer la pollution,- OUI à la mise en place de pôles d'échanges pratiques avec des TC performants (Tram, BHNS),- OUI aux investissements dans les moyens de déplacements alternatifs à la voiture particulière. En conséquence, nous demandons à la Commision d'Enquête d'émettre un avis DÉFAVORABLE au projet autoroutier ici présenté.

Obs. 609

LARTIGAU Loic

Inutile et couteux.

Obs. 61

GEYSSE Nicolas

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

Obs. 613

REBOUILLAT Jen-Paul

Notre association est fermement opposée à la modification du tracé et l'élargissement de la voirie actuelle. La continuité des voiries de contournement de la ville de Montpellier ne nécessitent nullement le passage à 2x2 voies. Le projet proposé est un barreau autoroutier qui reliera l'A709 et donc l'A9 à l'A75. Or cette liaison existe déjà à Béziers. Loin de faciliter la circulation sur ce parcours, ce barreau attirerait tous les véhicules et en particulier les camions en transit, entraînant à court terme la saturation de cette voie aux heures de pointe. La voie actuelle doit rester une voie locale à 2x1 voie limitée à 70 km/h. Pour être désengorgée, les ronds points peuvent être réaménagés avec des passages en pont ou tunnel sans nouvelle emprise sur les terres agricoles. Les vignes du Domaine du Rieucoulon doivent absolument être préservées. Comme avec tout réaménagement, les modes de déplacement doux et collectifs doivent être prioritaires. Les pistes cyclables de tout l'ouest de Montpellier doivent à cette occasion être aménagées pour faciliter les déplacements entre villages et avec la ville centre. Le projet proposé est d'un autre age. Il est temps de regarder l'avenir. Compte tenu du prix exorbitant des travaux envisagés, il pourrait être tentant pour nos élus et pour l'état de se tourner vers Vinci pour obtenir l'exécution des travaux au profit d'une prolongation de la concession accordée pour l'A9. Ce serait finalement le contribuable qui paierait le prix fort au détriment d'une destruction considérable de notre environnement. Monsieur l'enquêteur, les générations futures vous remercieront de tenir compte de ces arguments et de ceux de tous les opposants pour refuser ce projet.

Obs. 614

NOURIGAT Luc

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

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

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

Obs. 615

GULI Christine

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

Obs. 616

GRIVES Hervé

Nous savons maintenant que créer de nouvelles routes ne permet pas de supprimer les embouteillages sur le long terme. Le trafic induit et le fait d'entretenir l'utilisation de la voiture par les citoyens fait réapparaître les embouteillages. Choisir ce projet c'est abandonner les habitants des villages desservis uniquement par la route.
Nous avons droit à mieux.

Obs. 617

ROLLET Valérie

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

Obs. 62

GORMOND Jean-Pierre

STOP voitures et camion

Obs. 622

MESTRE Nicole

Ce projet de contournement Ouest de la ville de Montpellier accentuerait le nombre de véhicule sur la commune de Saint-Jean-de-Védas, d'où l'accroissement des naissances sonores et pollution. Depuis quelques temps, de plus en plus de véhicules et camions passent sur la commune de Saint-Jean-de-Védas. Pourquoi ne pas effectuer le raccordement entre l'A75 et l'A9 loin des zones d'habitation ? Qu'en est-t-il de la ceinture verte promise sur la commune de Saint-Jean-de-Védas ?

Obs. 623

JOURDAN Claire

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

- un nouveau projet routier à l'heure de l'urgence climatique est un non-sens
- la conception du projet ne prend pas en compte le TRAFIC INDUIT. Ceci suppose que le COM sera lui-même rapidement saturé, ainsi que tous les axes qui y mènent. Aucun service rendu à long terme aux automobilistes demandeurs du projet.
- il n'aborde pas non plus l'autre conséquence à long terme de ce type de projet, à savoir l'étalement de l'urbanisation

- les autres impacts environnementaux de ce type de projet, artificialisation des sols, nuisances liées au trafic routier ne sont pas acceptables
- les alternatives pour faciliter les déplacements sans voiture n'ont pas été envisagées sérieusement : réseau de transport en commun, intermodalité, vélo. Or elles seraient bien plus efficaces à long terme pour décongestionner ce bassin de population.

Obs. 624

DELTOUR Pierre

Oui au projet de Contournement Ouest de Montpellier, mais NON à celui qui est proposé dans le cadre de la présente enquête publique. NON à un ouvrage autoroutier démesuré en milieu urbain. Il faut abandonner le projet actuel et reprendre la réflexion en prenant en compte les propositions du Collectif Ceinture Verte.

Obs. 625

BETTINELLI Line

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

Obs. 626

GERMAIN Justine

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

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

Obs. 629

GAZULLA Rolland

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

Obs. 630

ANONYME

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

...

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

...

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

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

Obs. 631

PLAT Morgane

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

Obs. 632

CHARPILLE Marion

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

Obs. 633

BISMUTH Pierre

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

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

Je pense qu'il est possible de trouver un trajet plus à l'ouest, entre Fabregues et Gigean par exemple.

Obs. 634

FABRE Laurent

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

Obs. 635

BONNANS Julie

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

Obs. 638

SABY Nicolas

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

Obs. 639

SABY Nicolas

DOUBLON

Obs. 64

LADRIX Anny

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

Obs. 641

NADAL Maurice

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

Obs. 643

GUITARD France

Avis formulé par l'Association des Usagers Des Constellations - ADUC- De Juvignac,. De manière générale, le projet ne paraît pas prendre en compte les réels problèmes (terrains inondables, circulation pendulaire des habitants de l'ouest montpelliérain... Il est coûteux et démesuré

L'impact environnemental est important

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

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

Obs. 644

BANMEYER Gaby

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

Obs. 645

BANMEYER Gaby

DOUBLON

Obs. 647

CUNIBIL Edouard

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

Obs. 648

DESCRIMES Jean-Luc

Le coût du projet est important 250M€ seul 25€ sont financés par les collectivités et l'Etat. Ainsi les finances publiques sont sollicitées alors que d'autres urgences manquent de financements. Investir dans le trafic automobile est contradictoire avec les engagements liés au climat, la raréfaction des fossiles, la qualité de l'air. Le COM facilitera l'utilisation de la voiture alors que des solutions la limitant sont nécessaires. Ce projet est à l'inverse de ce qu'il faudrait faire. De plus, cette liaison routière empiétera sur du foncier qui ne sera plus disponible pour l'alimentation ou le logement.

Obs. 650

COULOUMA Élisabeth

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

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

Stop au gâchis.

Obs. 652

THUILLIER Frédéric

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

Obs. 655

FRASNU Zeynab

très mauvaise idée !

Obs. 656

DELATTRE Emma

Je suis contre ce projet et pour une ville écolo

Obs. 657

ANONYME

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

Obs. 658

DELATTRE Adèle

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

Obs. 660

DELATTRE Juliette

Je suis totalement contre ce projet désastreux !!

Obs. 661

DURAND Aurélie

Une absurdité écologique et un gouffre économique.

Obs. 662

ANONYME

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

Obs. 663

BASTIDES Adrien

Un nouveau grand projet inutile et d'un autre temps. Alors que nous traversons une crise qui doit nous permettre collectivement de changer de paradigme sur les transports, ce projet apparaît comme la poursuite de ce qui a fait tant de mal à notre pays, notre économie et notre climat! Comment le soutenir ou même le tolérer ? L'effort financier doit être développé autour de l'ensemble des mobilités alternatives à la voiture individuelle (marche, vélo, transport en commun, train) présentant un atout social et environnemental. Ce COM va venir plomber les efforts actuellement en cours et va conforter les usagers dans l'idée que la voiture peut être une solution alors que, bien évidemment, c'est tout l'inverse que nous devons rechercher Décourager les usagers de prendre la voiture en leur proposant un panel d'autres solutions. La réduction du trafic doit être recherchée, par l'amélioration d'une fluidité qui ne sera que précaire et nous enfermeras dans une logique du toujours plus. Farouchement opposé à ce projet donc!

Obs. 665

MARTARECHE Sébastien

Projet inutile et climaticide d'un autre temps.

Obs. 666

AUBERT Jean-Paul

Pour le COM nous n'avons pas besoin d'une autoroute, mais simplement d'une amélioration et d'une fluidification de l'axe existant, sans élargissement, en améliorant les principaux points de blocage (les deux ronds-points et le croisement avec la ligne de tramway). Comme le préconise le président de la Métropole un boulevard urbain est suffisant. Des tarifs incitatifs doivent être proposés aux usagers de L'A75 pour rejoindre Lyon via Béziers, surtout pour les poids lourds, trajet supplémentaire largement compensé par les pertes de temps sur le COM actuel. Le tronçon Béziers Nîmes devrait être gratuit pour ces usagers. Pour gagner quelques secondes, l'échangeur NORD ne justifie pas la consommation de terres agricoles ou naturelles supplémentaires. Les cheminements doux indispensables pour relier Fabrègues ou Saint-Jean de Vedas à Montpellier sont eux prioritaires et seront beaucoup plus simples à réaliser si le projet redevient ce qu'il devrait être : un boulevard urbain. La priorité doit être la réalisation du LIEN et de la LICOM, prolongement du lien jusqu'à Villeneuve-lès-Maguelone (D986), pour les habitants de l'Ouest de Montpellier. Il est surprenant de voir que la RD612 (route de Sète) ne soit pas complètement intégrée dans ce projet. Le COM s'arrête au Mas de Grille de St. Jean de Védas par des bretelles vers l'A709, il est seulement fait état d'une bretelle de la RD612 vers Nîmes, mais rien vers Perpignan/Béziers. Le pont du XVIII ème siècle sur la Mosson fait obstacle au raccordement en 2x2 voie de la RD612 et du COM. Aucuns déplacements doux ne sont envisagés pour rejoindre le Mas de

Grilles à Villeneuve-lès-Maguelone.Tout cela se justifie peut-être par le fait qu'il est possible que ce secteur soit à remodeler en fonction du futur passage de la LGV vers Perpignan, notre arlésienne locale.Dans l'attente de l'aboutissement de ces projets, la RD612 (route de Sète) doit être connecté à l'A709 via la rue Saint-Exupéry de la ZI de la Lauze au travers d'un rond-point sur la RD612.OUI a un axe routier à l'ouest de MONTPELLIER mais NON au COM, tel qu'il est proposé.

Obs. 672

GABAY Maud

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

Obs. 674

LECLAIR Audrey

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

Obs. 675

VANVERT Thierry

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

Obs. 678

MOREAU Cécile

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

Obs. 680

MONCHENY Michel

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

Obs. 682

de CHARENTEY Odile

La construction d'un périphérique autoroutier, au regard des conséquences irréversibles sur l'environnement alors qu'une amélioration de l'axe existant est possible, n'a aucun sens. Recherchons des solutions à la réduction du trafic et non pas des moyens de pouvoir l'augmenter. Favorisons les mobilités douces et les transports en commun et non pas l'usage de la voiture individuelle.

Obs. 683

ANONYME

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

Obs. 685

MORET Anette

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

Je suggère donc:

- d'investir avec un coût beaucoup plus raisonnable sur les transports en commun: . Aménager sur deux kilomètres, de la Mosson jusqu'à la sortie ouest de la commune en traversant le centre-ville, une branche de ligne 3 du tramway qui desserve enfin efficacement Juvignac, Réaliser à hauteur du nouveau terminus et éventuellement près du terminus actuel des parcs de stationnement de contenance appropriée.

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

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

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

Obs. 688

LENOIR Arthur

Le contournement ouest Montpellier est une aberration. À l'heure où la voiture doit laisser place au train, aux mobilités douces et surtout à moins de déplacement, les projets d'infrastructures routières doivent laisser place aux projets de développement de transports en commun et de réseaux cyclables. Dépenser de l'argent public pour encore plus d'infrastructures routières est un crime contre les générations futures. Et des hectares de terres agricoles artificialisées alors que nous devons au contraire augmenter la végétalisation de notre environnement. Merci d'agir en responsabilité pour les générations présentes et futures.

Obs. 69

BELHAJ Sandy

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

Obs. 690

SOTTILE Mickael

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

Obs. 691

PAUTARD Anna

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

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

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

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

Obs. 696

ANONYME

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

Je suis donc opposé à ce projet anti-social.

Obs. 697

ANONYME

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

Obs. 698

NOUGIER Marc

L'avenir de Montpellier est dans les mobilités douces et partagées, y compris dans son lien aux autres villes de la Métropole. Sachant cela, construire une autoroute surnommée boulevard urbain est à des années-lumière de ce qu'il faut faire. Nous voulons un projet concerté, qui prévoit de voies cyclables, des voies pour les

transports collectifs, tout en augmentant justement cette offre de transports collectifs. La voiture, c'est la norme d'une époque révolue.L

Obs. 700

ABERDAM Catherine

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

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

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

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

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

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

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

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

Obs. 702

DOULAIN Alenka

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

mettre un coup d'arrêt réel, acté et écrit à ce projet, quel qu'en soit le mode ou la ruse de financement (local, départemental, régional, étatique ou privé). Cela permettra d'arrêter la spéculation qui sévit à l'Ouest de notre ville menée par des promoteurs avides de terres agricoles à artificialiser. Cela permettra à nos élus d'enfin travailler à des solutions alternatives et d'avenir pour les mobilités à Montpellier et dans la Métropole.

Obs. 703

MARTEL Sabrina

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

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

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

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

Obs. 705

CROCHEMEORE Sandrine

Totalement défavorable

Obs. 706

VEROL Nathalie

non au COM

Obs. 707

DURAND Blandine

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

Obs. 708

REGI Ananda

Il faut rendre les transports plus intelligents plutôt que de multiplier I Couteuses et mauvaise pour l'environnement

Obs. 709

LEBOEUF Anaïs

Je suis défavorable à ce contournement car les nombreuses expériences montrent que plus il y a de possibilités pour les voitures, plus il y a de voitures. La qualité de vie à Montpellier ces 1 à dernières années s'est nettement dégradée à cause de l'augmentation du nombre de Montpelliérains et de la croissance consécutive du nombre de véhicules, créant pollution, pollution sonore, danger pour les piétons, augmentation des durées de trajets à cause des bouchons... Le nombre de terres agricoles diminue alors que la crise nous démontre encore une fois que nous devons développer notre autonomie alimentaire et pour cela privilégier une agriculture locale. Ce projet toucherait 25 hectares aujourd'hui agricoles. Stoppez les projets de bitumisation!!! L'attractivité d'une grande ville se mesurera bientôt à sa qualité de vie. Ouvrons les yeux sur nos voisins du pays bas et privilégiions les moyens de transports doux pour préserver notre air et simplement pouvoir respirer!!

Obs. 71

RIGAL Stanislas

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

Obs. 710

GARCIA Francis

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

Obs. 711

ANONYME

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

Obs. 713

SLIMANE Rhany

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

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

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

Obs. 714

ENGELMANN Philippe

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

Obs. 715

LEBLOIS Raphael

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

Obs. 716

ANONYME

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

Obs. 717

ANONYME

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

Obs. 718

BORREL Julien

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

Obs. 719

ANONYME

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

Obs. 720

ANONYME

Avis défavorable

Obs. 721

ANONYME

non au COM

Obs. 722

DELAVOYE Anthony

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

Obs. 723

ANONYME

Complètement défavorable

Obs. 724

BLANCHET Guillaume

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

Obs. 725

ANONYME

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

Obs. 726

KENWARD Emeline

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

Obs. 727

CHAPURLAT Lucie

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

Obs. 728

ANONYME

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

Obs. 729

ANONYME

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

Obs. 73

RIGAL Stanislas

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

Obs. 731

ANONYME

Comme le montre de nombreuses publications scientifiques (comme expliqué par exemple dans cet article : <https://www.lesoleil.com/science/la-loi-fondamentale-de-la-congestion-routiere-032d5f46c2cf8807018481795f461c9>), augmenter l'offre d'infrastructures routières, notamment destinées aux voitures, n'a pas de conséquence à long terme sur la décongestion d'une ville. En effet, augmenter l'offre en permettant plus de possibilités de déplacements automobiles, c'est inciter la population à choisir la facilité, c'est à dire le transport automobile. A l'heure de l'urgence climatique qui nous fait face, investir massivement dans des infrastructures de grandes ampleurs dont la construction et l'utilisation sont sources de grandes quantités d'émissions de gaz à effet de serre est un non-sens écologique, sociétal et moral. Cet argent devrait être investi dans la mise en place ou augmentation de l'offre ferroviaire, incluant une offre de fret, de transports en commun interconnectés et étendus ainsi que d'infrastructures facilitant les mobilités douces, notamment des pistes cyclables.

Obs. 732

ANONYME

Doublon avec contribution 603 et Obs. 657

Obs. 763

DECUP Christian

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

Obs. 766

LAPORTE Bernard

Dépôt d'un document

Obs. 78

ESSELIN Delphine

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

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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 inadapté, de l'interface avec les transports en commun, des impacts et des nuisances importantes. Ces thèmes sont abordés dans des sous-sections

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 très majoritairement 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 Gennevaux 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.

Si l'enjeu de fluidité du trafic est atteint à cette vitesse, une adaptation du projet sur cette question sera envisagée.

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

L'impact environnemental :

Document de référence : Étude d'impact

Le tracé retenu emprunte un corridor routier très majoritairement 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 Éviter – 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 circulations douces.

Document de référence : Étude 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 cheminements définis ont été concertés avec Montpellier Méditerranée Métropole, opérateur sur cette thématique.

En outre, la création du COM, en permettant l'allégement 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'Échange 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 rondpoint Gennevaux le matin en heure de pointe, entre le rondpoint de Lavérune et le carrefour passant de 6 minutes actuellement à 2 minutes après la mise en service du COM.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Le Maître d'ouvrage répond aux inquiétudes et aux oppositions exprimées par le public concernant le projet du COM en démontrant les côtés positifs du projet et en le justifiant par la nécessité d'améliorer la circulation automobile tout en privilégiant les modes de circulation douce et les transports en commun. L'impact environnemental est également pris en compte par le Maître d'ouvrage en appliquant la séquence Éviter-Réduire-Compenser. D'autre part la prochaine enquête publique relative à l'Autorisation environnementale complétera les études sur l'impact environnemental du projet.

De nombreuses agglomérations sont pourvues de rocades, notamment : Amiens, Arles, Bordeaux, Caen, Lille, Lyon, Nantes, Paris, Rennes, Rouen, Toulouse. Certaines : Toulon, Marseille et Lyon (périphérique nord) sont dotées de tunnels urbains à péage. Montpellier a inscrit un contournement routier dans son SCOT dont 2 sections à l'est (DEM) et à l'ouest (COM) sont restées en attente de réalisation tant que le doublement autoroutier A9/A709 n'était pas mis en service.

Les trafics projetés sur le COM sont notamment induits par l'accroissement démographique des communes extérieures à l'agglomération qui génère plus de déplacements vers les lieux d'emplois, d'études, d'activités du centre de l'agglomération. Sur ces distances ces déplacements sont obligatoirement effectués en modes motorisés, majoritairement en automobile et en faible partie en transports en commun, compte tenu de l'impossibilité d'une offre TC répondant aux multiples motifs et destinations des déplacements.

En application de la loi d'orientation des mobilités (LOM), la métropole étend son réseau de tramway sur des axes structurants de circulation automobile et s'est engagée à créer une Zone à Faible Émission (ZFE) à partir de 2021. En conséquence ces actions qui vont limiter le trafic au centre et induire un report en périphérie ne peuvent s'envisager à moyen et long terme qu'à condition d'avoir un réseau viaire adapté en périphérie pour ne pas provoquer une thrombose des déplacements.

Je constate que dans ce contexte, en vue d'éviter les engorgements automobiles sur les voies secondaires et tertiaires des secteurs urbanisés, d'améliorer les conditions de sécurité notamment pour les mobilités douces et de réduire les effets néfastes de la pollution automobile sur la santé, le projet de COM qui est un élément essentiel du contournement routier de Montpellier inscrit au SCOT de la métropole, doit être réalisé sur l'emprise de voiries existantes pour une bonne desserte des zones urbaines et des activités et pour l'organisation d'un transfert modal optimum vers les transports en commun.

Dans une étude qui a examiné 432 villes en Europe ainsi qu'au Royaume-Uni, en Norvège et en Suisse et qui a été publiée en octobre 2020, l'Alliance européenne pour la santé publique (Epha) mentionne « *cette étude montre que même de petits changements dans les habitudes de transport et les politiques de la ville peuvent faire une différence substantielle sur ces coûts. Une augmentation de 1% de la durée moyenne du trajet jusqu'au lieu de travail augmente les coûts des émissions de PM10 de 0,29 % et ceux des émissions de NO2 de 0,54 %. Une augmentation de 1 % du nombre de voitures dans une ville augmente les coûts globaux de près de 0,5 %* ».

Je constate en conséquence que les baisses de trafic en secteurs urbanisés et les gains de temps de trajet sur l'itinéraire du COM et sur les voies transversales auront un impact bénéfique avéré contre la pollution et ses conséquences sanitaires.

Le MO a limité la vitesse à 70 km/h sur la section entre le Rieucoulon et l'A709 qui représente plus du quart de la longueur du projet. Je constate que cette section à 70 km/h absorbe un trafic (71 500 veh/j 2 sens) avec un niveau de saturation (env. 90%) équivalents à ceux de la section précédente Gennevaux – Rieucoulon à 90 km/h (71700 veh/j dans les 2 sens et env. 80 à 90%) (réf. §6.1.1 Notice Explicative et §2.13 Évaluation Socio-Économique).

Constatant d'une part que la limitation de vitesse à 70 km/h présente un grand intérêt en termes de sécurité, de fluidité du trafic, de nuisances, de pollution et de limitation des risques sanitaires et d'autre part, que les trafics sont sensiblement équivalents sur l'ensemble du projet (71000 / 71700 / 71500 veh/j dans les 2 sens), l'extension de la mesure de limitation de vitesse à 70 km/h devrait être susceptible d'engendrer un impact bénéfique sur l'ensemble du projet y compris sur ses emprises.

Il convient toutefois que les caractéristiques de l'infrastructure soient limitées à une vitesse de base de 70 km/h, et non à celle de 90 km/h retenue par le MO (VSA90 – ref §6.1.1.1 Notice Explicative) afin que les automobilistes ne soient pas tentés de dépasser la vitesse autorisée, comme c'est toujours le cas sur les voies conçues pour des vitesses supérieures à celle autorisée.

J'estime donc nécessaire que le maître d'Ouvrage étudie une géométrie du COM répondant aux caractéristiques d'une Voie Structurante d'Agglomération à 70 Km/h (VSA 70).

A.3 Atteinte à la biodiversité

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 115

ANONYME

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

Obs. 154

DUBOIS DE PRISQUE Stéphanie

Il est urgent de protéger la biodiversité à l'heure des changements climatiques. Ce contournement est moins essentiel qu'un espace vert et naturel protégé proche de notre ville de Montpellier. Le département de l'Hérault a communiqué sur le fait qu'il avait planté 28 000 arbres mais attention ! Des champs d'arbres ce ne sont pas la même chose qu'une forêt. Et là, ce que nous voulons faire avec le Contournement Ouest de Montpellier, c'est bien couper une forêt. Voir ce qu'en dit le botaniste Francis Hallé dans une tribune dans Le Monde du 15 août 2020 :

Il est temps que cesse cette confusion entre deux ensembles d'arbres que tout sépare et qui s'opposent l'un à l'autre, car, en réalité, les champs d'arbres sont l'inverse des forêts, comme on va le voir.(...)La forêt est un écosystème naturel dont la mise en place n'a rien coûté à la société. Elle se compose d'arbres autochtones d'âges divers qui se sont implantés spontanément et de la faune qui leur est associée. Quelle que soit la latitude, elle abrite une diversité de plantes et d'animaux plus élevée que les autres végétations de la région considérée, la haute diversité animale étant liée à la diversité végétale, et spécialement à l'abondance des vieux arbres et du bois mort

https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/08/15/ne-prenons-plus-les-plantations-d-arbres-pour-des-forets_6049004_3232.html

Obs. 187

ANONYME

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

Obs. 72

RIGAL Stanislas

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

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les avis identifiés dans cette section abordent la question de la destruction des espaces naturels, l'artificialisation des terres, et le traitement des mesures compensatoires à l'atteinte à l'environnement.

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

Le tracé retenu emprunte un corridor routier très majoritairement 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 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 Éviter – 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 Interservices 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.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Je prends note des réponses du Maître d'ouvrage et je peux constater que la consommation des espaces naturels et agricoles est contenue dans le cadre de la séquence Éviter, Réduire, Compenser. D'autre part, il est également affirmé que des enquêtes publiques ultérieures viendront compléter l'étude d'impact et les mesures de protection des espèces protégées. De plus, je n'ai pas identifié sur les documents et sur le terrain qu'une forêt allait être coupée.

A.4 Atteinte à la pollution atmosphérique et au bruit

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 114

ANONYME

Dans l'avis de l'Autorité environnementale (Ae 2018 – 75) qui a évalué le SCOT de la métropole de Montpellier, il est écrit qu'un des enjeux environnementaux principaux du SCOT est « la réduction des nuisances liées aux déplacement (bruit et pollution de l'air) et l'exposition de la population aux risques sanitaires » (page 3 , http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/181024_revision_scot_montpellier_34_delibere_cle2633d5.pdf). En quoi le projet du COM est compatible avec les objectifs environnementaux du SCOT de la métropole validé en décembre 2019 ?Dans ce même avis, l'Autorité environnementale recommande de « préciser les mesures de protection contre le bruit et la qualité de l'air, notamment afin de mettre la métropole, dans les meilleurs délais, à même de respecter les

valeurs limites définies par les directives relatives à la qualité de l'air ». La métropole de Montpellier souffre de gros problème de pollution notamment du NO₂ et PM10, principalement émis par le trafic routier. Les grands projets de routes intensifient le trafic et donc la pollution et représentent un risque de santé publique très important (68 000 décès / an en France dû à la pollution atmosphérique). En octobre 2019, la Cour de justice européenne a condamné la France pour non-respect de la directive européenne de 2008 sur la qualité de l'air avec notamment le dépassement « systématique et persistante (de) la valeur limite annuelle pour le NO₂ depuis le 1er janvier 2010 dans douze agglomérations » dont celle de Montpellier.
<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=219452&pageIndex=0&doclang=FR&mode=req&dir=&occ=first&parT=1&cid=7195002> Selon vous, le projet du COM va-t-il permettre à la métropole de Montpellier de respecter les seuils de pollution autorisés par la directive européenne relative à la qualité de l'air ?

Obs. 141

BRU Magali

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

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les avis identifiés dans cette section abordent la question de l'évolution des pollutions atmosphérique, sonore et visuelle, et leur impact sur les populations.

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 postérieure.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Globalement le COM aura un effet bénéfique sur la pollution atmosphérique puisqu'une part importante du trafic actuel automobile sur la D65, l'avenue de la Liberté et la traversée du centre-ville de Saint-Jean-de-Védas se reportera sur le COM. La pollution atmosphérique engendrée sur ces axes diminuera incontestablement. D'autre part l'augmentation du nombre de véhicules sur le COM sera compensée au niveau de la pollution atmosphérique par une circulation plus fluide, une suppression des bouchons et un temps de déplacement réduit. Enfin le projet du COM s'inscrit dans une politique au niveau métropolitain et régional de développement de transport en commun et de déplacement doux visant à diminuer l'utilisation de véhicules automobiles individuels.

À noter, une étude réalisée pour l'Alliance européenne pour la santé publique (Epha) et publiée dans « Actu Environnement » du 22 octobre 2020, montre « *que même de petits changements dans les habitudes de transport et les politiques de la ville peuvent faire une différence substantielle sur ces coûts. Une diminution de 1% de la durée moyenne du trajet jusqu'au lieu de travail diminue les coûts des émissions de PM10 de 0,29 % et ceux des émissions de NO2 de 0,54 %. Une diminution de 1 % du nombre de voitures dans une ville diminue les coûts globaux de près de 0,5 %* »

Je note que concernant la pollution sonore des dispositifs de protection seront implantés le long du COM en fonction des études faites et à venir pour diminuer l'impact acoustique généré par la circulation automobile. Je note également que des mesures seront prises pour accompagner une meilleure intégration paysagère du COM.

A.5 Destruction de terres agricoles

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 117

CATZEFLIS François

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

Obs. 121

Contournement Ouest Montpellier

TARDIVEL Laura

La création de ces autoroutes aura pour conséquence de détruire des hectares de terres agricoles. En tant qu'ingénierie agronome en contact avec les agriculteurs je ne peux me permettre d'être favorable à la destruction des dernières terres fertiles en France. A l'heure où les agriculteurs ont de plus en plus de mal à trouver du foncier pour cultiver, ne devrait-on pas leur laisser encore cette possibilité ? Que deviendrons-nous lorsque nous n'aurons plus de terres pour produire notre nourriture ? Aller plus vite sur la route si c'est pour mourir finalement de faim, est-

ce vraiment valable pour accepter ce genre de projet ? Il est temps. Temps de préserver les terres et d'éviter d'extraire toujours plus des matières premières qui viennent de loin pour construire des choses qui impacterons encore plus notre environnement. Soyons un pays d'exemples pour le futur de tous.

Obs. 126

GRANGEON

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

Obs. 140

BRU Magali

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

Obs. 188

ANONYME

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

Obs. 417

DAMOUR Dominique

Les recommandations scientifiques du GIEC (Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat) sont très claires: Il y a nécessité absolue de préserver les sols. Le chef de l'Etat dit aussi zéro artificialisation de terres! Or les conséquences de ce projet seraient considérables sur l'environnement. Il devrait s'insérer dans l'un des endroits les plus sensibles de la périphérie de Montpellier: 2 vallées, celle de la Mosson et celle du Rieu-Coulon, l'atteinte de ces espaces seraient un préjudice considérable, qu'en est il de la protection des eaux souterraines ?Les espaces végétalisés sont nécessaires à la lutte contre l'augmentation de la température en limitant une trop forte chaleur, et en permettant d'abaisser la température nocturne de plusieurs degrés en période de canicule . Enfin, ils permettent l'absorption des eaux lors de fortes pluies (orages cévenols dévastateurs quand le sol est bétonné)Alors que la population demande de plus en plus le retour à une agriculture urbaine, le COM détruirait des espaces végétalisés existants et empêcherait des projets d'installations de jeunes agriculteurs-trices, d'agroforesterie, etc.Il convient de préserver les corridors de

continuité écologiques et de permettre à tous les autres modes de déplacements d'avoir leurs espaces: chemins pédestres à aménager, pistes cyclables, transports en commun. Ce sont les véritables besoins pour l'avenir des citoyens et citoyennes. Ce sont des projets pour des mobilités plus écologiques, respectueuses de l'environnement, moins énergivores, et beaucoup moins coûteuses.Ce projet dont le budget est estimé à 278,3 M € serait largement dépassé comme il est de coutume, il est donc judicieux qu'un Débat Public soit organisé et de se pencher sur l'étude des impacts cumulés : ce projet aurait des conséquences au delà de ce COM, l'extension de l'urbanisation sur les communes plus éloignées....On ne peut plus se dispenser de penser l'avenir. Il est urgent de ne pas ajouter de la circulation à la circulation et si le dernier kilomètre est ralenti par manque de fluidité, il faut penser les moyens à mettre e œuvre : 20km/h sur les ronds points est une vitesse qui permet de passer sans s'arrêter, c'est ce que l'on fait quand un orage cévenol arrive brutalement et que l'eau monte dans un rond point, on avance doucement et les autres aussi AUCUNE COMPENSATION NE PEUT REMPLACER CE QUI EST DÉTRUIT

Obs. 572

LACOMBE Benoit

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

mais la seule chose certaine et que toute terre agricole qui disparaît ne redeviendra jamais une terre agricole. Nous savons depuis longtemps que notre activité serait impactée par les travaux d'urbanisme. Nous avons tenu depuis plus de 200 ans. Nous nous préparons maintenant, si ce projet se réalisait, à vivre les dernières

années d'activité agricole montpelliéraines et à cesser la production de vins hyper-local.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les avis identifiés dans cette section abordent la question de l'impact du projet sur les zones agricoles créatrices de produits alimentaires

Document de référence : Étude 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 prise 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 abonnera un fond départemental permettant de reconstituer les pertes subies par l'agriculture locale.

Les exploitants 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.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Les réponses apportées par le Maître d'ouvrage aux observations du public, établissent bien que l'impact du projet sur les zones agricoles a bien été pris en compte dans le cadre de la réglementation actuelle.

Je note d'autre part que le Maître d'ouvrage a également pris en compte les observations du Ministère de l'agriculture et de l'alimentation et de la Chambre d'agriculture de l'Hérault lors des consultations lancées le 19 mars 2019 par la Direction des infrastructures de transport, sous-direction de l'aménagement du réseau routier national et le 20 mars 2019 par le Préfet de l'Hérault ainsi que l'avis de la Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) en date du 18 juin 2019.

Enfin, j'ai reçu personnellement, en présence de la responsable du projet, les deux principaux propriétaires viticoles impactés par le projet, Madame Diane LOSFELT, Château de L'Engarran et Monsieur Benoit LACOMBE, Domaine de Rieucoulon. Au cours de ces entretiens la responsable du projet a bien pris en compte les observations des propriétaires et s'est engagée à les associer aux différentes phases d'avancement des travaux afin de minimiser leur impact et de réduire leur emprise foncière.

B. FAVORABLE AU PROJET.

B.1 Avis favorables à une liaison A750 – A709

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 1

DOUAY-GRUMELARD

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

Obs. 103

COURDURIER François

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

Obs. 104

CHIRAC Jacques, Jean-Marie

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

Obs. 110

ANONYME

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

Obs. 112

MAUNÉ Stéphane

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

Obs. 116

ISNARD Martine

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

Obs. 12

ANONYME

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

Obs. 13

HARIATI

Favorable

Obs. 133

ANONYME

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

Obs. 134

MERLIER Marie

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

Obs. 137

ALPANDA Fabrice

Favorable et nécessaire

Obs. 14

GOETZ Romain

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

Obs. 143

METENIER Michaël

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

Obs. 144

LAMUR Frédéric

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

Obs. 16

LAGARRIGUE Florian

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

Obs. 166

GEORGE Baptiste

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

Obs. 17

ANDUGAR Aurore

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

Obs. 171

CAPELLI Thomas

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

Obs. 172

ANONYME

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

Obs. 173

BADEL Claire

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

Obs. 175

VITUPIER Cédric

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

Obs. 178

SAVELLI Laurent

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

Obs. 18

SOLTAN

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

Obs. 20

CAVADORE Alain

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

Obs. 200

LAURENCY Dominique

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

Obs. 201

ANONYME

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

Obs. 202

LEMPIRE Alexandra

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

Obs. 203

PERVILLÉ Laurent

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

Obs. 205

VALLIN François

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

Obs. 207

MARTINEZ Yannick

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

Obs. 208

HILD Christiane

Je suis favorable au contournement de l'ouest de Montpellier

Obs. 209

MATTHEY-JONAISS Stephan

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

Obs. 21

NEUVILLE

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

Obs. 210

ADER Abel

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

Obs. 211

FAUQUE Antoine

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

Obs. 212

RIBOULET Jean-Pascal

j'habite à st gely du fesc ce contournement me semble plus qu'évident et aurait du être fait il y a des années

Obs. 213

BRUN André

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

Obs. 214

HANNO Jonathan

Favorable

Obs. 215

CHOLVY Michel

Excellent projet !

Obs. 216

CONSTANT Gérard

Favorable et nécessaire

Obs. 217

SCHAFER Claude

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

Obs. 218

ANONYME

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

Obs. 219

ANONYME

Projet indispensable à la survie de cette ville.

Obs. 22

DROGUET Franck

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

Obs. 220

ANONYME

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

Obs. 221

ROCHE Pascal

Je suis favorable au projet de contournement de Montpellier

Obs. 222

NEGRON Michel

Favorable

Obs. 225

DERRIEN Franck

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

Obs. 226

LEVEQUES Élisabeth

Je pense que c'est une bonne chose!

Obs. 227

OZIOL Jean-Marc

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

Obs. 228

DOLCI Bruno

Ce genre de projet est indispensable Le nombre d'habitant de l'agglomération de Montpellier augmente constamment, et les transports en communs ne suffisent déjà pas à absorber la demande actuelle. Ne pas faire ce projet amènerai à augmenter la gène des personnes qui ne peuvent pas prendre les transports en commun, sans pour autant leur donner la possibilité de trouver des moyens de transports alternatifs. La réalité pragmatique doit prendre le pas sur les dogmes utopiques. Sinon les gens ne peuvent qu'exploser face à un harcèlement institutionnel. Il faut que les transports en commun soient suffisamment dimensionnés pour les personnes pouvant le prendre, et il faut aussi que les autres infrastructures le soient pour ceux qui ne le peuvent pas..

Obs. 229

GUARDIOLA Jonathan

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

Obs. 231

BARRET Monique

Favorable

Obs. 232

TIQUET Gérard

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

Obs. 233

FUNDENBERGER Christian

Indispensable pour améliorer la circulation à Montpellier

Obs. 234

FUNDENBERGER Élisabeth

Nécessaire à la circulation Montpelliéraise

Obs. 235

FUNDENBERGER Bruno

Obligatoire pour améliorer la circulation

Obs. 236

FUNDENBERGER Éric

Indispensable pour améliorer la circulation à Montpellier

Obs. 237

W. Sébastien

Il serait temps !!!

Obs. 238

GUILLANG Thomas

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

Obs. 239

DEUXBA Soaz

Au vu du dossier présenté, et de la circulation actuelle particulièrement dense et difficile, ce contournement paraît indispensable, considérant de plus que le trafic ne fait qu'augmenter. Ces travaux s'avèrent même indispensables, en raison d'une saturation des axes pour accéder à Montpellier. Espérons que cela permettra une nouvelle respiration à cette ville superbe, dont le développement est exponentiel aujourd'hui, et, demain..Souhaitons-le. Projet positif pour l'environnement, l'émission de CO₂, les conducteurs usuels et autres du secteur, la sécurité, et plus encore. Excellent projet, en attendons la réalisation avec impatience.

Obs. 240

VITAGLIONE Bernard

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

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

Obs. 241

LOUIS Jean-Bernard

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

Obs. 242

BRUJZONE Xavier

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

Obs. 243

DARRICARRERE Jacques

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

Obs. 244

GALLY Patrick

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

Obs. 245

ANONYME

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

Obs. 246

PORTENEUVE Jean-Jacques

Il faudrait prévoir aussi un périphérique autour de Montpellier

Obs. 247

TARGY Lucien

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

Obs. 248

FAUXBATON Jean-Luc

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

Obs. 249

PALMADE Olivier

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

Obs. 25

PLAGELLAT Hervé

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

Obs. 250

VALENTINI Claude

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

Obs. 251

TAHON Daniel

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

Obs. 252

SZWARC Marc

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

Obs. 253

KELLER Jean-François

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

Obs. 254

JACQUET Fabrice

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

Obs. 255

FLINOIS Jacqueline

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

Obs. 256

CHABANIS Jean-Claude

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

Obs. 257

DESLANDES Nicolas

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

Obs. 258

DESLANDES Nicolas

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

Obs. 259

SABY Pascal

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

Obs. 26

ANONYME

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

Obs. 260

FLEURT Pascal

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

On a tous à y gagner.

Obs. 263

BEAUCHARD VENERONI Maxime

Extrêmement favorable à ce projet qui decongestionnera notre belle ville méditerranéenne

Obs. 264

COSTE Jakie

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

Obs. 265

LEBLOND Jean-Marie

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

Obs. 267

MARTINEZ Polandré

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

Obs. 268

CANAL Bruno

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

Obs. 269

VELJKOVIC Nikola

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

Obs. 27

BOYER Baptiste

Je suis favorable à la réalisation de cette ouvrage.

Obs. 270

BARRÉ Loïc

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

Obs. 271

ALBRECHT Pierre

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

Obs. 272

DUMAS Pierre Georges

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

Obs. 273

ANONYME

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

Obs. 277

PINAL Dominique

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

Obs. 279

MERCIER Philippe

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

Contournement Ouest Montpellier

Obs. 28

ANONYME

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

Obs. 280

BRISSE Jean-Pierre

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

Obs. 281

VILLIERE Bruno

indispensable est très attendu

Obs. 282

PEREZ Jean-Pierre

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

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

Obs. 284

FLEUROT Nicolas

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

Obs. 285

AUGIER Claire

J'attends avec impatience cet ouvrage qui je pense aurait dû être réalisé, il y a bien longtemps. L'ouest de Montpellier est complètement saturé aux heures de pointes et cela devient insupportable pour les habitants. J'espère que la réalisation de l'échangeur reliant les deux autoroutes nous facilitera la vie au quotidien.

Obs. 287

ANONYME

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

Obs. 289

REITHMEYER Otto

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

Obs. 290

ROUJAS Gérard

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

Obs. 291

ANONYME

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

Obs. 294

BEDRY Dominique

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

Obs. 296

LABROUSSE Jacques

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

Obs. 297

SOFIANOS Fabrice

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

Obs. 300

PELLEGRIN Bernard

Projet capital pour la circulation dans et autour de Montpellier

Obs. 301

DAVENEL Christian

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

Obs. 302

DENIER Jean-Yves

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

Obs. 303

DENIER Jean-Yves

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

Obs. 307

DESCAMPS Christian

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

Obs. 308

SCHAFER Lydia

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

Obs. 309

ANONYME

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

Obs. 312

GEORGE Sylvain

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

Obs. 313

LOMBARD Gaylord

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

Obs. 315

ANONYME

Favorable

Obs. 316

ANONYME

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

Obs. 317

COULON Baptiste

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

Obs. 319

LEGRAND Monique

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

Obs. 322

ANONYME

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

Obs. 323

LACAUX Jean-Michel

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

Obs. 326

THÉRON Rémy

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

Obs. 329

LACROIX Franck

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

Obs. 330

PEYRE Bernard

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

Obs. 331

DUZER Patrick

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

Obs. 333

BRUYERE Colette

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

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

Obs. 335

DENIZOT Damien

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

Obs. 336

DUBOIS Lionel

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

Obs. 337

DUBOIS Lionel

DOUBLON

Obs. 338

BROCHU Martin

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

Obs. 339

ANONYME

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

Obs. 340

ANONYME

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

Obs. 344

BALLET Jérôme

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

Obs. 347

ANONYME

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

Obs. 352

ANONYME

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

- ce tronçon n'est pas une solution pour les Montpelliérains, mais régionale : on ne peut pas privilégier le vélo pour ceux qui viennent de Lodève et qui vont vers Nîmes ;

- cela n'augmentera pas la pollution mais la diminuera ;

- cela fait longtemps qu'il n'a plus de terres « agricoles » de ce côté de Montpellier : tout est sec et aride, ou déjà construit.

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

Obs. 354

GILBERT François

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

Obs. 355

ANONYME

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

Obs. 362

ESCUDIÉ René

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

Obs. 365

SARRAZIN Jean

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

Obs. 369

ANONYME

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

Obs. 378

BRETIN Zelda

Avis favorable

Obs. 380

MACOR Anne-Sophie

je donne un avis favorable

Obs. 386

GIMENO David

Je suis totalement positif

Obs. 387

FERNANDEZ Fabienne

très bonne initiative .

Obs. 388

BABOUOT Laurent

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

Obs. 393

GUILLAUME Florian

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

Obs. 394

ANONYME

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

Obs. 395

DOUTRE Alexandre

Extrêmement favorable à ce projet, qui n'empêche pas de faire des (vraies) voies cyclables séparées du réseau véhicule Mais la jonction à la RD612/route de Sète peut être largement améliorée (cf PJ). Et le retour de l'accès à l'A9 vers Nîmes à St. Jean de Védas devrait intégrer ce projet. Du point de vue d'un habitant de la limite sud de la métropole, le COM semble nécessaire. Rejoindre l'A750 et Le Nord de Montpellier (Pic Saint-Loup/St. Mathieu) depuis Vic la Gardiole n'est pas simple. Pour les Cévennes, il est parfois plus rapide de passer par l'A75, c'est dire.

Obs. 397

ANONYME

Oui, pour désengorger le centre.

Obs. 40

PLANCHE Corinne

Il est insupportable de devoir systématiquement affronter des dizaines de minutes d'embouteillage sur cet axe ouest que j'emprunte quotidiennement. La population s'est largement installée de ce côté du territoire sans qu'aucune mesure en conséquence n'aient été prises depuis bien longtemps. Quant aux périodes estivales n'en parlons pas. nous devons avoir la seule autoroute de France qui se termine brutalement par une voie de circulation et un feu rouge (avenue de la Liberté).Le problème est le même pour sortir de Montpellier de ce côté. C'est un impératif que de raccorder enfin de façon fluide les deux grands axes A750 et A709

Obs. 400

PARRAMON Jean-Paul

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

Obs. 401

SANCHIS anthony

Pleinement favorable ! Montpellier est l'une des grandes métropoles françaises à ne pas avoir de rocade routière et en subit jour après jour les conséquences. Le département s'attache à réaliser dans les villes et villages de la grande couronne montpelliéenne des déviations (Montbazin, Castries, Montagnac, etc ...) et semble complètement se désintéresser de la situation à l'ouest de la métropole. La jonction entre les autoroutes du nord et du sud doit impérativement être réalisée afin de réduire les flux traversant sur les grandes artères de Montpellier et rendre donc possible et surtout vivable les nouvelles pistes cyclables post-confinement. Le discours écologiste au sujet de la bétonisation d'une part non négligeable des terres agricoles est parfaitement recevable certes, mais ne doit pas être un argument politique contre une évolution nécessaire des déplacements inter-métropolitains. L'aménagement d'un boulevard urbain avec piste cyclable me semble peu pertinent. Prenez à l'heure de pointe (7-9h en semaine) la route de Lavérune au rond point Genneveaux ou la très belle piste cyclable est déserte et la double voie automobile encombrée jusqu'à l'entrée de Pignan.

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

Obs. 405

ANONYME

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

Obs. 406

SOULLIER Jérémie

Ce contournement est nécessaire pour fluidifier le trafic très chargé !

Obs. 408

ANONYME

Le contournement ouest est nécessaire pour assainir Montpellier et Saint-Jean-de-Védas. Le vélo ne remplacera pas la voiturePour ceux qui transitent de l'A75 à l'A9Pour ceux qui n'ont pas d'autre choix que d'habiter en grande périphérie de MontpellierPour ceux qui ne peuvent physiquement pas utiliser un 2 roues.....Montpellier est une des rares villes de cette taille que l'on ne peut pas contourner ce qui provoque tant de bouchons polluants.Ce qui ne doit pas empêcher un travail sur des modes de déplacements alternatifs.

Obs. 41

BAGHDOUD Mounir

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

Obs. 412

LE GOFF Jean-Louis

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

Obs. 414

LHULLIER Pascal

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

Il faut une jonction entre les autoroutes.

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

Obs. 415

TORQUEBIAU Emmanuel

Ce projet est bien sûr d'un autre siècle et catastrophique pour l'environnement et la circulation automobile (le trafic augmentera) mais avons-nous le choix? Ces 2 autoroutes existent, même si on ne les aime pas et il faut faire avec. Je suis donc favorable à un COM mais pas n'importe lequel: une 2x2 voies bien conçue, avec murs anti-bruit et forte limitation de vitesse (70 ou 80 km/h) et tous les éléments nécessaires à une bonne intégration paysagère. Une bonne signalétique sur les risques de pollution en ville devra être mise en place pour expliquer la limitation de vitesse, couplée à une verbalisation automatique par caméra. Il faut donner l'image d'une ville apaisée où on roule lentement.

Obs. 42

BAGHDOUD Mounir

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

Obs. 422

TORTOSA Alain

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

Obs. 423

PRATS Jacques

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

Obs. 425

DINIS Christophe

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

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

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

Obs. 426

TAILLE Thierry

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

Obs. 427

LAURENT Bastien

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

Obs. 429

BARRESI Christel

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

Obs. 430

BELDA Nicolas

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

Obs. 431

MUSTAPHA .A

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

Obs. 432

LONDIVEAU Claude

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

Obs. 433

QUARTIER Francine

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

Obs. 435

SALOMEZ Guillaume

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

Obs. 436

PASSERAT de la CHAPELLE Mireille

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

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

Obs. 437

OECHSNER de CONINCK Luc

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

Obs. 438

PONCET Dominique

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

Obs. 439

BAILLY-ROUMÉGOUS Fabienne

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

Obs. 44

COLAS Jean-Marc

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

Obs. 443

POUZOL Michel

Habitant au nord de Montpellier (à Combaillaux) et me rendant fréquemment à La Grande Motte, je voudrais poser la question du sens de la situation actuelle. Le réseau actuel m'oblige à emprunter l'avenue du père Soulard, les quais du Verdanson puis l'Avenue 'Jean Mermoz pour rejoindre un réseau routier décent (Avenue Pierre Mendès-France). Est-ce écologique? Est-ce vraiment ce que je devrais faire? Alternativement, je peux traverser la Paillade, prendre l'avenue de la Liberté, et passer devant la nouvelle mairie de Montpellier pour retrouver là encore un réseau routier décent (Avenue Georges Frêche).. Est-ce mieux sur le plan écologique.? Je passe sous silence la traversée de la rue Saint Louis et du cours Gambetta pour rejoindre le tunnel de la Comédie en raison des embouteillages et de la pollution qui les accompagnent.

Je suis désolé pour les Montpelliérains, mais à Béziers, ils ont compris que le trafic de transit n'avait rien à faire au centre-ville et se sont dotés d'une rocade adaptée qui permet de ne pas y aller.

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

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

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

Obs. 444

CÉLESTIN-URBAIN Hervé

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

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

Obs. 446

QUARTIER Patrice

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

Obs. 447

ANONYME

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

Obs. 448

TIXA Fabien

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

Obs. 449

SONZOGNI Nino

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

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

Obs. 453

MANENC Aurélien

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

Obs. 454

MARTIN Georges

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

Obs. 456

DURAND Jérémie

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

Obs. 457

N'ZENGUI Éric

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

Obs. 458

GILLES Stéphane

Il est impératif de fluidifier la liaison entre les 2 autoroutes A75 et A9. Cette liaison a déjà pris des années de retard et son inexistence perturbe en permanence le trafic de la métropole de Montpellier que ce soit dans un but de déplacement local ou de liaison entre les 2 autoroutes. Les communes de l'ouest de la métropole ont entrepris des développements urbains ambitieux mais aucune solution de déplacement n'a été prévue pour prendre en compte les déplacements de ces nouveaux habitants.

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

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

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

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

Obs. 459

VINCENS André

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

Obs. 460

CAMBON Hervé

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

Obs. 466

CELLIER Bruno

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

Obs. 467

SANCHEZ Léa

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

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

Obs. 468

LUDOVIC Vincent

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

Obs. 471

AUDRIN Jean-François

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

Chaque jour, voilà ce que subissent les automobilistes :

- Plus d'une heure de trajet le matin pour rejoindre leur lieu de travail basé à Montpellier
- Plus d'une heure de trajet le soir pour regagner leur domicile
- Des dizaines de kilomètres de bouchons toujours plus importants

Obs. 472

AUDRIN Jean-François

DOUBLON

Obs. 474

PRUNIÈRES Nicolas

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

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

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

Obs. 475

ANONYME

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

Obs. 476

GAIRIN-CALVO David

j'habite dans le Lodévois et travaille sur Montpellier. Je constate chaque jour que les accès Ouest à Montpellier ainsi que l'accès à l'A9 depuis l'A750, sont saturés. Bouchons chronophages, pollution des voitures à l'arrêt, nuisances sonores, sont le lot quotidien des itinéraires d'accès et des raccourcis.

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

Obs. 477

ANONYME

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

Obs. 479

PADILLA Serge

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

Obs. 483

SOTO Jean-François

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

Obs. 485

ANDRAUD A.Jacques

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

Obs. 487

F. Sylvie

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

Obs. 489

ANONYME

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

Obs. 491

DESEUVRE Stéphane

Fluidité, société apaisé et moins de pollution

Obs. 492

ROUZIER Éric

il suffit de voir les bouchons aux heures de pointes sur l'actuel tracé pour se dire que le contournement ouest est indispensable : toutes les grandes villes ont un périphérique de contournement. il faut également assurer la jonction des 2 autoroutes et ne pas laisser ce goulet d'étranglement. je suis d'accord pour les transports en commun en centre ville, mais il est indispensable d'assurer une circulation fluide sur les extérieurs. On favorise les vélos partout en ville (et c'est très bien !), mais les personnes venant de l'extérieur doivent pouvoir atteindre n'importe quel point P+tram pour aller travailler en ville .

Obs. 495

ARNAL Frédéric

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

Obs. 496

RODRIGUEZ Nicole

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

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

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

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

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

Obs. 505

MAHIEUX Pierre-Emmanuel

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

Obs. 507**K. Océane**

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

Obs. 508

BERNARD Charles

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

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

Donc OUI au projet évidemment.

Obs. 509

ANONYME

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

Obs. 51

FABAS Francis

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

Obs. 510

G. O.

Comment peut-on encore douter du caractère indispensable d'un tel projet ? Ce n'est pas en créant des bouchons qu'on dissuade les automobilistes ! 99 % des personnes prises dans les bouchons matin et soir le font par obligation et non pas par plaisir. Ils doivent aller TRAVAILLER et habitent bien trop loin pour envisager un déplacement en vélo. Dans tous les cas, ils DOIVENT PRENDRE LA VOITURE. Faut-il les punir d'aller travailler ? Il serait bien que les avis des vrais utilisateurs soient pris en compte, et non pas les extrémistes écologistes qui n'ont pas à se déplacer pour aller travailler, qui n'ont pas à faire 15 km en 45 mn ou 1h aux heures d'embauche. Beaucoup d'automobilistes souhaitent aussi plus de pistes cyclables pour se promener, aller faire ses courses... !! mai la semaine ils ont autre chose à faire que de perdre du temps dans les bouchons. Car nous parlons aussi productivité : perte de temps de travail et/ou de temps de loisirs pour les travailleurs, employés excédés en arrivant au travail... Moins de bouchons = moins de pollution liée aux véhicules immobilisées. La solution : un vrai boulevard urbain FLUIDE avec VITESSE LIMITÉE (impact très positif sur la pollution). Il faut arrêter de croire que tout le monde passera aux vélos, surtout quand vous voyez le réseau des pistes cyclables, non reliées, où vous mettez votre vie en danger à chaque carrefour. Il faudrait aussi privilégier les 2 roues motorisés qui génèrent moins de pollution et peuvent remplacer une voiture. C'est une solution alternative longue distance aux voitures, là où le vélo n'est pas possible. Mais actuellement comme dans Montpellier la mise en place de piste cyclable réduit la largeur des voies voiture et les 2 roues motorisés ne peuvent plus se faufiler : contre productif et dissuasif pour ce mode de déplacement alternatif. Cette route existe il suffit de l'élargir, de fluidifier. Aucun intérêt effectivement d'en faire une plus loin vers Pignan, Saint Georges où là effectivement il faudrait prendre sur les espaces naturels. La vocation de Montpellier est aussi de se tourner vers le tourisme, vers les estivants venant du "nord" et qui trouvent une pauvre départementale entre les 2 autoroutes. Créer un boulevard urbain évitera aussi du trafic dans Montpellier. La fluidité sur ce boulevard attirera bon nombre d'automobilistes et leur évitera d'aller sur les routes traversantes de Montpellier. Garder le bouchon entre Pignan et le rond-point et faire le parking P+Tram au rond-point : que fera un automobiliste qui aura déjà fait 30 mn de bouchon ? Il continuera sa route en ignorant le Tram bien sûr. La politique d'urbanisation des communes environnantes (Pignan, Cournon, St Georges...) ne peut pas se faire sans un réseau routier pouvant absorber le surplus des populations. Il faut être COHERENT dans l'aménagement du territoire. Tout l'Ouest de Montpellier a été délaissé depuis 20 ans, à la différence du secteur Est qui dispose maintenant d'infrastructures digne d'une métropole comme Montpellier. Il convient de rééquilibrer les choses, et rapidement, sans discorde politiques. Signé : Un habitant de l'Ouest, un fervent utilisateur du vélo, qui demande bien sûr plus de piste cyclable, mais qui doit aussi aller travailler là où le vélo ne peut pas aller... !

Obs. 512

MAIRE DE LAVÉRUNE

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

Obs. 515

JAUSSAUD Philippe

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

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

Obs. 516**PICAVET Claude**

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

Obs. 517**LECONTE David**

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

Obs. 518**HUGON M. Christine**

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

Obs. 519**SEVERAC Delphine**

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

Obs. 52**ANONYME**

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

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

Obs. 520**ANONYME**

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

Obs. 521**GINER BILLETTE Isabelle**

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

Obs. 523**PAILLOT Frédéric**

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

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

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

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

Obs. 524**AGULHON Pierre**

Fluidifier la circulation Nord/Sud, c'est aussi faciliter l'entrée de Montpellier aux habitants de la plaine ouest, les laissés pour compte de toutes les évolutions de la Métropole en termes de transports depuis des années. Même si le tram arrive jusqu'à Lavérune (ce qui semble déjà compromis) ou au rd point "de Paulette";, le flux automobile pour y accéder ne se réduira pas. C'est peut être triste et dommage mais le tram à lui seul ne réglera pas tout. La route reste indispensable et la relative facilité d'accès à Montpellier par le sud (Zénith 2x2 voies, Rte de Palavas 2x2 voies ...) le montre.

Obs. 525

SOTO Jean-François

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

Obs. 526

MERLIN Pierre-André

Cet ouvrage est absolument indispensable à plusieurs titres :

1. C'est le chânon manquant pour relier l'A750 à l'A9 : le trafic sur la voie unique actuelle est notamment saturé notamment par les poids-lourds transportant des marchandises ou des engins de chantier (environ 40% du trafic). Ces poids-lourds opérant des transports internationaux ne disparaîtront pas et ne seront, malheureusement, jamais remplacés ni par des vélos, ni par des transports ferroviaires qui demeurent compliqués, onéreux et peu fiables. Il est anormal qu'une circulation autoroutière se déverse sur des routes locales qui ne sont pas dimensionnées à cet effet.
2. D'un point de vue écologique, c'est la seule solution pour réduire les embouteillages gigantesques de l'ouest montpelliéen, dont on sait qu'il sont des sources de pollution atmosphérique et sonore bien plus importante qu'une circulation fluide sur une route correctement calibrée à cet effet, évitant le déversement de véhicules sur des voies qui ne sont pas prévues pour cela (centres villages). L'argument d'une artificialisation des sols élevé contre ce projet ne paraît pas recevable : faut-il rappeler que seuls 6,6% des sols sont artificialisés dans le département de l'Hérault : 40,4% sont des terres agricoles, 49,2% des forêts et milieux semi-naturels, 1,3% des zones humides et 2,5% des surfaces en eau (source:http://draaf.occitanie.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/1_territoire_hte_resolution_impr_image_300dpi_cle8f3fd4_cle07d125.pdf#:~:text=Les%20campagnes%20agricoles%20et%20industrielles,1%20%25%20de%20la%20population%20r%C3%A9gionale.) C'est donc un faux problème. L'argument contre ce projet d'un appel d'air à voitures est encore moins pertinent, une forte partie du trafic étant constitué par des transports de marchandises ou des engins de chantier (camions-bennes, camions-toupies, pelles, etc...).
3. D'un point de vue économique, Montpellier est une ville qui ne dispose pas d'un accès à la mer ni de fleuve, engoncée et sans infrastructures à la hauteur de ses ambitions. Aucune ville ne se développe sans moyens de transports permettant la vie des entreprises. Si cela ne peut pas être le train, ni le fleuve, ni la mer, restent la route ou les airs.
4. D'un point de vue urbanistique, on ne peut pas poursuivre un objectif, louable, de logement des personnes et donc continuer à remplir les villages des 1ère et 2ème couronne de Montpellier avec des constructions de collectifs ou lotissements dans d'importantes proportions sans mettre à niveau les réseaux de transport. Le COM fait partie des solutions incontournables, au même titre que la création de pistes cyclables continues (car, non, cela n'est pas incompatible, au contraire !) ou l'amélioration des transports en commun (le tracé du tramway de Montpellier est aberrant, ne desservant quasiment aucune zone d'activité de la ville : ni Euromédécine, ni Parc 2000, ni Garosud. De nombreux professionnels ne peuvent pas l'utiliser). Ou alors, à défaut de routes, il faut cesser de construire à l'ouest de Montpellier. L'idéologie et les incantations infondées prétendentument écologiques ne peuvent pas prévaloir..

Obs. 528

ANONYME

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

Obs. 529

ALMARCHA Jean

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

Il est indispensable de relier la sortie autoroutière A750/ A9

Obs. 53

LERY Cédric

Enfin une solution pour améliorer la circulation dans ce secteur

Obs. 530

COUFFIN Jacqueline

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

Obs. 532

CAILLER Nicolas

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

Obs. 535

ROLLAND Anthony

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

Obs. 537

VERNIER Arthur

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

Obs. 539

LEGUILLOU Marie

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

Obs. 540

HELLEU Olivier

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

Obs. 543

REYNES Frédéric

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

Obs. 545

COUSIN Clément

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

Obs. 546

POMA Geneviève

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

Obs. 547

CASSAR Michelle Maire de Pignan

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

Obs. 55

OLIÉ Patrick

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

Obs. 550

THÉRON Stéphane

il faut fluidifier l'entrée ouest de Montpellier.

Obs. 554

ZORGLUB Pascal

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

Obs. 558

SWANN Jennifer

C'est la seule solution pour désengorger le trafic. Et même en voiture électrique, on est dans les embouteillages, alors les écolos, vous vous trompez de débat. Moins d'embouteillage, c'est moins de pollution aussi.

Obs. 559

BOUTONNET Jean-Pierre

Cet aménagement est indispensable pour assurer le détournement des véhicules (voitures et camions) qui circulent dans la zone ouest pour ou en provenance de l'est

et leur éviter d'emprunter les voies pénétrantes vers Montpellier, où ils sont un facteur aggravant les embouteillages.

Obs. 560

BURELLIER Frédéric

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

Obs. 561

POUGET Catherine

Ce contournement est indispensable ouest a été délaissé au niveau des infrastructures routières I état développé les territoires sans penser aux transports et aux déplacements .trop de monde sur les routes et relions surtout ce contournement à IA709 Et rapidement

Obs. 563

ANONYME

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

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

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

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

- « Le projet est contraire à la transition écologique ». La transition écologique, ce n'est pas geler tous les aménagements et viser la régression, mais plutôt de réaliser

nos projets d'infrastructure en limitant les Impacts Environnementaux ou en les compensant avec intelligence.

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

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

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

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

Obs. 566

DEHUD Sébastien

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

Obs. 567

GOUDIN Christian

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

Obs. 568

COUFFIN Roland

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

Obs. 570

VIDAL V.

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

I état a développé les territoires sans penser aux transports et aux déplacements Il y a .trop de monde cette portion avec des temps d'attente insensés. Le risque accidentogène est énorme

Obs. 571

VAYSSIÈRE Daniel

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

Obs. 573

MEZADE Axel

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

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

Obs. 576

DUFOUR Patrick

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

Obs. 579

ANONYME

Nous avons la chance d'avoir 2 autoroutes qui relient Montpellier mais il est aberrant qu'elles ne soient pas reliées entre elles! Le trafic routier est saturé toute la journée entre l'A9 et la A750 .

Il faut absolument réaliser ce projet de contournement de Montpellier afin de réduire le temps d'accès à ces autoroutes et du coup désengorger aussi le centre ville. Des solutions alternatives complémentaires sont bien-sur à envisager, tram, pistes cyclables, bus etc...

Obs. 581

LEYRIS Etienne

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

Obs. 584

BRENGUES Agnès

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

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

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

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

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

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

Obs. 586

BLANC GIORDANO Martine

Position sur le projet de Contournement Ouest de Montpellier : Favorable

Obs. 588

SOULLIER Bernard

Quelle pagaille en ce moment pour ceux qui sont en transit Millau - A9 et pour ceux de Nîmes Millau qui encombrent inutilement la circulation de ceux qui viennent travailler à Montpellier. Vivement que le contournement soit réalisé. Cela ne gênera pas ceux qui veulent faire du vélo dans le centre ville !

Obs. 589

MARCHI Marie-Ange

Complètement d'accord avec ce projet. J'ai fait la route pendant plusieurs années avant de prendre ma retraite (Gignac/Lattes) et c'était insupportable et fatigant de faire cette route.

Obs. 59

BONNEFOUS Vincent

Ce raccordement aurait dû être réalisé depuis longtemps. Pas d'observation sur le projet, vivement sa mise en service.

Obs. 590

COLLECTIF des mères angoissées

Tous les matins, je suis angoissée de savoir que mes 2 enfants empruntent les ronds points de Gennevaux et de Rieu Coulon pour aller travailler. Des ronds points sur lesquels en s'engage en ayant le sentiment de jouer à la roulette russe.

Aucun opposant n'aborde les aspects sécurité de circulation. Qu'on ne me dise pas que la préservation de quelques hectares de mauvaise terre agricole a un intérêt supérieur à la vie de mes deux enfants.

Monsieur le commissaire enquêteur, ne vous laissez pas influencer par la mode verdâtre du moment et aidez nous en rendant un avis positif.

Obs. 591

GAUTIER Pierre

Je pense qu'il est nécessaire de réaliser ce contournement dans le prolongement du lien qui tarde à être terminé, dans la mesure où l' augmentation constante du nombre de véhicule sature de plus en plus les axes de circulations en provenance des villages à la ceinture nord et ouest de Montpellier qui ne cessent de s'agrandir .Il est donc indispensable de résoudre ce problème en donnant la possibilité aux habitants soit de relier plus facilement leur destination ou de pouvoir s'extraire du flux de circulation de plus en plus compact en empruntant de nouveaux itinéraires de délestage .

Obs. 592

DE LAMOTTE Frédéric

Je suis favorable au COM afin de délester une partie du traffic routier avant qu'il n'atteigne Montpellier et les communes limitrophes. Cela aura une influence positive sur le traffic routier dans les villes et permettra de laisser une place plus importante aux déplacements doux

Obs. 595

GROUT de BEAUFORT Julien

tout à fait favorable ! ! j'habite sur couronterra depuis 12 ans ,selon mes horaires,(je boss au CHU) je peux mettre plus d'1 heure pour parcourir 18 km ,coincé dans les bouchons. alors qu'il me faut 20 minutes la nuit en astreinte (tout en respectant les limitations de vitesse) pour arriver au bloc sur une urgence..

Obs. 598

TILLOY Philippe

Tout a fait favorable, cela m'évitera d'éviter Montpellier par certains déplacements de Saint André de Sangonis vers Nîmes.

Obs. 601

C2RIC Rico

Projet d'envergure pour Montpellier. Une ville qui a un développement de population important sans pour autant avoir des infrastructures routières adaptées. Il faut être réaliste. Est-ce que demain chacun aura un moyen de transport en commun qui passe à côté de chez lui pour aller n'importe où dans la métropole....?

Il faut être réaliste le besoin de la voiture reste nécessaire. Avec le prix des carburant, je pense que peu de personnes s'amusent à brûler de l'essence pour le plaisir.....

Il faut être réaliste quand vous devez traverser la ville ou accéder depuis un village de la périphérie vous n'êtes pas desservie comme au centre de MONTPELLIER. Demandez aux habitants qui résident à proximité de l'avenue de la liberté au bout de combien de temps ils voient les tracés de pollution dans leurs logements ? (quelques heures)

Les véhicules arrêtés sont nettement plus polluants qu'un véhicule qui roule. Il faut fluidifier le trafic, vous n'empêcherez jamais les gens de prendre leurs véhicules et de se déplacer pour leurs trajets. Il faut trouver le bon compromis. L'utilité de ce projet permettra de fluidifier les trajets, les gens dans les bouchons sont stressés et énervés.

En parallèle de ce trajet rien n'empêche de continuer de développer les transports en communs. ceux-ci pourront prendre départ depuis des parkings aux abords de ce projet.

Obs. 602

ANONYME

J'habite dans l'ouest de montpellier, je travaille à l'Est. Les conditions de circulation sont incompliquées, les ralentissements et les bouchons sont quotidiens. Aucune solution sur l'avenue de la liberté... Le seul moyen est la zone de ce projet. Il est impératif de régler les problèmes de trafic. Le Contournement Ouest de Montpellier va réduire la pollution en fluidifiant le trafic, il améliorera la sécurité des usagers et réduira les temps de trajet.

Obs. 606

TERRANOVA Marc

Il est grand temps de réaliser cet équipement pour désengorger le nord ouest de Montpellier. Ces travaux auraient dû être exécutés depuis 30 ans pour anticiper l'urbanisation des villages. Il est évident qu'ils sont prioritaires car tout les usagers, artisans, livreurs, poids lourds en transit, véhicules sanitaires de liaison et personnes âgées ne peuvent utiliser la bicyclette prônée par l'intégrisme écologique. Pour une fois l'argent public sera utilisé à bon escient.

Obs. 611

ANONYME

Contournement nécessaire, quand je vois que pour traverser en voiture Montpellier du SUD EST au NORD OUEST la seule possibilité est de passer par le boulevard de la liberté, alors que maintenant que le contournement de l'A9 est ouvert, l'ancienne A9 devenue A709 est sur-dimensionnée pour un trafic devenu local...Je ne suis pas résident permanent de cette ville mais m'y rends très régulièrement

Obs. 620

ANONYME

Habitant au nord-ouest de Montpellier Je suis favorable à ce projet qui doit être réalisé au plus tôt.L'accroissement important de population dans le bassin de vie de la métropole de Montpellier, la centralisation des activités économiques, éducatives et commerciales, conjuguée à l'éloignement des lieux d'habitat provoqué par l'augmentation inconsidérée du coût du logement, notamment pour les jeunes ménages, provoquent un accroissement inéluctable des déplacements motorisés qui resteront hégémoniques. Les modes de vie et les distances parcourues par les habitants à l'ouest de Montpellier rendent illusoire une baisse drastique de la demande de mobilité et du taux de motorisation des ménages, conjuguée à un report modal important vers les transports en commun et le vélo qui ne représentent qu'une très faible part des déplacements en dehors des centres urbains.L'absence d'itinéraire de contournement efficace à l'ouest de Montpellier provoque depuis de trop nombreuses années une saturation permanente de la circulation sur la voirie existante, aggravée depuis la mise en service de l'A750, générant pollution et perte de temps et induisant une circulation parasite dans Montpellier, Juvignac et St Jean de Vedas nuisible à la sécurité, la santé et la tranquillité de très nombreux habitants.Les principales artères de Montpellier sont ou seront utilisées par le tramway et depuis récemment leurs voies de circulation automobile sont réduites au profit des bus et des vélos. L'absence d'un véritable contournement routier concentre le trafic pénétrant sur l'avenue de la Liberté dans Montpellier, provoque d'importants bouchons sur l'arrivée de l'A750 dans Juvignac et induit des trafics de transit qui saturent les voies de desserte des quartiers de Montpellier et Juvignac inadaptées à ces circulations.Pour lutter contre le trafic parasite St Jean de Vedas a adopté un plan de circulation aberrant qui condamne l'accès direct au collège et au centre, et impose un trafic automobile important dans les lotissements et devant une maison

de retraite.L'aménagement du réseau de voies de contournement du centre de la métropole, notamment le Contournement Ouest qui assurera également la liaison de l'A750 avec l'A9, est nécessaire pour maîtriser la dégradation de l'environnement naturel, pour préserver la qualité de vie des habitants et le développement économique indispensable aux créations d'emplois.De même il est nécessaire d'accroître les offres de transports en commun au centre de la métropole et en liaison avec elle, notamment par des bus et cars à haut niveau de service sur voies réservées, d'augmenter le nombre et la capacité des parkings d'échange avec le tramway en favorisant leur accès, et d'encourager le covoiturage. Je demande la prise en compte de 2 observations :

1- L'Evaluation Economique et Sociale du projet (pièce F) démontre le gain pour la collectivité et valide son intérêt public majeur. Toutefois, elle est réalisée en considérant que le projet se développe en secteur urbain (figure 62 - p69), alors que ce n'est pas le cas, et elle évalue une augmentation de la pollution atmosphérique locale ce qui est aberrant puisque la diminution de trafic sur les réseaux urbains ne peut entraîner qu'un impact positif pour la pollution atmosphérique et le bruit.Une simulation plus réaliste des effets du projet doit être réalisée.

2- Dans ses réponses aux avis des collectivités concernant la demande de réservation d'emprises pour un site propre de transports en commun le maître d'ouvrage indique (pièce J – p8) : « Le projet n'intègre pas d'aménagement dédié à ce besoin ultérieur. En particulier les ouvrages de l'échangeur A750/COM ne présentent pas des surlargeurs permettant une circulation de Car sur site propre ni sur BAU.Pour autant, les emprises du projet de l'échangeur A750<-> COM prévu actuellement, permettent d'intégrer ultérieurement l'aménagement de Voies Réservées aux Transports en Commun (VRTC) sur BAU (hors ouvrages d'art) ».Pour une réelle amélioration du système de déplacement il est essentiel de favoriser l'accès des transports en commun et des covoitureurs aux pôles d'échange avec le réseau tramway.En conséquence les ouvrages d'art du projet, comme les bandes d'arrêt d'urgence, doivent être dimensionnés pour permettre ces circulations.

Obs. 621

MENOU Évelyne

Je suis favorable à ce projet qui doit être réalisé au plus vite ce qui permettra de désengorger Montpellier du flot de voitures qui transitent seulement dans la ville

Obs. 63

FERNANDEZ Cédric

Très favorable et que cela puisse se faire très rapidement ! Les bouchons côté Nord / Ouest Montpellier sont devenus insupportables.

Obs. 636

ANONYME

Etant donné le trafic quotidien en forte croissance et le déplacement important de populations en périphérie qui croît, ce contournement est indispensable. Cela a un coût en effet mais tout se paie. Cela n'empêche pas de prévoir des moyens de transport alternatifs en parallèle pour que ceux qui le souhaitent et le peuvent: pistes cyclables, bus... Ainsi que des murs anti bruits.Il faut penser à la planète certes mais il faut rester lucide et pragmatique et arrêter de se voiler la face : tous ces véhicules qui rejoignent l'autoroute doivent circuler sans que cela soit au détriment des riverains et de ceux qui vont travailler.Une grande ville comme Montpellier, en croissance exponentielle doit se doter d'une rocade. C'est une aberration qu'elle ne soit pas encore faite.Ne pas le faire ne réduira pas le trafic!!! Par contre les émissions de Co2 des embouteillages sont bien présentes!

Obs. 637

ANONYME

Avis favorable

Obs. 640

HAMON Jean-Mard

Je suis favorable à ce contournement qui permettra aussi de sécuriser les déplacements des habitants de Montpellier et d'aménager les abords des voies existantes (qui sont un vrai dépotoir). Par exemple : il n'est pas normal aujourd'hui d'arrêter le flux de circulation au passage d'un tramway (près de Carrefour) ou laisser les poids lourds entrer par le rond point de St Jean de Védas devant un hôpital. Ces travaux sont nécessaires car le trafic augmente en grande partie au vu de l'explosion démographique de l'agglomération de Montpellier. C'est une réalité qu'il faut assumer ! Toutefois il sera aussi essentiel de prévoir une voie de contournement Ouest de St Jean de Védas, d'aménager des pistes cyclables autour du contournement ouest de Montpellier, de développer les transports en communs vers l'ouest de Montpellier, d'aménager les abords du contournement, de mettre en place des protection contre le bruit...

Obs. 642

MANENC Aurélien

Depuis de nombreuses années, la préfecture de l'Hérault est une locomotive pour notre département. A cet état de fait s'ajoute une attractivité naturelle du département qui induit un solde migratoire positif pour la zone urbaine de Montpellier mais également pour les territoires du nord Hérault.

A la faveur de l'aménagement de l'A750 et de l'A75, et de la performance des transports en commun, les communes du nord de l'Hérault dont Lunas ont pu accueillir des nouveaux habitants dont certains travaillent dans la métropole ou dans ses alentours. Ainsi, l'aménagement du COM ne concerne pas que Montpellier mais il s'inscrit dans une logique d'équilibre de territoire et bénéficiera aux populations des communes des hauts cantons dont Lunas qui viennent travailler à Montpellier et dans ses alentours et qui n'ont pu résider dans la métropole. Le COM permettra ainsi de conforter les logiques de complémentarités entre le rural et l'urbain, en autorisant des connexions aisées entre ces espaces. De plus le COM permettra des déplacements vers l'est de l'Hérault, l'aéroport de Montpellier, la nouvelle gare et les stations balnéaires qui sont aujourd'hui quasiment interdits aux habitants du centre Hérault et des hauts cantons tant les délais de transit sont démesurés. De nouvelles mobilités collectives émergeront assurément grâce à cet axe de communication.

Ainsi le COM renforcera les territoires ruraux en les sortant de l'image d'arrière-pays ; terrain de week-end des urbains, et les inclura en facilitant les déplacements dans un ensemble unique, Les élus de Lunas émettent ainsi un avis favorable à ce projet .

Obs. 646

DENOYER François

indispensable pour véhicules en transit A75- A709

Obs. 649

BRUTÉ Marie

Le centre ville de Montpellier est asphyxié par le trafic automobile. L'avenue de la Liberté est le théâtre d'accidents quotidiens notamment parce que les automobilistes la prennent pour une autoroute (alors que maintenant les piétons la fréquentent... et même désormais les vélos et les trottinettes). Notre famille vit à pied ou en transports en commun, mais nous sommes sans cesse sur le qui vive devant le nombre et la vitesse des véhicules circulant dans des rues non dimensionnées pour ce flot.

Le contournement ouest permettrait de soulager la circulation autour de l'avenue de la Liberté et plus largement tout l'ouest de la ville. Même si nous sommes favorables aux transports »doux», il nous semble que cet équipement est incontournable pour améliorer la vie des Montpelliérains.

Obs. 651

SIMON Pierre-Quentin

Il est grand temps que ce contournement soit mis en place afin de fluidifier la circulation à l'ouest de Montpellier. L'autoroute A750 arrive sur une entrée de ville et la majorité du trafic est bloquée à partir de Juvignac tous les matins.

Oui il y a des transports en commun, mais ils ne répondent pas à tous les besoins exemplaire : la traversée de Juvignac à Boirargues, il faut 45 mn. C'est bien pour ceux qui veulent se rendre en centre ville, mais pas pour ceux qui veulent traverser Montpellier

Donc vivement que ce contournement soit mis en place, qui je le rappelle devait arriver avec l'A709 en 2017 initialement.

Obs. 653

POUILLARD Damien

Relier une autoroute à une autre autoroute est une évidence... Normalement l'A750 aurait dû être reliée directement à l'A9 dès sa création.

Obs. 654

FANTUZ Ludovic

Le COM est indispensable pour fluidifier et sécuriser le trafic entre l'A750 et l'A9. Les bouchons sont insupportables. Le foncier est prévu et sécurisé. Il reste à trouver les financements pour pouvoir lancer ce projet indispensable pour tout l'ouest montpelliérain.

Obs. 659

ANONYME

Projet très favorable et important. Il faut finir le périphérique de Montpellier au plus vite avec le lien Nord jusqu'à Bel Air . C'est indispensable

Nous avons plus de dix ans de retard dans notre agglomération sur les infrastructures.

Construire des logements sociaux n'est pas la solution à tout, on ne peut pas toujours construire des bâtiments, On ne peut pas non plus mettre des lignes de tramways et de bus partout, même s'il en faut encore, qui ne résoudront pas les problèmes de contournement de la métropole.

De plus ces travaux permettront aux entreprises de créer des emplois indispensables dans la région.

Je préfère payer des impôts pour créer du travail plutôt que payer le RSA. Trop de social tue le social ! c'est comme la pub. Cela ne veut pas dire que je suis contre le social.

Et les voitures il y en aura encore car elles vont devenir de plus en plus propres. Cette liaison est indispensable pour ceux qui arrivent du Nord et qui vont vers l'ouest. Indispensable pour qu'il y ai justement moins de véhicules , poids lourds notamment, dans

Montpellier.
Et il faut le faire bien de façon à ne pas y revenir dans cinq ans. Ce sont des travaux que l'on fait pour DES décennies.

Obs. 671

ANONYME

Très favorable au projet. Essentiel pour désengorger le trafic, et faciliter la circulation sur Montpellier et sa périphérie.

Obs. 673

BOUDY Antoine

Dans la mesure où la Métropole de Montpellier connaît une très forte croissance démographique et continue de se développer, ce projet est devenu une nécessité absolue. Si l'on veut désengorger le centre-ville et apaiser la circulation, il faut créer des itinéraires de contournement pour permettre aux automobilistes de ne plus avoir à passer par le centre et de créer du trafic de transit.

Obs. 676

TA Élisabeth

Utilisatrice journalière sur le trajet Pignan-Rond Point du Grand M, je constate depuis quelques mois la montée en puissance de l'utilisation de la portion routière entre le rond point de Paulette et le rond point de rieucoulon, mais aussi plus largement entre la sortie de l'A75 et Saint Jean de Vedas surtout depuis l'ouverture de la nouvelle clinique Saint jean. D'une part il m'a toujours été ahurissant de penser que l'A75 et l'A9 ne soient pas reliées directement par une portion d'autoroute, un boulevard périphérique ou ce que vous voulez mais sans obstacle accidentogène type rond-point, passage protégé pour piétons et pistes cyclables. Dans cet objectif il semble incontournable de réaliser rapidement de quoi relier ces deux axes. D'autre part, de manière plus large, les flux de fréquentation augmentent également depuis le bassin de Thau vers Montpellier. Ainsi la M5 et la M613 sont clairement saturées pendant de nombreuses heures sur les créneaux pendulaires classiques. Il est inconcevable de penser que l'on peut mettre jusqu'à 55 minutes pour effectuer 10km!

Bilan écologique sans commentaire
Il semble donc indispensable de repenser les modes de transport sur l'agglo ouest en plus de ce projet COM dont les travaux nécessaires à la mise en place ne vont que faire augmenter les difficultés de transport!

Tram ligne 5, pistes cyclables sécurisées jusqu'au centre de Montpellier et de Juvignac à Saint Jean de Védas, plus de bus...

Un projet à grande échelle et important pour ne pas avoir à y revenir dans quelques temps.

Montpellier et son agglomération continuent de grandir, on ne peut pas le nier.

Obs. 677

DURAND Claude

Bonjour, J'habite à Saint-André de Sangonis et je suis amené inutilement à traverser Montpellier de part en part 10 à 12 fois par mois (multipliées par deux, car aller-retour) pour me rendre soit à la Grande-Motte, soit à Palavas, soit à Toulon, soit à Nice. Je dois passer soit par l'avenue de la Liberté, la Guirlande et le rond-point de Palavas, soit par l'avenue de la Liberté, la cuisine centrale et le Grand M, soit par le rond-point de Lavérune, et le Grand M. Je suis très souvent coincé dans de gros embouteillages et, ce faisant, je contribue à la fois à la constitution des bouchons et à la pollution de l'air dans l'agglomération de Montpellier, y compris dans des quartiers assez proches du centre (Grand M-Ovalie, St-Cléophas-route de Toulouse, Rond-Point de Palavas...etc. Je pense que le contournement Ouest de Montpellier est indispensable et urgent, et qu'il permettra à la fois de beaucoup fluidifier la circulation et de réduire la pollution dans Montpellier en détournant une grosse partie du trafic (VL et camions) qui n'a rien à faire dans la ville par une liaison directe entre l'A9 et l'A750.

Obs. 679

PUIG Stéphane

Montpellier Ouest est embolisée car 2 autoroutes ne sont pas reliées entre elles A9 et A750 fluidifier le trafic entre ces deux axes limitera les bouchons, la pollution. il n'y a des intérêts à faire le COM.

il permettra aussi de faire des pistes cyclables en zone protégée, et la ligne 5 du Tram y aura toute sa place.

Obs. 681

ANONYME

20 ans que j'effectue le trajet Cournonsec / Montpellier Nord et c'est chaque année un peu plus encombré. Les nouvelles et futures constructions prévues sur Pignan et Cournonterral ne vont qu'aggraver encore un peu plus la situation actuelle. Il est urgent de réagir.

Obs. 684

ANONYME

Bonjour, J'habite à Saint-André de Sangonis et je suis amenée inutilement à traverser Montpellier de part en part plusieurs fois par mois. Je dois passer soit par l'avenue de la Liberté, la Guirlande et le rond-point de Palavas, soit par l'avenue de la Liberté, la cuisine centrale et le Grand M, soit par le rond-point de Lavérune, et le Grand M. Je suis très souvent coincée dans de gros embouteillages et, ce faisant, je contribue à la fois à la constitution des bouchons et à la pollution de l'air dans l'agglomération de Montpellier. Je pense que le contournement Ouest de Montpellier est indispensable et urgent, et qu'il permettra à la fois de beaucoup fluidifier la circulation et de réduire la pollution dans Montpellier en détournant une grosse partie du trafic qui n'a rien à faire dans la ville par une liaison directe entre l'A9 et l'A750.

Obs. 686

BUTSCHER Yann

Je suis favorable à ce projet qui permettra selon moi à désengorger les axes routiers principaux intra-muros (tels que les avenues Albert Dubout et de la Liberté) tout en permettant aux personnes venant de l'autoroute et allant vers le nord, de ne pas entrer dans la ville.

Obs. 687

BERGOT Rémy

Il est absolument indispensable de supprimer les points de contention entre le Nord-ouest de Montpellier et le sud, notamment au niveau de saint Jean de Védas et du carrefour Gennevaux, où les temps de traversée augmentent parfois de façon insupportable. Il m'est arrivé de voir le rond-point complètement congestionné.

Obs. 689

GINER Michel

Déjà, au début des années 1990, ce projet de contournement avait été mis à l'étude. 30 ans après, on en parle encore. Aujourd'hui, le niveau de saturation du tronçon sortie A 750 et entrée A9 et celui compris entre Cournonsec et le rond point Geneveaux devient inacceptable.

Il est urgent que ce contournement ouest de Montpellier se réalise, ainsi que la ligne 5 du tramway jusqu'à Lavérune avec en complément des bus à haut niveau de service en site propre.

Obs. 692

BELLARD Yannick

Il est anormal que les gens de passage se retrouvent sur les ronds-points/départementales avec ceux qui vont au travail. Tout le monde y perd... Ce contournement permettra aussi de désenclaver l'Ouest de Montpellier qui est le parent pauvre des zones commerciales, cinémas, etc.

Si nous devons à chaque fois traverser Montpellier pour des activités, du shopping, aller à la plage, à la gare, à l'aéroport, alors il faut que ces 2 autoroutes soient reliées. De cette manière nous désencombreront les autres axes routiers qui trouveront un peu plus de tranquillité.

Comment un projet aussi logique et nécessaire peut-il mettre autant de temps à aboutir ?

Obs. 693

ANONYME

Je suis favorable au projet du COM qui est un projet majeur et indispensable car il reliera l'A750 à l'A9. Ce projet permettra:- de réduire le trafic de transit au sein de Montpellier (Avenue de la Liberté) et donc la pollution de l'air- de supprimer les "points-noirs" de circulation que sont actuellement les carrefours giratoires Maurice Gennevaux, Rieucoulon et de la Comdamine et donc de réduire les embouteillages infernaux qui y sont présent aux heures de pointes (ainsi qu'au niveau de l'A750 en entrée de Montpellier).

Obs. 704

LAUZE Jean-Bernard

Il est stratégique que le projet de Contournement Ouest de Montpellier puisse enfin se concrétiser. En effet, cette infrastructure va participer à l'aménagement durable du territoire métropolitain en raccordant directement A9 et A750. Non seulement, elle va fluidifier le trafic en limitant la pollution et en améliorant la sécurité de tous les usagers. Mais encore, la réalisation d'un tel axe structurant va permettre de réduire les temps de trajet, paramètre fondamental pour les acteurs économiques.

Obs. 712

TEYSSÈDRE Christian

Maire de Rodez et de Président de Rodez Agglomération, je souhaiterais pouvoir défendre le projet de contournement ouest de Montpellier. En effet, comme vous devez le savoir, nombreux sont les Aveyronnais et Ruthénois qui empruntent très régulièrement l'A750 ou l'A9 pour venir séjourner dans l'Hérault ou dans l'Aude. La proximité de notre territoire, tourné vers la Méditerranée, fait que nous sommes également concernés par les aménagements routiers qui sont en projet dans ces départements. Aménagements routiers qui doivent être aujourd'hui repensés pour mieux connecter les territoires et les Hommes.

Ce projet, qui a vocation à relier l'A750 à l'A709, serait de nature à fluidifier la circulation et à réduire les temps de trajet des nombreux usagers de cet itinéraire. Au-delà, cette infrastructure permettrait de séparer la circulation de transit qui nuit à l'environnement, à la sécurité et au cadre de vie des habitants des quartiers situés en proximité de cet axe de la desserte inter-urbaine de la commune de Montpellier pour ses riverains. Il serait de nature à mettre fin à une saturation du réseau occasionnant pollution, ralentissement et dangers en matière de sécurité routière.

Pour l'ensemble de ces raisons, il m'apparaît souhaitable de soutenir un projet de type « boulevard urbain », adapté aux usages, cohérent en matière d'aménagement du territoire et respectueux de l'environnement et des habitants.

Obs. 730

LANKRY Sandrine

je suis favorable

Obs. 74

AUSSEIL Olivier

je viens de m'installer récemment sur la commune de Pignan. J'ai récemment découvert le trafic routier le matin et je ne m'y attendais pas. En effet, il y a ce fameux rond point 'de Paulette' où le point Maurice Geneveaux doit arriver qui est vraiment problématique. Il y a d'un côté les communes de Cournonsec, Cournonterral, Pignan et Laverune qui arrive sur ce rond point si on souhaite aller sur Montpellier sans d'autres alternatives. Ensuite ce qui arrive de l'autoroute A75 (les personnes qui se sont installées au nord de Montpellier pour raison financière) arrive à ce rond point si ils veulent rejoindre le sud de Montpellier et plus particulièrement l'autoroute A709. Donc ça fait beaucoup de personnes à un seul endroit. Également l'accès à l'autoroute n'est pas très pratique une fois qu'on arrive dans la zone du rieu Coulon / carrefour. Moi qui travaille au millénaire, je suis à 100% favorable à ce projet!

Obs. 749

DOUCET Gilles

Ce projet est indispensable mais devrait être suivi de la réalisation du franchissement du Rieu Coulon et le raccordement sur l'A709 et l'A9, sinon c'est repousser au Rieu Coulon les problèmes de franchissement

Obs. 75

ROCH Aurélie

Il est urgent d'agir pour le désengorgement de l'entrée nord de Montpellier. Etant dans l'obligation de résider dans le haut canton pour des raisons budgétaires et travailler sur Montpellier Sud, chaque trajet qui avant étaient de 40 mn sont passés aujourd'hui à 60 mn et encore lorsqu'il n'y a pas d'incident.

Obs. 753

VINCENT Céline

Nous sommes très enthousiasmés pour le projet et très impatient aussi

Obs. 759

F. Henri

Je suis très favorable à ces travaux. Venant du milieu des T.P. je connais ce projet depuis longtemps et je l'ai vu évolué au fil des années. J'espère que le raccordement sur l'A709 sera réalisé vers 2026/2027. Je suis donc favorable à ce que ce projet se réalise le plus vite possible, j'habite à 300 mètres de la nouvelle voie.

Obs. 764

CARTAGENA Christian

Si nos anciens pouvaient sortir du cimetière ! ? En espérant un prix de raison il faut penser que l'ouvrage est d'une importance car c'est la liaison des 2 autoroutes

Obs. 765

BRUGUIERE Jacques

L'idéal était de réaliser plus à l'Ouest le fameux barreau. Malheureusement on doit se contenter de ce contournement qui évitera tout de même gaspillage d'énergie et production de CO2 plus la perte de temps pour les automobilistes. Le COM soulagera beaucoup Saint-Jean-de-Védas victime d'un point de rencontre de beaucoup de directions et d'autant d'astuces d'automobilistes qui utilisent nos rues pour se sortir des longues queues et embouteillages. Assez de temps perdu il faut que ce COM se réalise rapidement car l'arrivée de nouveaux flux avec la clinique Saint-Jean ne va pas arranger les choses.

Obs. 768

BEQUETOILLE

Enfin, depuis que le bouclage du contournement de Montpellier est examiné dans les vents contraires des intérêts à courte vue... Que le projet se fasse vite et permettre

de ne pas entrer en ville sans les homériques bouchons sur la voie rapide le rond point du M et du rieu Coulon et qu'il favorise la fluidité du trafic d'évitement.

Obs. 769

LOPEZ

Entièrement d'accord pour le prolongement de l'A750 - N109 en 2 fois 2 voies par l'avenue Léon Jouhaux 132 Giratoire de Lavérune - Saint-Jean-de-Védas Rond-point Rieu Coulon Route de Sète et aboutir à l'autoroute A9. Comprenant à chaque rond-point le pont nécessaire pour les diverses voies de sortie.

Obs. 772

BARRÉ GUEBINIAN O.

Dans ce projet il s'agit bien de créer un lien direct et sécurisé entre le bas de l'A750 et l'A9, dans les deux sens et par anticipation des flux de circulation futurs ? Auquel cas il doit prendre en compte l'aménagement de l'actuel "entonoir - cul de sac" l'A750 sur Juvignac et prévoir l'espace supplémentaire à 1 voie supplémentaire dans chaque sens tout le long du contournement, soit donc une 3^e voie possible (1 espace réservé de la largeur d'une voie pré-équipée) pour les véhicules, en plus des 2 voies, de la voie cyclable, et ce dans les deux sens de circulation le coût, puisqu'il ne s'agit pas que d'une opération de business mais d'une construction (ponts,souterrains, ...) générée dès maintenant sera toujours inférieur au coût d'un agrandissement ou réaménagement nécessaire dans 2 à 3 décennies... mais cela nécessite de raisonner avec vision et raison sans autre intérêt que la fluidité et la sécurité de la circulation dans cette zone où le nombre de véhicules poids lourds, etc... ne cessent d'augmenter, rendant les voies très accidentogènes et impossibles aux nouveaux modes de transport(2 roues, piétons, arrêt de bus)

Obs. 773

PAIN Robert

En faisant abstraction de la position idéologique d'un certain nombre d'élus, il est évident que la construction du COM est indispensable et urgente tellement ce projet a été retardé. En effet, si la voiture est un moyen de déplacement légal et souvent incouritable pour un certain nombre de citoyens, et elle l'est, alors elle a besoin d'infrastructures adaptées à son trafic pour éviter pertes de temps colossales dans les bouchons et une pollution engendrée par le surplace. Si l'on veut créer et maintenir des emplois sur l'Ouest de Montpellier la raison doit l'emporter sur l'idéologie pour permettre la réalisation de ce projet sans tarder et faciliter l'accès aux entreprises. A-t-on chiffré le coût engendré par le retard de ce projet, en termes de temps perdu et de pollution supplémentaire ?

Obs. 775

SOUCHON G.

Le traffic de jonction A750 / A709 est actuellement par la "rocade" Ouest de Montpellier (Juvignac - stade de rugby - rond-point du grand M - échangeur Rondelet) et le contournement Ouest permettrait d'alléger le traffic sur la portion susvisée ! Aussi je suis très favorable au projet actuel en espérant vivement qu'il aboutisse malgré les oppositions et les critiques récurrentes, souvent copié/collé d'autre projets et qui n'ont abouti qu'à retarder, dernier ex le doublement de l'A9

Obs. 81

ANONYME

Je suis très favorable à ces aménagements, y compris les ponts aux croisements. Une rocade complète à terme est indispensable dans une métropole de la taille de Montpellier.

Obs. 90

N'DIAYE Stephan

En tant qu'usager quotidien de cette zone de circulation par ma résidence et mon emploi dans la livraison, je tiens à donner mon opinion à ce sujet. Il me semble indispensable de rendre le trafic plus fluide entre Montpellier, Saint Jean de védas et l'accès à l'A75. On peut songer à voir comment ont été construites les rondes à Barcelone en 1991/1992 pour remarquer que des sous terrains situés sous les ronds-points servent à fluidifier le trafic automobile. Les véhicules souhaitant sortir de l'axe périphérique montent aux ronds-points supérieurs. La pollution des véhicules est plus importante quand les automobiles sont en pause le moteur tournant. On peut imaginer faire une partie sous terraine à partir du rond-point du Rieucoulon ainsi qu'une autre au rond-point Maurice Gennevaux, le trafic restera toujours fluide et les véhicules souhaitant rejoindre Lavérune ou Saint Jean de Védas monteront à un rond-point à un niveau supérieur. Il faut aussi des voies larges à deux fois deux voies dans les deux sens. Le défaut de Montpellier est de ne pas avoir un pourtour périphérique entier puisqu'une partie d'axe se trouve intérieure avec la RD65 de Celleneuve au rond-point du grand M, les véhicules sont à chaque fois retenus avec des pollutions et embouteillages le matin entre 7h et 9h et le soir autour de 17h. Il y a un retard de plusieurs dizaines d'années à Montpellier. Le projet de contournement ouest de Montpellier semble indispensable et permet de créer un axe périphérique absent ainsi qu'une liaison aux deux autoroutes A9 et A75, de l'A709 à la N109.

Obs. 93

SANCHEZ Jean-Paul

Enfin un contournement ouest. Il y a quelques années, l'arrivée de l'autoroute A750 aux portes nord-ouest de l'agglomération de Montpellier sans un raccordement sur l'autoroute A9 m'a paru, et pas qu'à moi, comme une absurdité totale. Que ce soit le transit venant du Massif-central et se dirigeant vers l'est montpelliérain, la vallée du Rhône, la Provence, que ce soit les résidents des villages de la vallée moyenne de l'Hérault et travaillant dans l'agglomération, tous ces véhicules entrent, embouteillent et polluent intempestivement la ville alors qu'ils ne font que passer. Et ce ne sont pas

les routes RD132 et RD612 étriquées et freinées de ronds-points qui peuvent faire face au trafic. Trafic qui croit chaque année du fait de la croissance urbaine de 1,4% (INSEE). Pour ma part, habitant dans l'ouest de la ville tout près de la route de Lavérune, et pour aller dans la partie sud-ouest, Sète ou les plages, je préfère traverser Saint-Jean de Védas plutôt que les RD actuelles bouchonnées tous les étés et aussi à certaines heures les autres saisons. Ce qui est aberrant, mais pas le choix. Après tant d'années d'attentes, tant d'heures de travail perdues dans les bouchons pour les professionnels, ce projet semble enfin lancé. J'ai bien dit semble... Les politiques locaux sont largement favorables, les autres (l'Etat) c'est plutôt incertain et même si les finances sont à la peine, le projet est bien là. Il ne faudrait pas comme souvent que les acteurs d'extrême gauche ou les politico-écologistes d'opposition systématique perturbent et retardent encore et encore ce contournement.

Obs. 94

SANCHEZ Jean-Paul

Carrefour dénivelé de Genevaux. Je trouve le projet présenté très intéressant. J'y vois une solution satisfaisante et durable au problème de fluidité et le combiner avec la ligne 5 du Tram c'est parfait.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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

Les avis émis dans le cadre de ce thème reprennent les éléments clefs du projet 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.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Je note que les 375 avis du public sont très favorables aux aménagements proposés dans le projet qui faciliteront les déplacements aussi bien pour les véhicules, les transports en commun et les modes actifs.

Le public relève en particulier l'intérêt du COM pour :

- 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

Il souligne également :

- La nécessité d'un système de « rocade » autour de Montpellier
- Le partage de la voirie et la complémentarité des usages
- L'accès au bassin d'emploi pour les habitants plus distants et le développement économique
- Un gain de qualité de vie pour tous

- Des usages non limités à des trajets domicile-travail
- Un aménagement répondant aux objectifs de fluidité et de sécurité

B.2 Urgence de la réalisation et phasage des travaux

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 145

LAMUR Frédéric

A mon sens, il faut réaliser cette 2x2 de l'A750 à l'A9 au plus vite dans les conditions suivantes: -Réguler la vitesse à 90km/h avec un radar tronçon -créer des protections antibruit ou murs végétalisés -mettre en place des revêtements bitumineux atténuants les vibrations et les bruits de roulements. -créer des aires de ramassage de bus, des aires de covoitages, des aires de recharges électriques. -prévoir l'aménagement d'une piste cyclable et espaces verts le long de la Mosson et nettoyer les aires sauvages de stationnements de campings car et caravanes.

Obs. 152

ESPINOZA Christophe

à l'heure actuelle avec le trafic qui s'intensifie et les problématiques dû au raccordement entre l'A750 et A709 des bouchons voient le jour de plus en plus long . Les poids-lourd de plus en plus nombreux ,traversant des zones commerciale et lisières de village où les sédentaires font le trajet tout les jours ne se sentent plus en sécurité. Devoir faire 1 h de route juste pour 5 Km en heure de pointe ,c'est minimum 2 h par jour de perdues à passer en famille ou autres activités ,donc ce sera un réel plus depuis que nous l'attendons !

Obs. 169

FOURCADE Mathieu

Il est urgent et vital de faire ce COM ! S'il vous plait, faites vite, ON EN PEUT PLUS. Tous les jours le rond point Genneveau est bouché un peu plus tot dans la journée, engorgé par des camions. On perd un temps monstre, c'est dangereux, et polluant avec des moteurs au ralenti. Montpellier est la seule grande ville de France sans contournement routier digne de ce nom ! et ce dans une zone Urbaine avec la plus forte croissance démographique ! Les écolos qui sont contre devrait réfléchir à deux fois, un énorme traffic de transit passe dans Montpellier (avenue de la liberté, rocambole, etc.) justement parce que ce contournement n'est pas réalisé ! A quoi bon faire une L5 avec un parking relais si on met 30 minutes à y accéder ?! Autant finir son trajet en voiture ! Oui pour plus de tram et des aménagements en centre ville, mais ces projets sont forcements complémentaires Pour les 30 à 50 prochaines années, il y aura toujours du traffic de transit entre 2 autoroutes, de plus si on veut

vraiment limiter les flux de voitures, il faut une vision sur l'étalement urbain à l'échelle de l'air Urbaine de Montpellier, mais qui est morcelée entre la métropole et différente communauté de commune (une hérésie de plus !) En attendant il faut bien faire quelque chose pour les habitants de l'ouest Montpelliérain.

Obs. 190

MONVILLE Jean-Pierre

Le raccordement direct de l'A750 à l'A9 est urgent car le transit des automobiles et des camions ne faisant que passer par Montpellier constraint et forcé engorge les routes actuelles au détriment de la population locale. En espérant que quel soit le tracé retenu ce contournement sera opérationnel dans les plus brefs délais.

Obs. 195

BARRAL Robert

Ce contournement est urgent pour diminuer le transit par le centre de Montpellier

Obs. 206

PÉRIGAULT Cédric

Notre association a reçu des alertes de plus de cinq cents membres de notre association concernant ce projet. Circuler est nécessaire pour aller au travail, bien qu'en centre-ville on puisse, lorsque tous les facteurs sont favorables il soit possible de circuler en véhicule non motorisé, lorsque l'on doit aller plus loin, ou lorsque des éléments extérieurs (transports de plusieurs enfants à l'école sur le trajet domicile-travail, handicap de toutes natures -reconnues ou non-, travail décalé, port de charges lourdes ou encombrantes -notamment les courses mensuelles-, artisans, début ou fin de trajets non desservis par les transports en commun, route non adaptée aux vélos, fatigue due à une longue journée de travail - notamment de manutention-, ect...) l'usage d'un véhicule motorisé personnel est le seul moyen de transport adapté (le covoiturage est, s'il est encouragé un moyen et non une fin pour contribuer à la réduction du trafic). L'amélioration des transports publics, avec un plan non pas adapté à la situation actuelle mais la situation projetée dans dix ans est aussi souhaitable. Dans tous les cas, la concertation concrète et active avec des associations d'usagers de la voie publique (Rouler Libre, FFMC, 40 Millions, FUB...)

sont nécessaires bien qu'actuellement elle ne soit inexistante ou partagée qu'avec les riverains.

Obs. 223

MENNETEAU Jean

ce contournement est primordial pour fluidifier la circulation et diminuer le trafic centre ville qui est un des objectifs. il aurait du être réalisé depuis longtemps.... mais la bureaucratie et les querelles politiciennes/ dogmatiques ont entraîné un retard considérable augmentant la pollution de notre cité.le bon sens doit l'emporter.et l'état doit enfin savoir ce qu'il veut...alors au travail pour terminer ce contournement!

Obs. 286

GUENNEGUEZ Benoit

Habitant La Grande Motte, se rendre dans l'ouest de Montpellier (quartier des hopitaux par exemple) est déjà compliqué, mais en revenir est un vrai casse tête qui impose presque de passer par le boulevard Gambetta , qui n'a qu'une seule file. C'est intolérable. De même, si vous descendez de Paris ou d'Auvergne par l'autoroute A75, vous arrivez actuellement dans Juvignac , avec une portion limitée à 50 Km/h pour rejoindre l'A9 C'est incroyable alors que l'autoroute provenant de Millau existe depuis plus de 10 ans, que ce raccordement ne soit toujours pas réalisé. C'est un gachis financier en terme de milliers d'heures perdues dans des bouchons.Que la 5 ème ou 6 ème ville de France n'ai pas de rocade est incroyable et intolérable. Ce contournement est une urgence absolue , surtout depuis que de nombreuses artères importantes de la ville ont été réduites par le tramway.

Obs. 29

ANONYME

Il est urgent de réaliser ce projet!

Obs. 293

BLONDEAU Hubert

e suis favorable à la réalisation du contournement ouest de Montpellier et ce dans les plus brefs délais.Le contournement permettra de désengorger le centre et contribuera donc à l'amélioration de la fluidité de la circulation, la diminution des émissions de co2 et particules fines. Le trafic de transit disparaîtra et la vie des habitants sera facilitée. L'économie montpelliéenne a besoin de cet équipement pour être à la hauteur des autres grandes villes telles que Toulouse, Bordeaux...

Obs. 318

HERMAN Frantz

Il est important que le contournement Ouest de Montpellier se fasse le plus rapidement possible sous la forme d'une 2x2 voies avec carrefour dénivelé afin d'améliorer

l'écoulement du trafic dans ce secteur régulièrement embouteillé du fait de l'incapacité de l'infrastructure actuelle à écouter le flux de véhicule.

Obs. 452

DEROCHÉ Jean-Marie

J'habite à Juvignac, considérant l'ampleur des embouteillages chaque matin et soir, le nombre d'heures perdues, la pollution engendrée et l'énorme retard pris à l'ouest de Montpellier sur les infrastructures routières, je pense qu'il est plus qu'urgent de procéder aux travaux du contournement. Les tergiversations n'ont que trop duré depuis des années.

Obs. 461

THOMAS Sylvie

Bonjour, habitant Montpellier depuis plus de 30 ans et n'ayant pas attendu la mouvance écologique pour me poser des questions, Je ne peut qu'appuyer la mairie, métropole etc....À construire au plus vite ce périphérique autour de la ville. Il nous délestera d'un nombre conséquent de voiture, camion, sûr l'avenue de la liberté et le centre en général. Il est clair qu'il faut du courage aujourd'hui pour construire de tels infrastructures, mais les associations faussement écologique ne doivent pas vous aveugler sûr cette épineuse mais vitale infrastructure. Merci.

Obs. 497

BEAUCHENE Daniel

la nécessité d'un contournement ouest de Montpellier me semble tellement évidente que je ne comprends même pas pourquoi on se pose encore la question. Quand chiffrera-t-on en France tous ces couts liés aux retards des prises de décision?

Obs. 498

LESSOILE Guy

bonjour, il est grand temps de réaliser enfin cette infrastructure qui aurait du être réalisée déjà depuis très longtemps... dès les années 1980 elle était déjà nécessaire; elle est devenue encore plus indispensable maintenant, et il est très urgent de la réaliser; elle va permettre d'améliorer considérablement chaque jour la vie des très nombreux héraultais, en décongestionnant les trafics induits sur de petites sections de voiries totalement inadaptées voire obsolètes, de pouvoir les utiliser et réaménager pour des usages urbains, notamment pour les piétons, les deux-roues... et sécuriser ainsi l'ensemble de ces types de voiries. Au delà des usages locaux, elle est aussi nécessaire pour les trafics nationaux et favoriser le développement économique (dont touristique) de l'Hérault. Elle est donc INDISPENSABLE et sa réalisation URGENTE.

Obs. 5

MICHEL Laurent

Il est urgent de réaliser ce projet!

Obs. 502

JCH Jean-Claude

La saturation du trafic à l'ouest de Montpellier est un problème bien connu, devenu insupportable pour des milliers d'habitants. Le COM constitue la fin (ou presque) d'un aménagement routier logique à l'échelle de la métropole , pensé depuis longtemps comme en atteste les documents de planification existants. Qualifié de projet d'un autre temps par certains de ses détracteurs, il l'est effectivement du fait que bientôt 20 ans se sont écoulés depuis la première concertation le concernant ! IL EST TEMPS D'AGIR

A l'heure de la transition écologique, après celle du développement durable succédant à la protection de l'environnement, le développement volontariste des mobilités alternatives, transports en commun non polluants et modes doux ,devenus actifs, s'impose comme une évidence. Il doit constituer un COMPLEMENT INDISPENSABLE au projet mais PRINCIPE DE REALITE OBLIGE, ne sera jamais suffisant pour constituer une alternative.

La réalisation de la ligne 5 de tramway est aussi une priorité et une urgence. Elle facilitera grandement les déplacements dans les quartiers ouest de Montpellier et dans les communes périphériques, d'autant plus si la ligne est étendue dans ces territoires. Mais elle ne réduira que modérément la circulation automobile du secteur à laquelle contribueront les déplacements des nouveaux habitants venus s'installer dans le corridor desservis par le tramway

La réalisation d'un aménagement routier suffisamment dimensionné est donc impérative et urgente. La seule façon d'aller vite est d'approuver le projet dont l'utilité publique est incontestable, quitte à l'amender à la marge si nécessaire.

Obs. 536

COSTES Éric

Il est plus qu'urgent que ce contournement se fasse. Il est totalement incohérent de ne pas avoir de liaison rapide entre A750 et A 709.

Obs. 538

VERNIER Arthur

4/ Il est vraiment urgent de réaliser le Contournement Ouest de Montpellier en raison de la saturation de la circulation dans la ville de Montpellier et notamment l'avenue de la Liberté. C'est un élément essentiel pour une ville plus apaisée !

Obs. 548

CASSAR Michelle

En conséquence : OUI pour le contournement Ouest mais n'oublions pas les citoyens qui continuent à se retrouver coincés dans le bouchons chaque jour. Trouvons rapidement des solutions à ces problèmes, il s'agit d'une priorité.

Obs. 562

ANONYME

C'est un cri de désespoir qui est aujourd'hui poussé par toute la périphérie Ouest de Montpellier. Depuis des années nous subissons les argumentaires terriblement dogmatiques des opposants à toute évolution de nos infrastructures routières. Les opposants au lien obligent tous les travailleurs reliant le Nord à patienter dans des embouteillages dantesques au droit de Juvignac ou Grabel.

Les opposants au COM, veulent maintenant détruire notre espérance d'accéder à nos sites de travail sur le Sud Montpellier (ZAC Garosud qui est notamment mon cas personnel), dans des conditions normales.

Les temps d'attentes dans les bouchons sont si insupportables que j'ai choisi, les jours où je n'ai pas de volumineux dossiers à transporter d'effectuer les 15 km en Vélo A/R de nuit en raison de mes horaires matinaux et tardifs entre mon domicile Murviellois et Garosud. Cela peut paraître vertueux mais dangereux en raison des sections non protégées (Pignan vers Murviel et au-delà du rond-point Genevaux pour relier Montpellier) et certainement pas accessible à tout le monde.

Le COM est un projet structurant pour notre avenir.

Tant d'années à attendre ce maillon qui nous aidera à nous désenclaver.

Ne gâchons pas cette opportunité qui aujourd'hui est rejetée par quelques opposants, éloignés de nos lieux de résidences, et manipulant des « boîtes à outils argumentaires » que l'on retrouve sur tous les projets de l'hexagone (TGV, aéroport, déviation, port etc...) Ne gâchons pas cette opportunité qui aujourd'hui est rejetée par quelques opposants, éloignés de nos lieux de résidences, et manipulant des « boîtes à outils argumentaires » que l'on retrouve sur tous les projets de l'hexagone (TGV, aéroport, déviation, port etc...)

Obs. 564

ANONYME

Habitant de saint georges d'orques, je ne peux que constater l'inadéquation actuelle du réseau routier montpellier ouest. Ces travaux sont absolument URGENT et doivent être fait le plus rapidement possible que cela soit la semaine ou le week end il y a en permanence des bouchons pour accéder à montpellier. donc a 100000% pour que les travaux autoroutiers nécessaires soient fait et qu'A750 et A709 soit reliés proprement. les habitants de Saint Georges d'orques, de Pignan et de Lavérune qui bossent à Montpellier souffrent tous les jours de cette situation, les bouchons créent une pollution beaucoup plus importante et une consommation d'essence très élevée (forcément 20 minutes matin et soir dans les bouchons en été, obligé de faire tourner la clim à fond...). Week end même soucis, les bouchons continuent ...

Obs. 569

TALIERCO Paul

L'Ouest de la Métropole a été la grande oubliée de ces dernières années. Le trafic routier est saturé quasiment à toutes les heures de la journée. Diversifier les modes de transport améliorera effectivement l'entrée de Montpellier mais ne changera en rien le transfert du traffic de l'A750 vers l'A9. Nous avons 30 ans de retard. Il faut absolument réaliser ce projet de contournement au plus vite.

Obs. 583

BONNEFOND Yves

Bien évidemment il faut réaliser ce contournement dans les plus brefs délais, depuis qu'on l'attend !!! Trop de véhicules, de poids lourds surtout

Mais quand ces travaux vont-ils commencer ?? C'est l'Arlésienne ! Pourtant il y a un magnifique panneau au rond point Geneveaux !.....

Obs. 610

DAUPHIN Nathalie

Dans toutes les grandes et moyennes villes il existe des rocades pour le contournement.. je pense qu'il faudrait avant tout faire accélérer les travaux du rond point de Gennevaux, puis construire très rapidement des pistes cyclables, et enfin favoriser le déplacement en bus, adapter et renforcer les lignes de bus avec des trajets plus directs. Des horaires vraiment adaptés...et alors là on verrait véritablement les besoins....mais les solutions les plus simples sont si longues à prendre alors on empile les réponses inappropriées, donc si tout cela met des années alors je suis favorable à regret à ce contournement car pour moi il y a d'autres alternatives moins coûteuses

Obs. 612

VINCENT Yves

Il apparaît utopique de croire que le nombre de véhicule circulant sur l'ouest de Montpellier puisse diminuer dans l'avenir. En effet, l'arrivée permanente de nouveaux habitants dans la ville centre et la périphérie de la métropole et malgré la mise en oeuvre de moyens pour les déplacements "doux", le nombre de véhicules en circulation au quotidien au mieux se stabilisera. Or aujourd'hui, les bouchons sur l'itinéraire concerné sont une réalité quotidienne et à l'origine d'une pollution certaine. Il est donc impératif et urgent d'intervenir car en l'absence d'aménagements routiers la situation ne pourra pas s'améliorer pour les nombreux usagers qui résident sur l'ouest de la métropole. Ces bouchons se constituent à l'approche des giratoires actuels Geneveaux, Rieucoulon, Bellevue. La fluidification de la circulation par la réalisation des ouvrages d'art projetés sur ces carrefours et les aménagements associés doit être la priorité car cela permettra de canaliser et d'évacuer rapidement le flux de véhicules qui circulent au quotidien entre l'A 750 et l'A9 et l'709. L'élargissement des voies ou leur augmentation pourraient se faire dans un second temps.

Obs. 619

ANTIER Jacqueline

Urgence pour ce contournement

Obs. 627

HUILLET Maria

Il est urgent de réaliser enfin le contournement ouest de Montpellier. La situation actuelle n'a que trop duré: combien de milliers d'heures sont perdues toutes les semaines dans les embouteillages ? Sans parler de la fatigue engendrée inutilement qui conduit à l'énerverment et à l'insécurité routière !

Il est grand temps de réaliser une véritable rocade dans cette zone.

Le télétravail n'est pas la solution à tout: pour ma part comme bien d'autres, cela n'est pas possible. Alors svp messieurs les décideurs politiques, mettez tout en oeuvre pour faire aboutir ce dossier le plus rapidement possible.

Je vous remercie par avance au nom de tous les usagers

Obs. 628

HUILLET Christophe

Il est grand temps que soit réalisé le contournement ouest de Montpellier. L'absence dans cette zone d'une véritable rocade 2 fois 2 voies provoque des embouteillages récurrents.

On assiste à des embouteillages récurrents en pleine campagne alors qu'il y a largement la place pour effectuer des travaux d'amélioration et de fluidification du trafic.

Au nom de tous les usagers comme moi, d'avance merci aux décideurs politiques de faire avancer ce dossier aussi rapidement que possible et de nous tenir au courant

Obs. 667

CHARVET Samuel

Il est inconcevable que deux axes structurant comme l'A9 et l'A750 ne soient pas raccordés. Cette situation qui dure depuis déjà depuis trop longtemps est nuisible pour l'environnement (pollution des nombreux véhicules arrêtés) et le développement économique de la zone (perte de temps de tous les professionnels pris dans les embouteillages).

Les bouchons sont permanant, il est plus qu'urgent que ce contournement soit réalisé !

Faisant le trajet tous les jours depuis Balaruc à Juvignac, cet équipement réduirait de 30% la durées du trajet.

De plus, d'un point de vu professionnel, il n'est pas envisageable de prévoir de déplacement depuis Juvignac vers Montpellier avant 9h00 tant l'état du trafic à l'heure de pointe est dégradé.

J'attends avec impatience la mise en service du contournement.

Obs. 668

CANCES Yves

Il est inconcevable que deux axes structurant comme l'A9 et l'A750 ne soient pas raccordés. Cette situation qui dure depuis déjà depuis trop longtemps est nuisible pour l'environnement (pollution des nombreux véhicules arrêtés) et le développement économique de la zone (perte de temps de tous les professionnels pris dans les embouteillages).

Les bouchons sont permanant, il est plus qu'urgent que ce contournement soit réalisé !

Faisant le trajet tous les jours depuis Balaruc à Juvignac, cet équipement réduirait de 30% la durées du trajet.

De plus, d'un point de vu professionnel, il n'est pas envisageable de prévoir de déplacement depuis Juvignac vers Montpellier avant 9h00 tant l'état du trafic à l'heure de pointe est dégradé.

J'attends avec impatience la mise en service du contournement.

Obs. 669

CARREEL Françoise

Habitante de la métropole mais pas de Montpellier, je travaille dans la métropole mais pas à Montpellier. Car il n'y a pas que Montpellier dans la métropole. J'ai essayé les transports en commun mais cela implique 2h30 de trajet par jour car non Mtp vers non Mtp ! Le vélo, j'ai essayé mais les pistes cyclables sont des pointillés et surtout trop de km pour mon age . Toutefois oui je suis pour plus de pistes cyclables. Donc je n'ai pas le choix je dois y aller en voiture et passer par le rond point de 'Paulette' ! et ses embouteillages qui augmentent augmentent avec la politique d'urbanisation de la métropole ouest. Vous avez fait plusieurs enquêtes (sondages et comptages au bord des routes), vous savez donc que nous sommes nombreux non-Mtp vers non-Mtp et pourtant nous sommes de la métropole ou proche. Donc svp soyez cohérents, pour arrêter ces embouteillages et la pollution qui va avec, faites ce contournement en aménageant l'existant (pont, 4 voies, pistes cyclables) sans construire un nouveau circuit qui prendrait sur les espaces naturels déjà bien diminués. Dans l'espoir qu'au bout de 10 ans de promesses il y ait enfin de l'action utile, bonne journée

Obs. 670

LE GUEN A.

La préfecture de l'Hérault est une locomotive pour notre département depuis de nombreuses années. S'ajoute à cela, une attractivité naturelle du département qui induit un solde migratoire positif pour la zone urbaine de Montpellier mais également pour les territoires du nord et ouest de l'Hérault.

A la faveur de l'aménagement de l'A750 et de l'A75, et de la performance des transports en commun, les communes du nord de l'Hérault accueillent des nouveaux habitants dont certains travaillent dans la métropole ou dans ses alentours. Ainsi, l'aménagement du COM ne concernera pas que Montpellier mais il s'inscrit dans une logique d'équilibre de territoire et bénéficiera aux populations des communes des hauts cantons dont Lunas qui viennent travailler à Montpellier et dans ses alentours et qui n'ont pu résider dans la métropole.

Il est inconcevable que deux axes structurant comme l'A9 et l'A750 ne soient pas raccordés.

Le COM permettra ainsi de conforter les logiques de complémentarités entre le rural et l'urbain, en autorisant des connexions routières. De plus le COM permettra des déplacements vers l'est de l'Hérault, l'aéroport de Montpellier et la nouvelle gare TGV. De nouvelles mobilités collectives émergeront assurément grâce à cet axe de communication.

Ainsi le COM renforcera les territoires ruraux et facilitera leur développement économique.

Cette situation qui dure depuis déjà depuis trop longtemps est nuisible pour l'environnement et le développement économique de la zone.

Obs. 771

BARCIET Jean

J'ai appris recemment l'existence de cette enquête. Je suis sidéré qu'un projet datant de plusieurs décénies, après je ne sais combien d'années et d'études, ne soit pas encore réalisé, alors que la majorité des élus concernés se sont prononcés pour sa réalisation depuis déjà très longtemps. Sur le fond : les 3 candidats aux élections municipales de cette année avaient avec réalisme admis la nécessité de la jonction de deux autoroutes pour éviter d'amener dans montpellier ou la périphérie des voitures ou des camions qui n'ont rien à faire. C'était pour eux comme je pense pour la population qui subit cette circulation une évidence. J'espère qu'au delà des idéologies abstraites ne tenant pas compte des réalités concrètes, dans la mesure où elles se fondent sur des idéalistes, on reviendra à la réalité des questions à résoudre et que le contournement prévu prévoyait de régler. C'est comme si on assurerait de part et d'autre d'un fleuve des routes à très grande circulation et qu'au dernier moment on décide de remplacer le pont prévu par un bac à dimensions restreintes. On crierait à la sottise ! J'espère de toute mes forces que le contournement sera réalisé suivant les modalités qui avaient été prévues, afin de pas encombrer et polluer Montpellier et ses abords.

Obs. 79

FOURCADE Mathieu

Il est urgent et vital de faire ce COM ! S'il vous plaît, faites vite, ON EN PEUT PLUS. Tous les jours le rond point Genneveau est bouché un peu plus tot dans la journée, engorgé par des camions. On perd un temps monstre, c'est dangereux, et polluant avec des moteurs au ralenti. Tous les jours le rond point Genneveau est bouché un peu plus tot dans la journée, engorgé par des camions. On perd un temps monstre, c'est dangereux, et polluant avec des moteurs au ralenti. Cela aurait du être fait depuis bien longtemps. Montpellier est la seule grande ville de France sans contournement routier digne de ce nom ! et ce dans une zone Urbaine avec la plus forte croissance démographique !Les écolos qui sont contre devrait réfléchir à deux fois, un énorme traffic de transit passe dans Montpellier (avenue de la liberté, rocambole, etc.) justement parce que ce contournement n'est pas réalisé !

Obs. 99

SANCHEZ Jean-Paul

Ce Contournement pour le territoire montpelliérain et régional est indispensable et doit être réalisé dans les plus brefs délais.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Il est important que l'État, la Région Occitanie, le Conseil départemental de l'Hérault et Montpellier-Méditerranée Métropole prennent bien en compte les attentes de la population pour une réalisation urgente du COM, attendue depuis plus de vingt ans. Bien entendu la réalisation du COM doit s'accompagner, en même temps que le phasage des travaux

prévu par le maître d'ouvrage, par la mise en service, par les collectivités territoriales concernées, de transport en commun de qualité et d'une infrastructure de déplacement doux, conformément aux dispositions de la Loi sur l'orientation des mobilités du 24 décembre 2019.

B.3 Avoir une vision à l'échelle de l'aire montpelliéenne

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 80

FOURCADE Mathieu

Pour les 30 à 50 prochaines années, il y aura toujours du trafic de transit entre 2 autoroutes, de plus si on veut vraiment limiter les flux de voitures, il faut une vision sur l'étalement urbain à l'échelle de l'aire Urbaine de Montpellier, mais qui est morcelée entre la métropole et différente communauté de commune (une hérésie de plus !)

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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'Évitement Nord et la Déviation Est de Montpellier au sein de ce réseau.
Ces deux axes faisant parti du patrimoine routier du conseil Départemental de l'Hérault.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

L'étalement urbain sur l'aire montpelliéenne conditionne effectivement les flux automobiles vers Montpellier. Si le LIEN et la DEM, sous la responsabilité du Conseil départemental de l'Hérault, répondent en partie aux conditions de circulation sur l'aire montpelliéenne, son étalement urbain devrait faire l'objet d'une concertation entre les différentes collectivités constituant l'aire montpelliéenne.

C. DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

Note du Maître d'ouvrage.

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.

C.1 Demande d'information concernant l'expropriation

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 733

MERCEREAU Marinette

Propriétaire de maison située B72 et copropriétaire de la B71 et BA70. La maison est en location, j'effectue actuellement des travaux d'entretien. Je souhaite savoir le nouveau tracé, étant une maison familiale, je regrette de falloir m'en séparer sentimentalement et matériellement cette maison étant en location depuis des années

Obs. 734

MERCEREAU Marinette

Je voudrais savoir la confirmation du projet et la date envisagée des travaux.

Obs. 736

BLANC Michel

Si notre terrain est impacté, nous voulons connaître la procédure exacte (dédommagement).

Obs. 739

ANTONINI Fernand

Quelle sera la procédure de dédommagement ?

Obs. 744

PASCAUD Diogène

Notre maison sur la parcelle BA74 est dans la zone d'utilité publique et semble touchée par le frappé d'alignement sur le mur façade route.

Obs. 745

PASCAUD Diogène

Des travaux importants sont à faire. Dans quels délais l'acquisition publique peut-elle se faire ?

Obs. 746

PASCAUD Diogène

Ce délai est très important dans l'investissement à mettre, car il s'agit d'une maison louée. Vais-je rentrer dans mon argent ? L'investissement est-il perdant ? Merci de votre réponse la plus rapide possible.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Les réponses du maître d'ouvrage aux demandes du public concernant l'expropriation sont conformes à législation en vigueur.

C.2 Impacts pendant les travaux

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 38

ALLEMANDI Nathalie

le rond-point de paulette est déjà saturé , qu'en sera t-il pendant les travaux ?

Obs. 45

GARCIER Sophie

Ce contournement est nécessaire bien que tardif!! J'ai peur que les travaux rendent invivables les déplacements sur cette zone déjà lourdement embouteillée sans travaux! Comment va être géré le flux de véhicules sur cette période?

Obs. 607

PAVIA Laurie

Je souhaiterai avoir des informations précises sur le contournement ouest car nous sommes touchés en première ligne par les modifications. Notre maison se situe en bordure de la rue de Bionne et la voie rapide. Comme nous sommes impactés directement, serait-il possible qu'une personne nous explique clairement les modifications qui vont avoir lieu à proximité de notre maison. Nous nous posons beaucoup de questions. Nous insistons sur la mise en place de murs anti-bruit car nous sommes très proches et le bruit est très nuisible. Sur le dossier il est stipulé que vous prévoyez d'isoler les murs de notre maison. Pouvez-vous nous donner des précisions à ce sujet. Une partie de notre maison est en pierre et nous ne voulons pas les recouvrir. Comment allez-vous procéder?

Qu'allez- vous faire pour la pollution, nous souhaiterions un maximum de végétations autour de cette construction (pont).

Notre terrain va-t-il être touché?

Est-il possible de demander des murs de clôture en plus des murs anti-bruit pour nous isoler de manière acoustique.

Quel est le devenir de la rue de Bionne? Va -t-elle être en sens unique ?

J'espère que les travaux vont être bien pensés pour nous riverains qui allons subir le bruit, la poussière...
Notre opinion est partagée

Nous sommes favorables par rapport au bruit et à la pollution. Actuellement la circulation est catastrophique. Les gens klaxonnent toute la journée car ils se disputent pour passer (passage de 2 voies à une voie). Nous assistons à des files de voitures interminables. Les rues adjacentes commencent elles aussi à être saturées aux heures de pointe. Mais nous ne savons pas si les modifications prévues vont réellement être bénéfiques. Ne vont-elles pas amener encore plus de circulation ?

Obs. 735

BLANC Michel

Pendant la période des travaux, nous souhaitons savoir précisément l'impact des travaux sur la rue de Bionne et les terrains riverains, particulièrement notre propriété.

Obs. 738

ANTONINI Fernand

Notre maison se situe le long de la RD132 entre le RP Gennevaux et le RP Rieucoulon. Nous aimerais connaître l'impact sur la propriété et la date de réalisation du projet.

Obs. 741

PAVIA Laurie

Je souhaite avoir des précisions sur les travaux effectués au niveau du rond-point Maurice Gennevaux

Obs. 742

PAVIA Laurie

Quel impact les travaux vont-ils avoir sur la rue de Bionne, nos terrains et nos maisons

Obs. 754

VINCENT Céline

Mais nous nous demandons où va passer le trafic pendant les travaux en effet nous nous situons sur la D5E1 (route de Lavérune) et nous craignons d'être impacté par les voitures et les camions (noté que la D5E1 dispose d'une interdiction de circulation des camions) mais cette petite route devient vite une "autoroute" durant les heures de trafic (matin et soir) Merci de répondre à mes inquiétudes

Obs. 758

SCI Le Rieucoulon

Propriétaire SCI Le Rieucoulon rue Alexander Fleming à Saint-Jean-de-Védas BC n° 18 au cadastre Je désirerais connaître la gêne procurée par les travaux pour accéder à mes locaux commerciaux situés rue alexander Flemeing. Connaître la date de début des travaux et la durée. Est-ce que mes locataires pourront toujours utiliser leurs places de parking ?

Obs. 84

WEIBEL Julie

Quand est ce que vont débuter les travaux sur le carrefour Maurice Genneveaux ? Quand est ce qu'il seront terminés ?

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Je prends note que le maître d'ouvrage a bien pris en compte les demandes du public concernant les impacts du projet sur les riverains et qu'il les tiendra informé au fur et à mesure de l'avancement des études et des travaux.

C.3 Accès au COM**OBSERVATIONS DU PUBLIC****Obs. 748**

KOFRIVICA Rajko

Propriétaire du terrain section BA25 au chemin de Rieu Coulon est-ce que ce terrain aura un accès direct du côté de la 4 voies, mais desservi par des contres-allées

Obs. 82

WEIBEL Julie

Problématique relative à l'accès des semi-remorques aux parcelles PK 57 et PK 60. Actuellement, des poids lourds et super-lourds (semi-remorque) empruntent la rue de Bionne depuis le rond-point Maurice Genneveaux pour accéder à notre propriété située au 2483 Rue de Bionne à Montpellier. De nombreuses entreprises ayant leur dépôt sur la propriété dépendent de cet accès poids lourds. Il est indispensable que soit conservé l'accès aux poids lourds jusqu'à l'entrée de notre propriété dans le projet de réaménagement du carrefour Maurice Genneveaux. Il en va de l'avenir de ces entreprises.

Obs. 83

WEIBEL Julie

Comment accède-t-on à la COM en direction de Millau depuis notre propriété ? Comment accède-t-on à la COM en direction de l'A709 depuis notre propriété ?

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Je prends note que le maître d'ouvrage a bien pris en compte les demandes du public concernant l'accès au COM par les riverains et qu'ainsi aucune parcelle ne se retrouvera enclavée.

D. PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT

D.1 Pas de feux tricolores au niveau des diffuseurs

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 2

DOUAY-GRUMELARD

Cependant, ce projet ne peut être viable que si l'on n'ajoute pas de feux tricolores au niveau des diffuseurs. Ce serait une grave erreur car nous remplacerions un mal par un pire en heures moins chargées. En effet, quand le trafic est moins chargé, nous avons la possibilité de nous engager directement sur les rond-points alors qu'avec un feu, nous devrons nous arrêter.

Obs. 32

BOUCHARD Éméric

Le contournement est une bonne chose, SI et SEULEMENT SI, tous les ronds points actuels sont maintenus, voir améliorer, sans remplacement par des feux.

Obs. 46

GARCIER Sophie

Sur l'image donnant vision du rendu après travaux, il semblerait que des feux tricolores soient prévus en dessous du pont. Les feux c'est l'horreur sur les axes très empruntés. Les ronds points fluidifient. N'est-il pas envisageable de prévoir un giratoire pour les échanges de circulation sous l'ouvrage enjambant l'actuel giratoire de Genneveaux? Il en va de même pour les autres giratoires présents au niveau de carrefour sur la route de Sète.

Obs. 694

ANONYME

Cependant, je suis très septique sur le fait de remplacer les carrefours giratoires Maurice Gennevaux et Rieucoulon en carrefour à feux. Je crains que le gain de fluidité qu'apporte le projet de COM soit tout simplement neutralisé sur les axes Ouest/Est (entrée et sorties de ville de Montpellier, par la mise en place de feux à ces 2 points de circulation. Le maintien de carrefour giratoire devrait être privilégiés (comme au carrefour Agropolis).

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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 Gennevaux :

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.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Le passage en dénivelé du COM au niveau des points d'échange ne ralentira pas le flux de transit automobile entre les diffuseurs Sud et Nord et les feux tricolores au niveau des ronds-points, adaptés aux besoins d'occupation des voies et de l'heure de la journée, permettront de gérer l'usage des voiries locales par les véhicules, les cyclistes et les piétons. Ces 2 derniers pourront effectuer les traversées de voies en toute sécurité, ce que ne permettent pas les ronds-points actuels.

D.2 Aménagement des diffuseurs, des ronds-points

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 3

DOUAY-GRUMELARD

Il faut conserver les rond-points mais faire passer les ponts dessus.

Obs. 33

BOUCHARD Éméric

I faut aussi prévoir des entrées et sorties du contournement tout le long du parcours, par exemple, rond-point de Gennevaux, entrée sur le contournement pour aller sur Contournement Ouest Montpellier

l'A709 directement , ou bien sortie pour rejoindre Saint Jean de Védas par exemple. (idem à Rieucoulon).Et ce tout en laissant les ronds-points actuels ! sinon le transit A750 A709 sera fluidifié, mais le local empiré (par exemple Lavérune => Rieucoulon qui est déjà très encombré, avec des feux ce serait bien pire (la suppression des ronds-points agravera la situation actuelle même avec une moindre circulation globale lié à l'ouverture du contournement) .

Second point ; Qu'est t il prévu vers Chronodrive et l'espace Saint Jean / Carrefour ? je ne vois pas où va passer la 2*2 voies sans empiéter sur la 2*2 actuelle déjà ultra saturée. Il faudrait que vous mettiez des plans du projet détaillé ou des options avec

des vues satellites détaillées. Il est primordial que les accès vers l'A709 soit en direction de Montpellier ET de Toulouse (qui semble avoir été oublié). Sinon, le flux va passer par Saint Jean pour rejoindre l'échangeur de Saint Jean. Cet échangeur, avec les constructions de Saint-Jean ainsi que la clinique, est déjà saturé

Obs. 6

DRIOT Antoine

Très favorable pour le projet de contournement, aussi s'il est possible de faire un aménagement au niveau du rond-point Maurice Genneveaux et Du rieucoulon, via des ponts ou autre, cela permettrait de soulager au mieux le trafic

Obs. 65

LADRIX Anny

Les aménagements des carrefours de Paulette et du Rieucoulon auraient du être mis en place dès le départ et ils doivent être faits de toute urgence pour desserrer les noeuds et les embouteillages qui génèrent des pertes de temps et de la pollution .

Obs. 98

SANCHEZ Jean-Paul

L'agglomération de Rennes, comparable à celle de Montpellier, dispose d'un contournement en très grande partie à 2x3 voies. Ne faudrait-il pas prévoir les structures (aménagements, ponts, tranchées) pour 2x3 voies même si la réalisation se fait en 2x2 voies ? Ceci d'autant plus que sur votre plaquette vous prévoyez un trafic entre 60 000 et 90 000 véhicules par jour en 2032, plus du double d'aujourd'hui !

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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 côté 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

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Je prends note des réponses du maître d'ouvrage au public. Les propositions du public sont prévues dans le dossier présenté à l'enquête publique.

Montpellier Agglomération demande que soient complétées les bretelles de raccordement entre le COM et la RM612 pour faciliter la connexion des 2 voies en évitant que le trafic de transit soit mêlé au trafic de desserte des zones commerciales du secteur. Dans ce secteur où les caractérisés du COM peuvent être étudiés sur la base d'une vitesse maximale de 70 km/h, en maîtrisant les emprises du projet, l'intégration dans le projet les bretelles demandées présente un intérêt majeur, d'une part en terme de connexion entre les agglomérations de Montpellier et de Sète et d'autre part, en termes de sécurité et de fluidité du trafic, en déconnectant les flux de transit et d'échange au niveau de zones d'activités et commerciales densément fréquentées

D.3 Aménagement pour les autres transports, les vélos, les piétons et les espaces verts

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 30

Contournement Ouest Montpellier

ANONYME

Rapport du commissaire enquêteur

Ce projet me semble une évidence mais encore faut il qu'il soit bien pensé. Je parle en terme de fluidité pour les voitures mais également pour tous les autres transports. Pensez aux voies dédiés pour les bus, aux transports doux. Les vélos ont besoin de voies larges et dédiés dans les deux sens au même titre que les voitures. Les piétons ont besoin de voies dédiés également. Pensez également aux lieux de convivialité : des bancs et des espaces verts.

Obs. 756

VINCENT Céline

Un tracé pour les vélos qui suivrait le projet me semble très intéressant.

Obs. 770

LE VAN Anne-Rose

Il est indispensable de desservir les communes de l'Ouest de Montpellier, Mais une desserte routière risque d'augmenter les encombrements et de ne pas résoudre les difficultés des habitants de ces communes de l'Ouest de Montpellier pour entrer dans la ville, c'est notamment essentiel pour les lycéens, les étudiants et les travailleurs. Or les études montrent que toutes nouvelles infrastructure routière est très rapidement embouteillée et crée plus une augmentation de la circulation routière qu'une solution. Il faudrait réfléchir à des solutions pérennes: 1) pistes cyclables rapides sécurisées permettant de relier l'Ouest de la métropole et la ville centre 2) la ligne 5de tram qui permettrait notamment aux personnes ayant besoin de trajets quotidien de se rendre rapidement en centre ville

Obs. 88

MUSNIER Miguel

PISTES CYCLABLES ET PIETONNIERES: Si le projet du COM est nécessaire ,il n'en reste pas moins que les déplacements doux doivent être privilégiés. Pour cela il est nécessaires que le projet intègre des aménagement qui facilitent la communication entre les centres ville des villages connexes (Saint Jean de Vedas, Juvignac ,Montpellier) et: - Genneveaux pour la ligne 5 et Victoire 2 (ou des équipements de parkings à velos sont à prévoir) - le centre de Montpellier - Genneveaux et Juvignac -Saint jean et Laverune par Genneveaux -La Fermaude et Genneveaux Cette analyse manque dans le dossier soumis à l'enquête publique

Obs. 9

PEREZ Ronan

penser à l'emplacement d'une piste cyclable le long du tramway entre les arrêts Sabines et St Jean le Sec. (Ceci afin que le tablier supportant le tramway au niveau de l'arrêt Victoire 2, qui passe au-dessus du COM, soit de la largeur: tramway + trottoir + piste cyclable double sens!). Cette piste cyclable permettrait de rejoindre St Jean de Védas Centre-Comédie en 15min à vélo. Ce qui est l'un des 4 objectif du projet: "limiter le traffic routier vers le centre urbain [de Montpellier]". Au vu du nombre d'habitants à St Jean de Védas, en plus de ceux fraîchement qui sont arrivés et continuent d'arriver dans le nouvel écoquartier Roque Fraisse, cela me semble une demande légitime. On pourrait envisager la création d'une piste cyclable par le rond point du Rieucoulon mais sans vélo électrique, la pente du rond point du Rieucoulon vers St Jean de Védas est ardue, puis surtout le rond point du M est un endroit très dangereux pour les cyclistes. Donc relier Montpellier à vélo par cet endroit est plutôt réservé aux cyclistes confirmés dans l'état actuel.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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 Gennevaux 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 appartiendra à Montpellier Méditerranée Métropole, opérateur pour les circulations douces, de compléter ce réseau, en particulier pour les liaisons intercommunales à l'Ouest de Montpellier

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 Genneaux en interface avec la ligne de tramway,
- les pôles d'échanges multimodaux

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Les aménagements proposés par le public concernant les transports en commun, les vélos, les piétons et les espaces verts sont bien pris en compte par le maître d'ouvrage et également déjà prévus dans le projet.

D.4 Protection paysagère

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 10

PEREZ Ronan

Au niveau de l'esthétique du COM, faire particulièrement attention car le COM passe quand même dans une zone urbaine donc ne pas faire de projet autoroutier trop grossier. Ne pas penser 'barrage' mais plutôt ligne entre 2 points avec végétation autour et multimodalité avec les transports doux/actifs. Le but n'étant pas de séparer St Jean de Védas de Montpellier, mais au contraire, de les rapprocher.

Obs. 751

DOUCET Gilles

Arborisation des abords afin que l'impact de cette infrastructure soit limité

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Document de référence : *Étude 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.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Je prends note que le maître d'ouvrage s'attachera à réaliser un accompagnement paysager du projet pour une meilleure intégration urbaine du COM.

D.5 Limitation de la vitesse

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 11

Contournement Ouest Montpellier

PEREZ Ronan

Rapport du commissaire enquêteur

Une vitesse à 90km/h serait préférable tant pour le bruit que la pollution, cette vitesse étant déjà effective sur l'A709 (alors que celle-ci compte 2x3 voies). Quand 90% du parc automobile sera électrique (donc voitures moins polluantes et bruyantes), le passage à 110km/h pourra être réétudié.

Obs. 224

BÉNÉTEAU Charly

nécessaire pour éviter les engorgements il faut revoir les entrées .et supprimer le 110 pour remettre à 130 entre saint jean de vedas et Baillargues cette route n'est pas dangereuse.et pour la portion à 90,c'est pareil 110 serai bien moins dangereux que 90 les gens regardent plus le compteur que la route. seul point a laisser à 90 le passage sous l'autoroute direction Baillargues

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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

La vitesse prévue à ce jour sur com est de 90km/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.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

La limitation de la vitesse est adaptée en fonction des sections. Concernant la limitation de vitesse sur l'A709 cela ne concerne pas la présente enquête publique

Le MO a limité la vitesse à 70 km/h sur la section entre le Rieu Coulon et l'A709 qui représente plus du quart de la longueur du projet. Je constate que cette section à 70 km/h absorbe un trafic (71500 veh/j 2 sens) avec un niveau de saturation (env. 90%) équivalents à ceux de la section précédente Genevaux – Rieu Coulon à 90 km/h (71700 veh/j 2 sens et env. 80 à 90%) (réf. §6.1.1 Notice Explicative et §2.13 Évaluation Socio-Économique).

Constatant d'une part que la limitation de vitesse à 70 km/h présente un grand intérêt en termes de sécurité, de fluidité du trafic, de nuisances, de pollution et de limitation des risques sanitaires et d'autre part, que les trafics sont sensiblement équivalents sur l'ensemble du projet (71000 / 71700 / 71500 veh/j 2 sens), l'extension de la mesure de limitation de vitesse à 70 km/h devrait être susceptible d'engendrer un impact bénéfique sur l'ensemble du projet y compris sur ses entreprises.

Il convient toutefois que les caractéristiques de l'infrastructure soient limitées à une vitesse de base de 70 km/h, et non à celle de 90 km/h retenue par le MO (VSA90 – ref §6.1.1 Notice Explicative) afin que les automobilistes ne soient pas tentés de dépasser la vitesse autorisée, comme c'est toujours le cas sur les voies conçues pour des vitesses supérieures à celle autorisée.

D.6 Faciliter les accès à Montpellier

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 15

NAZ Freddy

Ce contournement est une bonne idée pour fluidifier le trafic entre les deux autoroutes. Mais à mon avis le problème sera le même pour les habitants de l'Ouest de Montpellier. Entre toutes les communes, saint Georges d'orques, Murviel , Pignan, Saussan, Fabrègues, Lavérune, Poussan Gigean, Cournonsec, Cournonterral, Monbazin et saint Jean de védas, cela représente environ 65000 habitants. Beaucoup se rendent le matin à Montpellier pour aller travailler. Si vous prenez simplement une carte routière vous vous rendez compte qu'il y a SEULEMENT 3 ACCES pour se rendre à Montpellier (Par l'A75 , par Lavérune et par saint jean de védas) . On pourrait rajouter la route de sète et L'A709 mais pas pour les communes citées précédemment. Tous les matins 3 entonnoirs pleins à ras bord. Ne pourrait-on pas créer plusieurs autre accès annexes, plusieurs ramifications des routes existantes. Aucunes routes relie Lavérune à Saint jean de védas par exemple une aberration, un petit pont pour enjamber la Mosson et c'est réglé moins de véhicule emprunteraient le rond point de Paulette. Il ne faut pas que cette voie rapide devienne un rempart autour de Montpellier.

Obs. 465

DAVID Guilhem

Si le projet se concrétise, il faudra aussi veiller à conserver les accès sous la route qui permettent à de nombreux montpelliérains et vedasiens de traverser à pied ou à vélo en toute sécurité.

Obs. 77

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Je prends acte des réponses du M.O.

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

OBSERVATIONS DU PUBLIC

SIMONNET Frédéric

Ce projet est vitale et urgent. Tout les matins, pendant plusieurs heures, l'accès vers Montpellier ou vers l'A709 est un véritable calvaire. Habitant la commune de Gignac, j'attends le démarrage de ces travaux avec impatience. Il est primordial d'optimiser les accès vers Montpellier, car ce sont eux qui génèrent le plus de bouchons, jour après jour, en se répercutant sur les autres axes. Donc il ne faut pas que les futures bretelles de sorties du prolongement de l'A750, viennent perturber la circulation vers l'A709 !

Obs. 89

MUSNIER Miguel

REDUCTION DE LA CIRCULATION DANS LES VILLAGES CONNEXES AUX PROJET L'un des objectifs du projet, souligné dans le dossier d'enquête, est de réduire les circulations de transit dans les villages comme Saint Jean de Vedas. Or ce volet ,qui va nécessiter des aménagements dans le village de saint jean de vedas (gendarmes couches, signalisation verticale et horizontale, aménagements de voiries à sens unique ...) n'est pas du tout étudié dans le dossier d'enquête public. Pour que le projet porte effectivement ses fruits, ces dispositions sur les voiries connexes doivent faire l'objet d'une étude ,et que leur financement (le cout et la réalisation des travaux) soit intégré dans le cout du projet . SINON ,IL NE POURRA ETRE DEMONTRE QUE LE PROJET REOND BIEN A L'UN DES SES OBJECTIFS PRINCIPAUX

Obs. 24

BOU Rémi

réaliser aussi une sortie directe sans passer sous le pont de Saint Georges (en orange sur la photo)

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

La réalisation d'une sortie directe de l'A750 vers Juvignac sans passer sous le pont de Saint-Georges-d'Orques est du ressort de la Direction Inter Régionale des Routes du Massif Central.

D.8 Réaliser la LICOM

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 67

LADRIX Anny

En ce qui concerne le raccordement de l'A 750 , de l'A 9 et un vrai contournement de la ville de Montpellier l'achèvement de la licom doit être privilégié.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Document de référence : étude d'impact

La LICOM (Liaison Inter Communale à l'Ouest de Montpellier) est définie dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) du Schéma de Cohérence Territoriale de Montpellier Méditerranée, comme une section entre Saint-Georges d'Orques (au niveau de la RM 5E5) et la RM 613 à Fabrègues.

Elle est indiquée, dans cet avis, 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.

Ce dispositif complet est complémentaire et non concurrent du COM : il permet de rabattre une partie du flux venant de l'Ouest, sur la RM 613, vers l'échangeur Saint-Jean-de-Védas sur l'A709, mais il 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.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

La LICOM est complémentaire du COM. Les deux projets doivent être réalisés sans priorité l'un sur l'autre.

D.9 Passage pour animaux sauvages

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 762

F. Henri

dispositifs pour laisser passer les animaux sauvages qui vont boire dans le Rieucoulon

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Les passages pour animaux sauvages sont pris en compte dans les dispositifs du COM.

D.10 Nuisances sonores

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 149

ANONYME

Habitante de Juvignac, en front d'A750, nous subissons tous les jours le bruits des voitures, moto et camions qui passent à vive allure. Il est grand temps et largement souhaitable de prévoir un mur anti bruit qui protégera les riverains de l'A750 de plus en plus nombreux sur Juvignac.

Obs. 374

DAVID Guilhem

Bonjour, j'habite à proximité du tracé. Je peux affirmer que : * Le trafic actuel est important et les ralentissements fréquents, à l'approche des ronds points du Rieucoulon et de genevaux, il génère beaucoup de bruit lorsque la circulation est fluide.

Je suis donc a priori favorable au com, sous réserve que soit prise en compte la problématique du bruit.

Obs. 418

BERTHELOT Claude

Riverain de la RN109 à Juvignac et membre de l'Association « Ras les Oreilles », je ne suis pas opposé à ce projet en apportant tout de même quelques remarques environnementales afin de préserver la qualité de vie et la santé des habitants de notre commune : • Depuis la mise en place de l'actuelle déviation de Juvignac (RN 109) en 1993, le trafic n'a pas cessé d'augmenter et le tracé proposé par le COM va encore faire exploser le nombre de véhicules qui l'emprunteront. Il est donc impératif de limiter au maximum les nuisances sonores en créant des protections phoniques efficaces (murs anti bruits) tout le long de la traversée de Juvignac et en limitant la vitesse à 90 km/h sur tout le tracé. • La pollution de l'air et les problèmes de drainage des eaux pluviales notamment au niveau du franchissement de la rivière Mosson sont également à prendre en compte. Dans le contexte particulier que nous avons traversé (confinement puis dé confinement), nous avons pu directement constater l'influence de la circulation automobile sur notre environnement et j'espère M. le commissaire enquêteur que vous en tirerez toutes les conséquences pour les habitants de Juvignac.

Obs. 522

ANONYME

Mais je souhaiterais tout de même qu'on prenne en compte qu'il va y avoir beaucoup plus de trafic et que la portion de la N109 à Juvignac qui est bordé d'habitation est déjà très très bruyante à ce jour (même avec un enrobé acoustique), donc il serait indispensable de prévoir des murs anti-bruit pour la tranquillité de tous les riverains de ce projet.

Obs. 608

NENCIONI Sébastien

Ce projet est aujourd'hui une nécessité car aucune jonction routière n'existe entre l'A750 et l'A9. Cependant le phasage de ce projet et son contenu sont discutable ainsi que son coût, en effet il apparaît important de créer des structures permettant le passage de giratoires de façon prioritaire.

Les choix techniques notamment la création d'une double voie de circulation, un souterrain du Rieu coulon jusqu'à l'A709/A9 paraissent démesuré du fait du nombre de voies 2 X 2 X 2 + les pistes cyclables.

Rappelons que l'objectif de ce projet était d'améliorer le confort des usagers et des riverains. Ainsi en doublant les infrastructures routières le nombre de véhicules empruntant la chaussée sera croissant et par conséquent créera des nuisances et des pollutions supplémentaires pour les populations environnantes.

Par conséquent il est demandé aux autorités compétentes de bien vouloir réaliser un projet respectueux des populations environnantes notamment en installant des protections antibruit le long de l'ouvrage, mais aussi de choisir un revêtement antibruit limitant le bruit de roulement des véhicules.

Merci de la bonne prise en compte des demandes.

Obs. 618

LANAU Laurie

habitante de juvignac au niveau de la voie rapide. favorable au contournement. cela va créer une fluidité énorme jusqu'à saint jean de vedas car le trafic de l'A75 est de plus en plus intense depuis quelques années.

cependant il serait préférable de mettre un mur antibruit le long des habitations le trafic est déjà dense et le passage des camions sera plus important

en espérant que cette demande soit enfin réalisée après multiples demandes depuis des années

Obs. 664

ANONYME

En prévision de l'augmentation importante du trafic sur D 13262 après travaux , une mise en place du mur antibruit efficace côté SUD au minimum sur toute la longueur de l'allée de la Marquerose serait INDISPENSABLE ; Les centaines d'habititations se trouvant à < 500 m de distance par rapport à cette nouvelle bretelle autoroutière .

Obs. 701

MOUTON Martial

En ce qui concerne l'étude acoustique du projet "contournement Montpellier-Ouest", il serait très souhaitable de prévoir la mise en place d'une protection acoustique supplémentaire pour protéger les lotissements situés sous le château d'eau de Saint Jean de Védas. En effet , les lotissements, situés entre l'allée de la Marquerose et les Hauts de Saint Jean (et dont les premières maisons ne sont situées qu'à 400m du COM) sont exposées aux nuisances sonores du nouveau projet. Le projet prévoit la mise en place d'un merlon phonique côté lotissement de la Fermaude pour le protéger, ce qui est compréhensible. cependant, ce merlon va avoir pour effet de renvoyer le bruit sur le versant qui lui fait face et qui est très dense en habitations. ceci va aggraver la situation actuelle pour un nombre important d'habitants de saint Jean. Ce point peut être fortement atténué par la mise en place d'une protection phonique symétrique au merlon côté Fermaude dont le détail est explicité dans le document joint. Cette disposition aurait peu ou pas d'impact financier sur le projet et améliorera le quotidien des védasiens impactés..

Obs. 737

BLANC Michel

Comment cela va-t-il se passer concernant la nuisance sonore et la circulation durant toute cette période de travaux et par la suite. Nous demandons IMPERATIVEMENT la présence de murs anti bruit.

Obs. 740

ANTONINI Fernand

Pour le bruit, qu'envisagez-vous ?

Obs. 743

PAVIA Laurie

Nous souhaitons que les nuisances sonores soient prises en compte ainsi que la pollution. Garder un maximum de végétation pour lutter contre la pollution. Des murs anti bruit.

Obs. 750

DOUCET Gilles

Une attention toute particulière à la protection anti-bruit

Obs. 755

VINCENT Céline

Le bruit est aussi une de nos préoccupation des murs anti-bruit seraient une bonne solution, même en zone agricole

Obs. 761

F. Henri

Je rajouterais que les aménagements à réaliser doivent intégrer murs antibruitphoniques

Obs. 85

MUSNIER Miguel

Compte tenu du caractère très urbain de la situation du projet, il serait judicieux de limiter la vitesse sur le projet à 70km ,afin d'atténuer les nuisances sonores , réduire la pollution, et fluidifier la circulation qui va augmenter sur cet axe. Dans le même ordre d'idée ,mettre en œuvre des enrobés phoniques sur l'ensemble du tracé

Obs. 86

MUSNIER Miguel

MISE EN PLACE D'UNE PROTECTION ACOUSTIQUE SUPPLEMENTAIRE POUR PROTEGER LES LOTTISSEMENTS SITUÉS SOUS LE CHATEAU D'EAU DE SAINT JEAN DE VEDAS: Les lotissements situés entre l'allée de la Marquerose et les hauts de Saint Jean (et dont les premières maisons ne sont situées qu'à 400m du COM) sont exposés aux nuisances sonores du nouveau projet. Le projet prévoit la mise en place d'un merlon phonique coté lotissement de la Fermaude pour le protéger ,ce qui est compréhensible. Mais ce merlon va avoir pour effet de renvoyer le bruit sur le versant qui est lui fait face ,et qui est très dense en habitations, ce qui va donc aggraver la situation actuelle pour un nombre important d'habitants de Saint jean de Vedas. Ce point pourrait être fortement atténué par la mise en place d'une protection phonique symétrique au merlon coté Fermaude ,dont le détail est explicité dans le document joint. Plus encore ,cette disposition ,si la création d'un merlon en terre était retenue ,n'aurait peu ou pas d'impact financier sur le projet.

Obs. 87

MUSNIER Miguel

ETUSES ACOUSTIQUES Le bruit supplémentaire qui va être produit par cet axe étant l'une des enjeux majeurs du projet qui passe dans des zones très urbanisé, il est nécessaire de produire une synthèse compréhensible par tous, de l'impact sous forme d'une carte des isophones acoustiques permettant de comparer en tout point la situation actuelle ,et celle du projet avec ses protections Cela permettrait à chacun de comprendre plus facilement comment il va être impacté.

Dans le même ordre d'idée ,il est indispensable de mettre en place des enrobés phoniques ,qui ont un effet réducteur de bruit important. A noter que la commune de saint jean de vedas vient de réaliser des travaux pour mettre des enrobés phonique sur l'allée de la Marquerose: quel intérêt si il n'y en a pas sur le nouveau projet du COM?

Obs. 91 (Doublon avec l'observation 86)

MUSNIER Miguel

MISE EN PLACE D'UNE PROTECTION ACOUSTIQUE SUPPLEMENTAIRE POUR PROTEGER LES LOTTISSEMENTS SITUÉS SOUS LE CHATEAU D'EAU DE SAINT JEAN DE VEDAS: Les lotissements situés entre l'allée de la Marquerose et les hauts de Saint Jean (et dont les premières maisons ne sont situées qu'à 400m du COM) sont exposés aux nuisances sonores du nouveau projet. Le projet prévoit la mise en place d'un merlon phonique coté lotissement de la Fermaude pour le protéger ,ce qui est compréhensible. Mais ce merlon va avoir pour effet de renvoyer le bruit sur le versant qui est lui fait face ,et qui est très dense en habitations, ce qui va donc aggraver la situation actuelle pour un nombre important d'habitants de Saint jean de Vedas. Ce point pourrait être fortement atténué par la mise en place d'une protection phonique symétrique au merlon coté Fermaude ,dont le détail est explicité dans le document joint. Plus encore ,cette disposition ,si la création d'un merlon en terre était retenue ,n'aurait peu ou pas d'impact financier sur le projet

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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.

À un 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.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

L'impact des nuisances sonores du COM sur les riverains est bien pris en compte par le maître d'ouvrage qui mettra en place des dispositifs conformes à la réglementation pour protéger ces riverains.

D.11 Prolonger le COM

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 396

DOUTRE Alexandre

Je suis en revanche très surpris de voir que la RM 612/route de Sète ne soit pas intégrée dans ce projet. Pire, dans le document en PJ, on comprend que le COM n'est pas le prolongement de la RM 612/route de Sète avec une bretelle vers l'A709. Le COM s'arrête au Mas de Grille de St. Jean de Védas par des bretelles vers l'A709. Sans logique départementale vers Sète et sans être un vrai périphérique (comme à Paris). Original et propice à un nouveau projet dans quelques années. De manière générale, la route de Sète a besoin de cette liaison. En direction de Montpellier, 300 mètres avant le pont sur la Mosson, la 2x2 voies à 110 s'arrête et la route devient vraiment ridicule :

- passage à 2x1 voie et 70km/h- on roule sur un pont du XVIII^e (donc 2 voies étroites qui seraient parfaites pour une piste cyclable)
- il n'y a pas d'accès vers l'échangeur actuel de St. Jean de Védas (et donc vers les A709 et A9)
- le carrefour D612/D116E1 ne donne pas priorité à la D612 (pour favoriser les camions de la ZAC de la Lauze?). Pourquoi ne pas faire un rond-point avec pont ou sous-sol comme dans le nord de Montpellier?
- Et maintenant dans ce projet, pour la jonction COM/RD612/route de Sète à l'A750, il faut attendre la dernière et troisième option dans le document Synthèse du projet de Contournement Ouest de Montpellier (en planches) du 14/9/16 (en bas à droite de la 2ème planche) pour que la route de Sète obtienne une bretelle vers Nîmes (mais rien vers Perpignan/Béziers?).

Pour les voies locales il serait intéressant que le COM en 2X2 se prolonge en 2x2 voies sur la RD612/route de Sète (avec un nouveau pont 2x2 voies sur la Mosson) et il devrait y avoir un vrai échangeur Mas de Grille : COM/RD612/route de Sète - A709, permettant, de circuler dans toutes les directions. Ou alors, il faut une vision 'périphérique parisien' : le COM se prolongerait vers l'A709 (voies principales, sans bretelle) avec un échangeur permettant d'aller vers A9 et RD612/route de Sète (permettant, là aussi, de circuler dans toutes les directions. Pour l'accès au réseau national (A9), l'échangeur de St. J. de Védas pourrait alors reprendre son droit et permettre aux Montpelliérains de l'ouest de prendre l'A9 vers Nîmes... et donc aux usagers allant d'est en ouest et ayant raté le périphérique de Montpellier à Baillargues, de ne pas aller jusqu'à Sète! Pourquoi avoir imposé l'A709 aux Montpelliérains de l'Ouest pour aller/revenir à/de Nîmes? La barrière de péage était déjà en place... En allant à Nîmes, éviter les bouchons d'Odysseum n'a pas de prix! Connectez cet échangeur à la RD612/route de Sète via la rue Saint-Exupéry, et cela serait parfait. Il est possible que le 'futur' passage de la LGV vers Perpignan remodèle ce secteur avec ses routes et ses accès ZAC de la Lauz. Anticipons ces travaux en faisons des infrastructures permettant son passage.

N'attendons pas cette Arlésienne.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le traitement de la route de Sète au Sud (RM 612, 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 RM 612 vers le Sud, telles que prévues dans le projet, ajoutent la fonctionnalité d'échange direct entre la RM 612 et l'A709 (vers l'Est) inexiste 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 RM 612 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.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Je prends note des réponses du M.O.. Je rappelle cependant, que le M.O. s'est engagé dans sa réponse au président de la métropole d'évaluer la faisabilité et le coût des bretelles supplémentaires permettant de reporter certains des mouvements de la RM 612 au niveau de l'échangeur Sud, tout en satisfaisant aux obligations de sécurité routière.

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.

E.1 Prolongation de la ligne de Tramway

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 39

ALLEMANDI Nathalie

Un tram sur ce trajet sera aussi à mettre en place

Obs. 4

STA-M'RAD Essia

L'aménagement est une bonne idée mais je ne comprends pas pourquoi le terminus du tram ne va pas jusqu'à la ZA nord de Laverune pour éviter que les habitants de Pignan, Cournonterral.... traverse le village déjà pleins de bouchons?

Obs. 66

LADRIX Anny

Il est urgent de réaliser enfin la ligne 5 de tramway, de mettre en place une vraie politique de transport en commun et d'aménager des pistes cyclable pour favoriser les moyens de transports doux.

Obs. 695

ANONYME

Enfin, il est aussi très important de réaliser les 2 projets complémentaires que sont le LIEN et la ligne 5 de tramway jusqu'à Lavérune.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La réalisation de la ligne 5 de tramway est sous la Maîtrise d'Ouvrage de Montpellier Méditerranée Métropole. La Maîtrise d'Ouvrage du COM n'interfère pas sur les décisions prises.

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

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

La prolongation de la ligne 5 du tramway relève de la compétence de Montpellier Méditerranée Métropole, la compatibilité des 2 opérations est prise en compte.

E.2 Augmenter les taux de passage des Tramway

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 7

PEREZ Ronan

Selon le rapport bilan de la concertation de 2016, en page 43, il est écrit que l'un des 4 objectifs du projet est de "Valoriser les accès au réseau multimodal pour limiter le trafic routier vers le centre urbain [de Montpellier]". De ce fait, si l'on pousse les citoyens à prendre plus souvent le tramway depuis le COM (multimodalité voiture-tramway) il faudrait que le tramway aille lui aussi plus souvent vers le COM. Et donc que le taux de passage du tramway à l'arrêt Victoire 2 soit quasiment le même qu'aux Sabines, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui. Le taux de trafic de personnes prenant le tramway depuis St Jean de Védas a notamment augmenté ces dernières années depuis la création du nouvel écoquartier Roque Fraisse et ses milliers de nouveaux habitants et continuera à s'accroître jusqu'en 2025, fin de cette ZAC . Après la mise en service du COM et la fin de Roque Fraisse, je suggère que le taux de passage de tramways vers St Jean de Védas soit revu à la hausse.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les modalités d'exploitation des lignes de tram sont sous la responsabilité de Montpellier Méditerranée Métropole. La Maîtrise d'Ouvrage du COM n'interfère pas sur les décisions prises.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Les modalités d'exploitation des lignes de tramway relèvent de la compétence de Montpellier Méditerranée Métropole.

E.3 Créer des parkings pour tram de taille suffisante

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 752

DOUCET Gilles

Une vision globale de ce secteur doit être retenue aux vues de l'arrivée de la ligne n°5 du tram et des parkings nécessaires

Obs. 8

PEREZ Ronan

Les parkings de Khan, Maisons du Monde et Carrefour servent déjà en partie de parking-relais tramway. Et en poussant à la multimodalité COM(voiture)-tramway, ce phénomène va s'accentuer. Bien penser à la création d'un parking "P+Tram" de taille suffisante à l'arrêt Victoire 2.

Obs. 95

SANCHEZ Jean-Paul

Maintenant il faut bien dimensionner le parking afin qu'il soit un véritable pôle d'échanges pour les habitants de l'ouest montpelliérain.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La création de Pôles d'Échange Multimodaux est prévue à l'interface COM/tramway ligne 2 et COM/tramway ligne 5, dans le cadre du Schéma de cohérence Territoriale de la Métropole de Montpellier.

Les parcs relais sont dimensionnés en fonction des prévisions de fréquentation.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Je prends note de la réponse du maître d'ouvrage mais je pense qu'il ne faut pas négliger la taille des parkings et particulièrement leur facilité d'accès en entrée et sortie dans toutes les directions, car de leur faciliter d'utilisation dépendra le succès des Pôles d'échanges multimodaux et de la baisse de l'utilisation des automobiles personnelles.

F. PROJET PLUS À 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.

F.1 Dévier les automobiles avant Juvignac

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 19

ANONYME

L'idée est excellente!! Habitant vers Gignac et travaillant à Lattes c'est un axe que j'emprunterais plusieurs fois par jour. Par contre à mon sens cet axe devrait être installé entre Juvignac et saint Paul et Valmalle puisque c'est entre Juvignac et Montpellier que les bouchons sont actuellement le plus important... Donc si on veut désengorger cette portion il faut dévier les automobilistes avant... Si le projet reste comme ça il ne sert à rien car une fois sorti de la voie rapide après Juvignac l'accès à l'échangeur de Saint Jean de Védas est rapide!

Obs. 76

ROCH Aurélie

Je ne sais pas si cette solution est la meilleure car il serait bien de penser écologie.... une amélioration des carrefours oui... mais une bifurcation avant Juvignac ne serait-elle pas une meilleure solution? en tout cas il est plus qu'urgent d'agir.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Je prends acte des réponses du M.O. Je considère qu'un contournement plus à l'Ouest ne répondrait pas aux objectifs souhaités par le SCoT de la Métropole définis dans son armature des déplacements.

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

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 101

DARBAS Bernard

Il serait donc plus judicieux et pertinent financièrement mais surtout pour le respect des normes environnementales et des engagements nationaux sur le climat et la biodiversité , de poursuivre le tracé du lien à partir de Bel air (où les échangeurs de l' A750 sont déjà en place...) pour aboutir, en traversant un zone vide de toute urbanisation, au projet de Licom entre Pignan et Lavérune, et utiliser la D 27 E 7 et les ouvrages sur la D 613 jusqu'à l'A9. C'est sûr qu'il faudra une volonté politique de collaboration entre la Métropole de Montpellier et le Département de l'Hérault , volonté qui n'existe pas aujourd'hui du fait de l'aveuglement inadmissible du Président actuel de la dite Métropole qui cultive un splendide isolement féodal au détriment de l'intérêt général des 900 000 habitants du bassin de vie de Montpellier. Vous avez sûrement compris que je suis totalement opposé à ce projet obsolète, inefficace, ruineux et totalement déraisonnable au vu de l'option possible présentée , qui utilise le maillage routier déjà existant sans générer des nuisances supplémentaires proches des zones habitées tout en apportant une meilleure gestion des changes entre l' A 750 et l' A 9.

Obs. 191

MONVILLE Jean-Pierre

Pourquoi ne pas avoir choisi un tracé en site vierge partant du pose 400/225 kV de Tamareau et longeant le tracé des 2 lignes doubles ternes 225kV? Ce tracé à priori ne demanderait pas d'aménagement des carrefours existants.. Et même si il devrait être à péage les utilisateurs de l'A75 qui veulent rejoindre la vallée du Rhône et la PACA et réciproquement sont prêts à en payer le coût. Car cet engorgement permanent alors que le contournement sud de Montpellier est en place, génère des coûts et une pollution pour la population locale.

Obs. 23

BOU Rémi

Je suis très favorable au Contournement Ouest de Montpellier, il est essentiel de réaliser cette route pour évacuer le trafic de transition. Au niveau de Juvignac pour éviter les bouchons du matin des personnes qui rentrent sur Montpellier. Il faudrait réaliser le contournement le plus en amont possible (en bleu sur la photo)

Obs. 31

LEIRIS Thomas

Je ne peut que valider a 200% le projet !!! : faisant le trajet tout les matins depuis Ceyras je constate en moyenne 30min de différence, simplement à cause des bouchons. Toutefois je rejoins l'avis précédent de BOU (publié le 28/02/2020) : je cite "Au niveau de Juvignac pour éviter les bouchons du matin des personnes qui rentrent sur Montpellier. Il faudrait réaliser le contournement le plus en amont

possible (en bleu sur la photo)". A mon sens, cela améliorera encore la solution proposée.

Obs. 34

LEIRIS Étienne

Votre proposition est correcte mais il faudrait aller plus loin. Sans évoquer une voie directe de l'A750 à l'A709, ce qui serait le mieux pour tous les usagers, au lieu de faire une 2x2 voies à partir de l'embranchement vers A9 / ST Jean de Vedas, le raccordement devrait être fait plus tôt, à la sortie 62 pour Saint Georges d'Orques,directement vers l'A9. Ceci dit, il paraît évident que le projet divisera par 2 le temps d'attente des usagers actuels sur les accès vers et après le rond point du Rieu Coulon. Le problème principal que je me pose est la pérennité de cette solution, sachant que Montpellier est une agglomération qui est amenée à croître, ne faudrait-il pas déjà penser pour le futur? Des infrastructures telles que celles qui ont été réalisées pour contourner Montpellier par l'Est me semblent nécessaires pour le contournement Ouest, et d'ailleurs je me demande toujours pourquoi une jonction vers l'A750 n'avait pas été ni prévue, ni réalisée, à ce moment là.

Obs. 37

ALLEMANDI Nathalie

Mais il serait intéressant de contourner plus en amont , dès saint georges d'orques, au vu de l'accroissement des habitations sur le secteur ouest ..montbazin pignan laverune fabregues ...de plus en plus d'habitants et une seule route pour converger vers montpellier,

Obs. 441

CHAUFFOUR Bénédicte

En fait je dis aussi OUI a un axe routier à l'ouest de MONTPELLIER MAIS NON au COM, en tout cas, pas celui qui est proposé, pas un ouvrage autoroutier démesuré, en milieu urbain, seule option offerte.

Obs. 47

GARCIER Sophie

Je rejoins les avis qui suggèrent un contournement plus en amont entre St Georges et Fabrègues afin de dévier au plus tôt un trafic qui n'a pas besoin de transiter aussi près de Montpellier.

Obs. 50

NOIRET Magali

Pourquoi le contournement aussi proche de Montpellier !!! Il serait préférable de contourner par st Georges-Fabregues ce qui aiderait à fluidifier cette zone (D5 et 613) L'ouest est en pleine métamorphose avec de nombreuses constructions et toujours plus d'habitants sur le territoire. Ne pas en tenir compte dès à présent c'est s'assurer dans un avenir proche un engorgement, une pollution, un mal vivre encore plus important qu'il existe déjà.

Obs. 56

GARCIA Cédric

Tellement favorable au projet. Incompréhensible qu'en 2020 on en soit à ce stade. Par contre un projet au niveau de saint Georges d'Orques Fabrègues me semblait plus judicieux. Voir ma pièce jointe.Espérons que ça va aller vite maintenant !

Obs. 68

LADRIX Anny

Serait-il aussi possible d'envisager au niveau de Fabrègues une bretelle d'accès à l'A9 et n'est-il pas aberrant de ne pas avoir prévu un accès direct de la route de Sète à l'A709 avant St Jean de Vedas

Obs. 699

MOUTON Martial

Le contournement de Montpellier-Ouest est bien sûr indispensable au vu de tous les bouchons qui obstruent l'entrée de Montpellier et qui s'aggravent au fil des ans. A mon sens, il serait judicieux de privilégier le projet de Lien, Licom et Scot pour réaliser un vrai contournement et éviter l'engorgement à partir de Juvignac. Ainsi, en continuant le lien à partir de Bel Air et en rejoignant l'A709 à Fabrègues, cela permettrait d'éviter tous les viaducs prévus et de prévoir uniquement un pont sur la D5 et réduire considérablement le coût des travaux.

Obs. 92

GAZULLA Rolland

Le COM est absolument indispensable. Mais le faire passer par Montpellier est une aberration.. Le projet présenté entraîne la réalisation d'au moins 4 viaducs, et donc un cout et un délai déraisonnable. Il faut utiliser les projets de Lien , Licom et SCOT pour réaliser un vrai contournement. . Continuer le lien à partir de Bel-Air et rejoindre le A709 à Fabrègues, prévu dans le Scot évite tous les viaducs, et seulement un pont sur la D5. Ci-joint le projet qui diminue les couts par 4.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Un contournement plus à l'Ouest ne répondrait pas aux objectifs souhaités par le SCoT de la Métropole définis dans son armature des déplacements.

F.3 Choix des variantes

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 153

ESPINOZA Christophe

Pour ma part dans les solutions, j'opterai pour la variante 2 et option 3.

Obs. 43

GERBIER Frédéric

Avis favorable au projet avec toutefois, une petite préférence pour les variantes 1 du raccordement nord à l'A750 et 2 de la section courante via la route de Sète en raison de leur moindre impact sur les espaces naturels et agricoles environnants.

Obs. 96

SANCHEZ Jean-Paul

Concernant le raccord avec l'A750 : La variante 1 me paraît trop près des habitations de Juvignac et donc contraignante pour la population. La variante 3 me paraît plus lisible et donc plus fluide que la variante 2. Ma préférence est tout de même la variante 3

Obs. 97

SANCHEZ Jean-Paul

Concernant le raccord avec l'A709 : Ce qui est primordial c'est de relier la route de Sète avec l'A709. En effet le bassin de population de Sète-Thau représente 120 000 habitants aujourd'hui et en croissance soutenue. Or beaucoup de personnes vont sur les zones commerciales (Odysseum, Route de la Mer...), les zones de loisirs (Cinémas multiplexes, Arena...), les pôles de transport (gares, aéroport). Venant donc de la route de Sète, ils empruntent l'A709 direction Nîmes. Il serait aberrant que ces véhicules soient obligés de rentrer dans l'agglomération (routes étriquées et bouchonnées du Mas de Grille) pour rejoindre l'échangeur Montpellier-ouest pour reprendre l'A709. Ils doivent donc bénéficier d'une bretelle Route de Sète-A709. Les options 1 et 2 ne sont pas des solutions durables. Et faire du « provisoire » serait une grossière erreur. L'option 3 est une évidence dès le début.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Les arguments présentés par le public et le Maître d'ouvrage confirment que le choix de la variante 2 est le plus adapté pour répondre aux objectifs du COM.

G. FINANCEMENT

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 111

ANONYME

Etant donné l'urgence je propose que cette deux fois deux voie soit adossée à VINCI par l'allongement de sa concession pour en assurer tout ou partie du financement .

Obs. 424

PRATS Jacques

Pour le financement demander que ce soit l'état qui finance me semble tout à fait scandaleux. Pourquoi demander à un breton ou un alsacien de venir financer un équipement pour les montpelliérais ??? Il faut assumer la décentralisation et ne pas avoir une lecture à géométrie variable. Quand ça nous arrange, il faut que ce soit l'état qui intervienne et dans d'autres situations, on critique la centralisation, les décisions prises à Paris, le trop d'impôts.....L'état c'est pas une nébuleuse mais c'est TOUS les français. Je préfère savoir que mes impôts locaux financent des dépenses locales

Obs. 49

DENIS Frédéric

La jonction de l'autoroute A750 jusqu'à l'A709 par une voie rapide à deux fois deux voies dénivélées est indispensable et urgente . Propose que la voie rapide du Contournement Ouest de Montpellier soit classée dans la voirie Autoroutière et soit adossée par un allongement de un an de la concession A9 jusqu' en 2038 de VINCI qui en assurera la totalité du financement tout en restant libre de péage .

Obs. 527

MERLIN Pierre-André

5. Dernier point, le coût de 400 millions d'euros, que les opposants croient pouvoir fustiger comme étant excessif. Cependant, il faut mettre les choses en perspective : il s'agit d'un équipement structurant, appelé à servir 30 ou 40 ans au moins. Le budget ANNUEL du département de la métropole de Montpellier s'élève à 1.350 millions d'euros. Le budget ANNUEL du département de l'Hérault s'élève à 1.470 millions d'euros. Un coût de 400 millions d'euros, qui représente à peine 15% d'un seul budget annuel Métropole+Département, est donc loin d'être insupportable pour un tel équipement structurant appelé à servir des dizaines d'années. L'examen objectif d'une situation qui empire depuis 30 ans, une analyse concrète et des solutions pragmatiques, parmi lesquelles la réalisation du COM, sont nécessaires. Cet ouvrage est INDISPENSABLE.

Faites VITE pour permettre à l'ouest de Montpellier de mieux se déplacer et mieux respirer

Obs. 760

F. Henri

Je suis aussi favorable à ce que cette opération soit lancée sous la forme d'un PPP via Vinci par une prolongation de leur concession /A9

Obs. 161

RAFFIER Laurent

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

Obs. 776

DUPRAZ Christian

Mais mon propos sera plus incisif sur un autre point peu évoqué jusqu'à maintenant. La jurisprudence des enquêtes publiques est constante sur un point majeur : un projet ne peut pas être validé par une DUP s'il ne présente pas de plan de financement crédible à un horizon raisonnable. Valider un projet non finançable est une faute. Or la nouvelle équipe aux commandes de la métropole de Montpellier s'est engagée à ne pas financer le COM, pour réserver ses crédits d'investissement à des projets vertueux en termes de mobilité. Pour ma part, je défends au sein de la commission transports de la région Occitanie, dont je suis le vice-président, de ne pas financer cette infrastructure dans la version autoroutière présentée dans cette enquête. Mon avis ne vaut pas décision de la région, mais je me permets de vous faire remarquer que notre groupe politique est indispensable pour obtenir une majorité de décision. De plus, les échéances électorales qui arrivent rendent improbable toute décision sur un sujet aussi controversé dans l'immédiat. En conclusion, seul l'Etat semble prêt à participer au tour de table du financement de cette infrastructure. Or l'Etat n'en a pas les moyens. Ce projet n'est donc pas financé, et ce point vous suffit pour rendre un avis négatif.

Obs. 777

REBOUILLAT Jen-Paul

Compte tenu du prix exorbitant des travaux envisagés, il pourrait être tentant pour nos élus et pour l'état de se tourner vers Vinci pour obtenir l'exécution des travaux au profit d'une prolongation de la concession accordée pour l'A9. Ce serait finalement le contribuable qui paierait le prix fort au détriment d'une destruction considérable de notre environnement.

Obs. 778

DESCRIMES Jean-Luc

Le coût du projet est important 250M€ seul 25€ sont financés par les collectivités et l'État. Ainsi les finances publiques sont sollicitées alors que d'autres urgences manquent de financements.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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

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. Une participation de Vinci autoroute au titre de l'amélioration de son réseau est envisagée.

Les conditions de ce partenariat seront précisées dans la prochaine contractualisation État-Région relative au financement des projets de mobilité.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Les conditions du financement du COM contenues dans le dossier d'enquête publique et les explications en réponse du Maître d'ouvrage ne sont pas suffisantes pour qu'une décision de Déclaration d'Utilité Publique du projet puisse être prise par l'Autorité compétente. En attendant que le prochain CPER 2021-2027 inscrive le COM dans ses priorités, il serait nécessaire pour qu'une décision de DUP soit prise par l'Autorité compétente qu'au minimum un projet de financement soit assuré. Il appartiendra alors à l'État de définir les conditions de participation de Vinci autoroute au projet.

H. DIVERS

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Obs. 102

DARBAS Bernard

Cette enquête publique ouverte comme par hasard jusqu'au 3 avril , alors que le renouvellement des élus de cette Métropole est en cours, ne peut que faire naître des soupçons de manipulations et de calcul politique malsain de la part de l'équipe sortante. La poursuite de ces pratiques pour passer outre l'intérêt général détruit les fondements démocratiques de notre république. J'espère donc que le commissaire enquêteur chargé de cette procédure aura le courage civique de s'opposer à ce projet ou du moins de le repousser et demander un réexamen sérieux des alternatives par les nouveaux responsables de la Métropole .

Obs. 320

MONSTAIN Gérard

Riverain de la RN109 qui débouche sur un plat de nouille, je ne suis en soit pas vraiment opposé ni partisans de ce projet qui est compréhensible d'un point de vu Plusieurs questions :1) qu'en est il des aménagements piétons (passerelles) pour passer au dessus de la RN109 ? 2) pour le bruit est il prévu des murs ou des butes ?

Obs. 332

DUZER Patrick

Mais il faut aussi parler des autres problèmes de circulation de Montpellier comme le stupide rond point du Zénith par exemple pour les voitures qui viennent de la ville par l'avenue du Président Pierre Mendès France et qui veulent prendre l'autoroute A709 vers le sud. Il faut que tout le flot de voitures rentrent sur le rond point du Zénith pour en ressortir directement vers A709 direction Sud. Depuis 40 ans ou plus c'est des bouchons le soir lorsque les gens quittent Montpellier avec pollution, risque d'accident. Pour éviter cela il suffirait de faire une voie d'accès dans le champ d'à coté qui dévie les voitures qui veulent aller sur l'A709. Simple, mais trop compliqué pour les sous-doués aux responsabilités localement. Juste à coté dans l'autre sens sur l'avenue du Président Pierre Mendès France direction centre ville de Montpellier la situation est encore plus ubuesque depuis toujours au moins 40 ans. Le voitures qui viennent des plages et de l'aéroport si elles doivent passer par le rond point du Zénith pour généralement prendre l'A709 vers le sud, sont attirées dans un entonnoir qui est la sortie sur une voie de voiture, qui elle-même est coupé par les voitures qui ont quitté l'A709 venant du sud par la bretelle de sortie : Centre-ville. Concevoir une telle sortie d'Autoroute qui est là depuis 40 ans relevait du sadisme et/ou de l'incompétence pure. Il y a en permanence à cet endroit risque d'accident avec retenue de voitures et voitures qui doivent se faufiler. Il faudrait construire pour résoudre ce cas un viaduc pour résoudre l'un ou l'autre des cas.

Obs. 403

ANONYME

Déviation de Grabel vite .tout un patacasse pour même pas 10KM de route.

Obs. 450

ANONYME

La priorité est la réalisation du lien et de la licom pour les habitants de l'Ouest de Montpellier. Le LIEN sera prolongé à terme par la LICOM (Liaison Intercommunale à l'Ouest de Montpellier), route à 2 voies longue de 7 km qui ira de Saint-Georges-d'Orques (RN109 Sortie 64) à Fabrègues (D613). Mise en service prévue après 2025. La LICOM est elle-même déjà prolongée au Sud-Ouest de Montpellier par la D185, liaison entre Fabrègues (D613) et Villeneuve-les-Maguelonne (D986) qui s'inscrit dans la continuité du contournement de Montpellier. Historique et Planning Calendrier général Années 1980 : Premières études 1988 : Lancement officiel du projet par le Conseil Départemental de l'Hérault Après 2025 : Reconfiguration du LIEN, entre l'A709 et Vendargues, suite à l'ouverture du contournement Sud de Montpellier de l'A9. Après 2025 : Ouverture annoncée de la LICOM entre Saint-Georges-d'Orques et Fabrègues. Sections en chantier et en projet

Obs. 747

RANDRIAMAITSO Louis

A l'occasion des travaux relatifs au COM, est-ce qu'il est prévu d'enfouir les lignes à hauts volts 63 000 volts et 200 000 volts ?

Obs. 757

VINCENT Céline

Pourquoi ne pas faire une déviation qui passerai par l'ancienne voie ferrée au niveau du domaine de Fourques, afin de contourner notre propriété

Obs. 767

IRART Guy

Entretien et renseignements avec M. le commissaire enquêteur. Un mail récapitulatif sera expédié pour information auprès de celui-ci avec tous renseignements utiles. Concerne carrefour Gennevaux et terrain plus habitation plus bureau de M. CASINO Philippe 1570 rue Jean Jouhault.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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.

L'Autorité Organisatrice des enquêtes publiques est la Préfecture de l'Hérault, représentante de l'État 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 Montpelliéenne. 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 hors du périmètre du COM, sont du ressort du gestionnaire de la voie et non de la Maîtrise d'ouvrage du COM.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

L'organisation de l'enquête publique a été réalisée d'un commun accord entre les services de l'État, le Tribunal administratif de Montpellier et moi-même sans considération des élections municipales à venir. L'état d'urgence sanitaire décrété au milieu de l'enquête publique a certes perturbé son déroulement mais n'a en aucun cas dérogé aux règles du code de l'environnement régissant la participation du public à l'élaboration des plans, programmes et projets ayant une incidence sur l'environnement.

Les autres questions, dignes d'intérêt, ne concernent cependant pas la présente enquête publique.

5. OBSERVATIONS DES ÉLUS

13 élus se sont exprimés soit par une contribution sur le registre dématérialisé, soit par l'envoi d'un courrier :

1. Madame Carole DELGA, Présidente de la Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée
2. Monsieur Jean-Pierre GRAND, Sénateur de l'Hérault
3. Monsieur Michaël DELAFOSSE, Maire de Montpellier, Président de Montpellier Méditerranée Métropole
4. Monsieur Christian TEYSSÈDRE, Maire de Rodez, Président de Rodez Agglomération
5. Monsieur Jean-François SOTO, Président de Vallée de l'Hérault communauté de communes
6. Monsieur Jean-François SOTO, Maire de Gignac, Président de Vallée de l'Hérault communauté de communes
7. Monsieur François RIO, Maire de Saint-Jean-de-Védas
8. Monsieur Jean-Luc SAVY, Maire de Juvignac
9. Monsieur William ARS, Maire de Cournonterral
10. Madame Michelle CASSAR, Maire de Pignan
11. Monsieur Jean-François AUDRIN, Maire de Saint-Jean-d'Orques
12. Monsieur Roger CAIZERGUES, Maire de Lavérune
13. Monsieur Aurélien MANENC, Maire de Lunas

L'analyse de ces contributions est présentée dans le tableau ci-après.

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
5.1. Madame Carole DELGA, Présidente de la Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée		
<p>Depuis le 17 août dernier, l'enquête d'utilité publique relative au Contournement Ouest de Montpellier (COM) a repris. Je souhaite vous faire part de l'avis de la collectivité régionale assorti des observations ci-après.</p> <p>Je tiens à rappeler tout d'abord l'importance de cette opération et de ses objectifs en matière de mobilité, d'environnement, de santé et de sécurité publiques pour la Région Occitanie, le département de l'Hérault et le territoire métropolitain montpelliérain et leurs habitants.</p> <p>Cet aménagement doit permettre de relier deux axes nationaux majeurs et contribuer ainsi à la pacification des voiries métropolitaines délestées des trafics de transit. C'est notamment pour cette raison que la Région participe au co-financement de cette opération au travers du Contrat de Projet 2015-2020, avec une enveloppe de 4,67M€ sur 25M€ inscrits. Par délibération du 16 décembre 2016, la Région a confirmé son apport financier.</p> <p>Par ailleurs, cette opération doit porter un caractère multimodal avéré notamment par la nouvelle hiérarchisation dans l'usage des voiries et leur requalification potentielle qu'elle pourra autoriser, au profit pour les itinéraires existants des modes alternatifs et doux qu'il appartient aux gestionnaires concernées de</p>	<p>Madame la Présidente émet un avis favorable au projet assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.</p> <p>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 contrats de plan et évoque également l'hypothèse d'une participation du concessionnaire Vinci autoroute au titre de l'adossement du Contournement Ouest de Montpellier à la concession de l'autoroute A9/A709. 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€.</p> <p>Le prochain CPER 2021-2027 devrait préciser les grandes priorités en matière de mobilité pour la prochaine contractualisation « mobilité » qui prendra effet à compter de 2023</p> <p>• un adossement du COM à la concession ASF qui sera proposé</p>	<p>En réponse aux observations de la Présidente de la Région Occitanie, je note qu'au niveau du financement il est pour l'instant prévu :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une première convention de financement qui 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€. • Un CPER 2021-2027 qui devrait préciser les grandes priorités en matière de mobilité pour la prochaine contractualisation « mobilité » qui prendra effet à compter de 2023 • un adossement du COM à la concession ASF qui sera proposé

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>redéfinir. Elle doit aussi rendre possible l'aménagement de voies réservées aux transports en commun. Et pour coordonner l'ensemble, elle doit impérativement prévoir l'implantation de pôles d'échanges multimodaux, qui pourraient bénéficier du soutien financier de la Région. Cela implique une définition adaptée des conditions d'emprunt du COM par les modes de transports collectifs et partagés.</p> <p>Au-delà, s'agissant de l'aménagement du carrefour giratoire Maurice Gennevaux, confié à Montpellier Méditerranée Métropole pour permettre la réalisation de la ligne 5 du tramway et programmé en phase 1, sa mise en œuvre ne doit pas être obérée par la complexité éventuelle du montage administratif entre les différents Maîtres d'Ouvrage et leur nécessaire bonne coordination.</p> <p>Concernant le raccordement autoroutier en lui-même, il convient de préciser les modalités de sa réalisation. En effet, si le premier Plan d'investissement Autoroutier (PIA) de 2017 n'avait pas retenu cette opération, il n'en reste pas moins que le raccordement du COM sur l'A709 bénéficierait au concessionnaire autoroutier. Dans cette logique, ce dernier doit participer financièrement aux opérations de raccordement de l'axe sur l'A709 partagées avec l'ensemble des partenaires cofinanceurs engagés et ainsi consolider le financement global du projet.</p> <p>Le raccordement direct de la RD612 au COM et à l'A709 accentue la concentration des flux tout en permettant les échanges. Comme cela a déjà pu être exprimé, il apparaît important de différencier les flux de transit et les flux d'échange en complétant les mouvements entre le COM et la RD612.</p> <p>Enfin, j'insiste sur l'importance que représentent les enjeux environnementaux d'un tel projet et la limitation nécessaire de ses impacts. La Région sera particulièrement vigilante à ce que les engagements d'insertion paysagère, acoustique, hydraulique et les compensations environnementales soient exécutés conformément aux attentes formulées lors des précédentes étapes de concertation</p>	<p>prochaine contractualisation « mobilité » qui prendra effet à compter de 2023.</p> <p>En regard des règles nationales et européennes relatives à la contractualisation avec les sociétés autoroutières, l'adossement du COM à la concession ASF peut être envisagé jusqu'au demi-diffuseur de Bellevue, voire jusqu'au carrefour dénivelé de Rieucoulon ; cette option sera proposée lors de la prochaine contractualisation Etat – ASF.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Enfin, le tracé retenu emprunte un corridor routier très majoritairement 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.</p>	<p>lors d'une prochaine contractualisation Etat – ASF.</p> <p>Donc, il n'y a pas actuellement, à part le CPER 2015-2020 qui sera soumis à une délibération des collectivités au début de 2021, un plan de financement véritablement engagé pour les 278 M€ nécessaire à la réalisation de l'ensemble du projet.</p>

5.2. Monsieur Jean-Pierre GRAND, Sénateur de l'Hérault

Par décision n° E19000239/34 du 13 décembre 2019, vous avez été désigné en qualité de commissaire enquêteur pour conduire l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet de Contournement Ouest de Montpellier.

À plusieurs reprises, notamment au Sénat et en conseil de métropole, je suis intervenu pour défendre la réalisation de ce projet routier majeur pour notre territoire.

Si l'utilité publique de la connexion entre les autoroutes A750 et A9 n'est guère remise en cause, je m'inquiète sur les modalités de financement de ce projet porté à 100 % par la puissance publique.

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'Etat, la Région Occitanie, le Département de l'Hérault et la Métropole de Montpellier, dans le cadre des contrats de plan et évoque également l'hypothèse d'une participation du concessionnaire Vinci autoroute au titre de l'amélioration de son réseau. Une telle participation est envisagée jusqu'au demi-diffuseur

Je retiens que le M.O., dans sa réponse à la réserve émise par Monsieur le sénateur Jean-Pierre Grand concernant le financement du projet et sa proposition d'un adossement du COM à la concession de Vinci-ASF, envisage cet adossement jusqu'au demi-diffuseur de Bellevue, voire jusqu'au carrefour dénivelé de Rieu Coulon.

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>En effet, le dossier d'enquête publique reste relativement muet sur le plan de financement d'une telle opération dont le coût estimé est de 300 millions d'euros. À ce jour, les 25 millions d'euros inscrits à l'actuel CPER ne permettront de réaliser que des études et des acquisitions foncières.</p> <p>Les articles R1511-1 et suivants du code des transports prévoient expressément que l'évaluation des grands projets d'infrastructures doit comporter une analyse des conditions de financement.</p> <p>Pour ma part, je défends la possibilité d'un adossement de ce tronçon à la concession autoroutière de Vinci ASF qui est en capacité de réaliser ces travaux rapidement en contrepartie d'un allongement très modeste de la durée de sa concession.</p> <p>Si un avis favorable s'impose à ce dossier, j'émets les plus expresses réserves sur des conditions plausibles de financement autre que l'adossement.</p>	<p>de Bellevue, voire jusqu'au carrefour dénivelé de Rieucoulon.</p> <p>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€.</p> <p>Le prochain CPER 2021-2027 devrait préciser les grandes priorités en matière de mobilité pour la prochaine contractualisation « mobilité » qui prendra effet à compter de 2023.</p> <p>En regard des règles nationales et européennes relatives à la contractualisation avec les sociétés autoroutières, l'adossement du COM à la concession ASF peut être envisagé de l'échangeur avec l'A709 jusqu'au carrefour dénivelé de Rieucoulon ; cette option sera proposée lors de la prochaine contractualisation Etat – ASF</p>	

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
5.3. Monsieur Michaël DELAFOSSE, Maire de Montpellier, Président de Montpellier Méditerranée Métropole		
<p>J'ai l'honneur de vous confirmer la position de la Ville et de Montpellier Méditerranée Métropole sur le projet de contournement ouest de Montpellier.</p> <p>Je le fais dans la continuité des avis exprimés par délibérations du Conseil Municipal de la Ville de Montpellier du 12 juin 2019 et du Conseil de Montpellier Méditerranée Métropole du 23 mai 2019 sur le dossier d'enquête publique, qui rejoignent les positions que j'ai défendues dans le cadre de la récente campagne des municipales en écho aux attentes de nombreux montpelliérains et des communes de l'ouest métropolitain et bien au-delà.</p> <p>Je vous confirme l'attachement de la Ville et de la Métropole aux objectifs du COM tels qu'exprimés dans le dossier d'enquête publique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - « Relier l'A750 à l'A709 ; - Assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'Ouest en complétant le réseau armature de contournement urbain local ; - Contenir la circulation d'échange péri-urbaines et de transit sur un itinéraire adapté afin de rendre son usage à la voirie secondaire des quartiers traversés ; - Valoriser les accès au réseau multimodal. » <p>Cette infrastructure multiscalaire permet de connecter le territoire, que ce soit entre le centre de la France et le bassin méditerranéen, ou aux niveaux régional, départemental, métropolitain et interquartiers.</p> <p>Pour Montpellier et les communes de sa première couronne, il répond aussi à des exigences fortes en termes environnemental, de santé et de sécurité publiques.</p> <p>En effet, en libérant l'espace public urbain de la circulation de transit qui vient aujourd'hui polluer l'environnement et la sécurité de nombreux quartiers, il permet de favoriser le développement des transports en commun et des mobilités actives (cycles, marche à pied...) en ville.</p> <p>Il permet en outre de gérer correctement la desserte des centres-villes, des quartiers et des pôles économiques et de participer ainsi à l'amélioration de l'attractivité de nos collectivités.</p> <p>Ces objectifs ne peuvent être atteints que si le contournement de Montpellier s'inscrit dans un dispositif multimodal coordonné entre la Métropole et les autres collectivités du grand territoire dans lequel il s'insère. Depuis mon élection, je m'attache à renouer le dialogue avec l'Etat, la Région, le Département, les villes et EPCI du grand bassin de vie de Montpellier et au-delà, pour que nos projets respectifs, à commencer par les grandes infrastructures, s'inscrivent dans une vision cohérente d'aménagement durable du territoire et notamment de transition vers des mobilités alternatives à l'autosolisme.</p> <p>C'est ainsi que la Ville et la Métropole défendent fermement une conception intermodale du contournement de Montpellier lui-même, en cohérence avec la récente loi d'Orientation sur les Mobilités promulguée le 24 décembre dernier, ce qui implique notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de rendre possible l'aménagement de voies réservées aux transports en commun (par exemple sur des bandes d'arrêt d'urgence adaptées à cet effet), susceptibles 	<p>Monsieur le Président, Maire émet un avis favorable au projet assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.</p> <p>Pour un aménagement plus pacifié, la faisabilité d'une restriction de la vitesse à 70 km/h sera étudiée afin de vérifier si elle est conforme à l'objectif de fluidité du trafic. 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. Les thématiques des accompagnements paysagers sont prévus au projet.</p> <p>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.</p> <p>L'échangeur proposé couvre la totalité des échanges entre le COM et l'A709.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>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)</p> <p>Le mouvement COM vers contre-allées est assuré pour partie à l'échangeur de Rieucoulon, et pour autre partie au demi-diffuseur de Bellevue.</p> <p>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</p>	<p>Dans sa réponse au Maire de Montpellier, Président de Montpellier Méditerranée Métropole, je relève que le M.O. s'engage à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • étudier la faisabilité d'une restriction de la vitesse à 70 Km/h en conformité avec l'objectif de fluidité du trafic et d'un aménagement pacifié, • évaluer la faisabilité et le coût des bretelles supplémentaires permettant de reporter certains des mouvements de la RM 612 au niveau de l'échangeur Sud, tout en satisfaisant aux obligations de sécurité routière. <p>Je relève également, comme dans ses réponses à la Présidente de la Région Occitanie et au sénateur de l'Hérault, Jean-Pierre Grand, concernant le financement du projet, le M.O. envisage un adossement du COM à la concession de Vinci-ASF jusqu'au demi-diffuseur de Bellevue, voire jusqu'au carrefour dénivelé de Rieucoulon.</p>

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>de favoriser le déplacement de ces derniers, en particulier au bénéfice des usagers « pendulaires » en échanges entre les territoires voisins et la Métropole,</p> <ul style="list-style-type: none"> - de concevoir systématiquement tous les échangeurs du COM en compatibilité avec l'aménagement de PEM (Pôles d'échanges multimodaux) qui lui seront directement connectés, afin de privilégier les transferts modaux vers les transports en commun et les modes actifs sur le territoire métropolitain, - d'accompagner le COM par la réalisation de pistes cyclables offrant des trajets sécurisés, lisibles et confortables nord-sud aussi bien qu'en franchissement de cette infrastructure, - d'adopter une géométrie du COM conforme à ces objectifs intermodaux ce qui nécessite de retenir une vitesse de référence de 70 km/h, cohérente avec les autres sections du contournement de Montpellier déjà réalisées, en particuliers la RM 65. <p>Dans les phases ultérieures d'études, l'intégration du projet dans le territoire doit être finement étudiée pour limiter au maximum ses impacts. Cela passe tout particulièrement par une approche de type « boulevard urbain » permettant à la fois de réduire ses impacts sur le territoire et de connecter les voiries structurantes alentour, des études hydrauliques poussées, notamment sur la Mosson, une insertion paysagère fine et une limitation des emprises.</p> <p>L'atteinte de ces objectifs sera favorisée par l'adoption d'une vitesse de référence de 70 km/h pour la conception du projet. En effet la prise en compte d'une vitesse raisonnable permet à la fois de compacter l'infrastructure et ses échangeurs, tout autant que de répondre à nos objectifs en termes de santé publique, de qualité environnementale, mais aussi de sécurité des déplacements.</p> <p>Cette vitesse de référence raisonnable doit aussi permettre de répondre à une forte demande de nos collectivités, à savoir que le nouvel échangeur à créer sur l'A709 intègre le raccordement direct de la RM 612 au COM et à l'A709. Ce raccordement direct est indispensable à la bonne connexion du grand territoire de Sète à Montpellier et à l'évitement d'une saturation supplémentaire du réseau urbain au droit de Montpellier et de Saint-Jean-de-Védas, déjà très sollicité par les pôles d'activités et commerciaux existants dans les secteurs de la Condamine et du Mas de Grille.</p> <p>Compte tenu de la contraction des ressources publiques, et sachant que certaines sections existantes du tracé présentent des caractéristiques rendant leur aménagement moins urgent, je considère que l'adossement du COM à la concession ASF, et tout particulièrement la section de l'échangeur COM-A709-RD612 jusqu'à l'échangeur du Rieucoulon, ainsi que l'échangeur Nord entre Juvignac et Montpellier, est une hypothèse à laquelle je suis particulièrement attachée, et qui doit être très sérieusement étudiée.</p>	<p>satisfaire aux obligations de sécurité routière avec ce type de géométrie.</p> <p>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 contrats de plan et évoque également l'hypothèse d'une participation du concessionnaire Vinci autoroute au titre de l'amélioration de son réseau. Une telle participation est envisagée jusqu'au demi-diffuseur de Bellevue, voire jusqu'au carrefour dénivelé de Rieucoulon.</p> <p>Les précisions suivantes peuvent être apportées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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€. • Le prochain CPER 2021-2027 devrait préciser les grandes priorités en matière de mobilité pour la prochaine contractualisation « mobilité » qui prendra effet à compter de 2023. <p>En regard des règles nationales et européennes relatives à la contractualisation avec les sociétés autoroutières, l'adossement du COM à la concession ASF peut être envisagé de l'échangeur avec l'A709 jusqu'au carrefour dénivelé de Rieucoulon ; cette option sera proposée lors de la prochaine contractualisation Etat – ASF.</p>	

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
5.4. Monsieur Christian TEYSSÈDRE, Maire de Rodez, Président de Rodez Agglomération		
<p>Maire de Rodez et de Président de Rodez Agglomération, je souhaiterais pouvoir défendre le projet de contournement ouest de Montpellier. En effet, comme vous devez le savoir, nombreux sont les Aveyronnais et Ruthénois qui empruntent très régulièrement l'A750 ou l'A9 pour venir séjourner dans l'Hérault ou dans l'Aude. La proximité de notre territoire, tourné vers la Méditerranée, fait que nous sommes également concernés par les aménagements routiers qui sont en projet dans ces départements. Aménagements routiers qui doivent être aujourd'hui repensés pour mieux connecter les territoires et les Hommes.</p> <p>Ce projet, qui a vocation à relier l'A750 à l'A709, serait de nature à fluidifier la circulation et à réduire les temps de trajet des nombreux usagers de cet itinéraire.</p> <p>Au-delà, cette infrastructure permettrait de séparer la circulation de transit qui nuit à l'environnement, à la sécurité et au cadre de vie des habitants des quartiers situés en proximité de cet axe de la desserte inter-urbaine de la commune de Montpellier pour ses riverains. Il serait de nature à mettre fin à une saturation du réseau occasionnant pollution, ralentissement et dangers en matière de sécurité routière.</p> <p>Pour l'ensemble de ces raisons, il m'apparaît souhaitable de soutenir un projet de type « boulevard urbain », adapté aux usages, cohérent en matière d'aménagement du territoire et respectueux de l'environnement et des habitants.</p>	<p>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.</p>	<p>Je retiens que le Maire de Rodez, Président de Rodez agglomération, soutien un projet de type « boulevard urbain », adapté aux usages, cohérent en matière d'aménagement du territoire, respectueux de l'environnement et des habitants, et permettant de mieux connecter les territoires et les hommes.</p>

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
5.5. Monsieur Jean-François SOTO, Président de Vallée de l'Hérault communauté de communes		
<p>Au regard de leur attractivité, la Métropole et ses territoires voisins sont aujourd'hui au cœur d'une réelle dynamique de développement. Aussi, les accès et déplacements sur l'aire urbaine de la Métropole sont un enjeu majeur et sont clairement identifiés dans les Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET) et Schémas de Cohérence Territoriaux (SCoT) des différentes collectivités de ce bassin de vie.</p> <p>En effet, au cœur du premier bassin d'emploi du Département, mais aussi situé sur l'arc méditerranéen, axe majeur de circulation, l'organisation des infrastructures routières de la Métropole doit permettre d'une part de faciliter le contournement pour les flux de transit, d'autre part de faciliter les accès à Montpellier aujourd'hui saturés pour améliorer les déplacements pendulaires.</p> <p>Si le déplacement du tronçon sud de l'A9 et la réalisation du contournement nord couvrent partiellement ces besoins, le manque d'équipements structurants à l'ouest de Montpellier conduisent à la saturation de l'entrée de l'aire urbaine, mais aussi des autres axes de circulation de la Métropole, et impactent directement les habitants de la Vallée de l'Hérault.</p> <p>A ce titre, le projet de contournement Ouest de Montpellier engagé par Montpellier Méditerranée Métropole vient compléter le réseau actuel et constitue une pièce importante du système structurant de désengorgement.</p> <p>Avec plus de 13 000 déplacements jour depuis la Vallée de l'Hérault vers la Métropole, cette entrée ouest est un enjeu majeur pour les habitants de notre communauté de communes, et le projet de contournement Ouest de Montpellier répond pleinement aux enjeux du territoire car il permet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • D'assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'Ouest en complétant le réseau armature du contournement urbain routier, • De relier l'A750 et l'A709 pour faciliter les flux en transit, • De valoriser les accès au réseau multimodal pour limiter le trafic routier vers le centre urbain et conforter en ce sens les engagements de la Communauté de communes Vallée de l'Hérault dans la réalisation de son Pôle d'Echange Multimodal sur Gignac. <p>Pour ces différentes raisons et pour faciliter les trajets quotidiens des habitants de notre territoire, la Communauté de communes Vallée de l'Hérault apporte son soutien total à la Métropole dans la réalisation du contournement ouest de Montpellier.</p>	<p>Monsieur le 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.</p>	<p>Je note que pour le Président de Vallée de l'Hérault communauté de communes, le projet du COM est d'une très grande importance pour les habitants de la Vallée de l'Hérault car il répond aux enjeux majeurs de l'aire urbaine de Montpellier en permettant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • D'assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'Ouest en complétant le réseau armature du contournement urbain routier, • De relier l'A750 et l'A709 pour faciliter les flux en transit, • De valoriser les accès au réseau multimodal pour limiter le trafic routier vers le centre urbain et conforter en ce sens les engagements de la Communauté de communes Vallée de l'Hérault dans la réalisation de son Pôle d'Echange Multimodal sur Gignac
5.6. Monsieur Jean-François SOTO, Maire de Gignac, Président de Vallée de l'Hérault communauté de communes		
<p>La ville de Gignac se situe au centre du département de l'Hérault, au croisement des autoroutes A75 et A750 qui l'on mise à 20 mn de la métropole. C'est un carrefour stratégique où se croisent les flux des migrations pendulaires et les flux touristiques.</p> <p>Depuis de nombreuses années, l'accessibilité de Gignac et du Cœur d'Hérault est pénalisée par le chainon manquant qu'est le barreau constitué par le Contournement</p>	<p>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.</p>	<p>Le Maire de Gignac souligne que le projet du contournement Ouest de Montpellier est en panne depuis trop longtemps et que ce barreau manquant freine le développement du Cœur d'Hérault et la ville de Gignac.</p>

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>Ouest de Montpellier. Il manque à la cohérence de la mobilité dans le département et notamment au piquage de l' A75 sur l' A9 et l' A709 au niveau de Saint Jean de Védas.</p> <p>Il n'y a qu'à se rendre le matin de Gignac à l'aéroport par exemple pour mesurer l'ampleur du goulot d'étranglement que constituent les voies actuelles : le bouchon est continu du rondpoint de Lavérune à la zone d'activité de la Lauze à Saint Jean de Védas.</p> <p>Ce projet de contournement est en panne depuis trop longtemps. Ce barreau manquant freine le développement du Cœur d'Hérault et la ville de Gignac est donc extrêmement favorable à sa réalisation.</p> <p>Les liaisons entre le Cœur d'Hérault et la métropole sont constantes et dans les deux sens et ne peuvent qu'être amenées à s'amplifier. C'est dans l'intérêt conjoint de ces deux territoires que nous nous positionnons pour une mise en œuvre rapidement du Contournement Ouest.</p>		C'est donc dans l'intérêt du « Cœur d'Hérault » et de la Métropole que le COM soit mis rapidement mis en œuvre.

5.7. Monsieur François RIO, Maire de Saint-Jean-de-Védas

<p>Le Contournement Ouest de Montpellier (COM) vise des objectifs multiples:</p> <ul style="list-style-type: none"> Assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'Ouest en complétant le réseau armature du contournement urbain routier, Relier l'A750 et l'A709, Contenir la circulation d'échanges périurbains et de transit sur un itinéraire adapté, afin de rendre son usage à la voirie secondaire dans les quartiers traversés, Valoriser les accès au réseau multimodal pour limiter le trafic routier vers le centre urbain. <p>Le choix des aménagements répond bien aux objectifs et enjeux du territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> La 2x2 voies homogénéisée sur l'ensemble du tronçon, contribue à fluidifier le trafic et à améliorer la perception de la voirie, Les échangeurs dénivelés permettent de ne pas couper les voies traversantes concourant également à la fluidité du trafic, Les centres urbains sont décongestionnés grâce au rétablissement des voiries secondaires, rendues à leur usage premier, Les dessertes vers le réseau multimodal sont rendues plus accessibles, favorisant les modes alternatifs vers le centre-ville, La sécurisation des circulations douces favorise également les modes alternatifs, Les dessertes vers les zones commerciales sont maintenues, ne nuisant pas à leur développement économique. 	<p>La création de l'échangeur Sud avec l'A709 permet d'atteindre l'objectif de fluidité, mais également celui de délestage des voiries 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.</p> <p>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.</p> <p>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 Rieu Coulon et, enfin, sur tous les secteurs plus urbains du Mas de Grille.</p> <p>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</p>	<p>Je note que le M.O. étudiera ultérieurement la faisabilité d'un ajout de bretelles à l'échangeur Sud avec l'A709 à la suite de la demande du Maire de Saint-Jean-de-Védas. D'autre part le M.O. en réponse également aux observations du Maire de Saint-Jean-de-Védas précise que :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les franchissements du COM sont prévus avec des pistes cyclables confortables sur l'ensemble du projet, La référence au risque inondation est présente dans le dossier de Mise en compatibilité des documents d'urbanisme, la limitation de l'impact du projet routier sur la qualité de l'air et la santé est prise en compte ainsi que l'aspect paysager et acoustique, <p>Je relève également, comme dans ses réponses ci-dessus concernant le financement du projet, le M.O. envisage un adossement du COM à la concession de Vinci-ASF jusqu'au demi-diffuseur de Bellevue, voire jusqu'au carrefour dénivelé de Rieu Coulon.</p>
--	---	---

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>De part son importance stratégique en termes de maillage du réseau routier sur le territoire et au regard des enjeux de mobilité, le Contournement de Montpellier doit contribuer au développement d'une véritable offre multimodale.</p> <p>Toutefois, dans le cadre du projet du COM présenté à l'enquête publique, je demande de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • compléter la configuration projetée de l'échangeur Sud pour permettre le raccordement direct de la RD 612 au COM afin de dissocier les flux de transit des flux d'échange au niveau des zones commerciales, • prendre en compte d'une manière globale des modes actifs sur chaque établissement de voirie, • compléter avec la référence au Plan de Prévention du Risque Inondation de la commune ; les zones rouges et bleues inscrites au PPRI ayant un caractère réglementaire, • réétudier la configuration de la section comprise entre l'échangeur du Rieu coulon et le passage de la ligne 2 du tram pour garantir une meilleure intégration paysagère <p>Je souhaite également :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des précisions sur la mise en œuvre envisagée de matériaux absorbants dans les parties verticales de la trémie pour limiter la réverbération du bruit, car les cartes spécifiques de contribution sonore du projet de jour et de nuit ne sont pas renseignées sur cette section. • la végétalisation des talus pour réduire les émissions de polluants et l'intervention au niveau de la propagation des polluants, et ainsi limiter l'impact du projet routier sur la qualité de l'air et la santé. <p>Concernant le projet de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) pour le COM je demande que le dossier soit complété de la référence au Plan de Prévention du Risque d'inondation (PPRI) de la commune, les zones rouges et bleues inscrites au PPRI ayant un caractère réglementaire.</p> <p>Enfin, le plan de financement du projet n'étant pas établi et compte tenu de l'urgence à réaliser ce projet attendu depuis très longtemps par les habitants de notre commune et de la situation économique et sociale de notre pays, je propose pour son financement un adossement du tronçon à la concession autoroutière de VINCI ASF qui est en capacité de réaliser ces travaux rapidement en contrepartie d'un allongement de la durée de sa concession.</p> <p>En conséquence, j'émet un avis favorable au projet présenté à l'enquête publique relatif au Contournement Ouest de Montpellier sous réserve de la prise en compte de mes remarques.</p>	<p>hydraulique et le traitement des eaux de la plateforme, pour ne pas accroître le risque.</p> <p>Un traitement paysager est prévu pour accompagner la totalité du tracé du COM.</p> <p>Les niveaux sonores ont été mesurés dans la situation actuelle, et leur évolution a été modélisée.</p> <p>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.</p> <p>Des principes d'implantation sont déjà présentés dans le dossier ; les besoins de dispositifs anti-bruit seront affinés dans les phases d'étude postérieures.</p> <p>Pour le secteur en trémie, les pages 295 et au-delà de l'étude d'impact, montrent le niveau sonore modélisé.</p> <p>La définition exacte des matériaux utilisés pour la construction de la trémie sera définie avec précision dans la prochaine phase d'étude.</p> <p>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.</p> <p>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 contrats de plan et évoque également l'hypothèse d'une participation du concessionnaire Vinci autoroute au titre de l'amélioration de son réseau. Une telle participation est envisagée jusqu'au demi-diffuseur de Bellevue, voire jusqu'au carrefour dénivelé de Rieu coulon.</p> <p>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€.</p>	

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
	<p>Le prochain CPER 2021-2027 devrait préciser les grandes priorités en matière de mobilité pour la prochaine contractualisation « mobilité » qui prendra effet à compter de 2023.</p> <p>En regard des règles nationales et européennes relatives à la contractualisation avec les sociétés autoroutières, l'adossement du COM à la concession ASF peut être envisagé de l'échangeur avec l'A709 jusqu'au carrefour dénivelé de Rieucoulon ; cette option sera proposée lors de la prochaine contractualisation Etat – ASF.</p>	
5.8. Monsieur Jean-Luc SAVY, Maire de Juvignac		
<p>Par la présente et en tant que Maire de la commune de Juvignac depuis 2014, je souhaite apporter mon avis sur le projet présenté.</p> <p>De part sa situation géographique à l'ouest de Montpellier, la Ville de Juvignac se situe à "l'extrémité est" de l'autoroute A750 que les usagers en provenance de l'ouest héraultais, mais également de Toulouse et Clermont-Ferrand, empruntent massivement tous les matins pour contourner Montpellier par le sud ou par le nord.</p> <p>A ce jour, l'absence de connexion entre l'A709 et l'A750, que ce soit par le LIEN au nord ou par le COM au sud, pénalise fortement l'activité sociale, économique, mais également l'environnement et donc la dynamique générale de l'ouest métropolitain - et de Juvignac en particulier -, d'autant que le franchissement de la rivière de la Mosson, séparant l'ouest Héraultais de Montpellier est restreint à deux ponts, tous deux situés sur la commune de Juvignac.</p> <p>Bien entendu, le COM ne doit pas conduire à augmenter massivement le trafic thermique et carboné, mais à l'encadrer clairement pour en modifier sa morphologie : favoriser les déplacements doux et actifs, les transports en commun, abaisser significativement la vitesse très en amont de St Georges d'Orques par l'aménagement et la végétalisation, connecter le COM avec le futur pôle d'échange multimodal (PEM) inscrit au SCOT pour retenir le flux de l'A750 en amont.</p> <p>Je suis donc extrêmement favorable à la réalisation d'un projet COM qui soit respectueux à la fois des usages futurs incluant donc les modes de déplacement alternatifs à la voiture thermique de surcroit individuelle -, de l'environnement, de la biodiversité et du climat, tout en établissant des connexions apaisées pour contourner la ville de Montpellier.</p> <p>Il convient en effet de produire un équipement public de très grande qualité environnementale et architecturale pour le bien-être de tous.</p>	<p>Monsieur le maire émet un avis favorable au projet assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>On arrive donc à une hausse significative du trafic entre 2017 et 2028 et au-delà.</p> <p>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 répartissent 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.</p> <p><i>On constate alors que la réalisation du COM n'engendre pas de hausse de trafic substantiellement supérieure au schéma « fil de l'eau ».</i></p> <p>Par ailleurs, un des objectifs du COM est de faciliter l'accès aux transports en commun.</p>	<p>Je note que le Maire de Juvignac est très favorable au projet du COM car l'absence de connexion entre l'A709 et l'A750, que ce soit par le LIEN au nord ou par le COM au sud, pénalise fortement l'activité sociale, économique, mais également l'environnement et donc la dynamique générale de l'ouest métropolitain et de Juvignac en particulier.</p>

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
	<p>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.</p> <p>Enfin, le tracé retenu emprunte un corridor routier très majoritairement existant, ce qui limite l'artificialisation de nouveaux espaces, donc l'impact environnemental, et s'accompagne d'un traitement paysager.</p>	
5.9. Monsieur William ARS, Maire de Cournonterral		
<p>En qualité de Maire de Cournonterral je suis favorable à la réalisation du contournement ouest de Montpellier (COM).</p> <p>En effet, cette liaison me paraît indispensable pour fluidifier la circulation de transit Nord-Sud et finaliser ainsi, dans sa partie ouest, une rocade qui fait aujourd'hui cruellement défaut à Montpellier.</p> <p>Pour autant, cet aménagement ne me paraît pas de nature à régler seul, et durablement, les problèmes rencontrés au quotidien par les populations des communes de l'ouest de la métropole.</p> <p>Cela devrait certes améliorer les conditions de circulation, en articulation avec la réalisation du pont Gennevaux, mais doit s'inscrire dans une réflexion plus globale faisant la part belle aux mobilités douces et aux transports en commun.</p> <p>Cette connexion multimodale de l'ouest métropolitain à la ville centre est d'autant plus urgente que les difficultés rencontrées par nos populations pour rejoindre leur lieu de travail constituent également une inégalité d'accès aux services publics, à l'enseignement, à la santé, à la culture, et aux infrastructures sportives.</p> <p>Mon « prisme » cournontenalais m'amène à souligner que l'implantation prochaine d'un lycée sur ma commune n'est envisagée qu'avec un réseau de transports en commun renforcé, si possible en site propre, et le moins consommateur possible d'espaces naturels.</p> <p>En résumé, je dis oui au COM, mais en lien avec la finalisation de la ligne 5 de tram, et le cas échéant son prolongement par des bus à haut niveau de service.</p>	<p>Monsieur le Maire émet un avis favorable au projet assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.</p> <p>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.</p> <p>Le prolongement de la ligne 5 correspond à un choix d'exploitation de l'autorité compétente, Montpellier Méditerranée Métropole.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Je note que le Maire de Cournonterral est très favorable au projet du COM car il manque cruellement une rocade à l'Ouest de Montpellier pour fluidifier une circulation Nord-Sud.</p> <p>Il souligne également l'inégalité d'accès aux services publics, à l'enseignement, à la santé, à la culture, et aux infrastructures sportives que subissent les populations de l'Ouest montpelliérain dû à l'absence d'une rocade multimodale pour fluidifier une circulation de transit Nord-Sud.</p> <p>Il demande aussi que ce projet s'inscrive dans une réflexion plus globale faisant la part belle aux mobilités douces et aux transports en commun.</p>

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
5.10. Madame Michelle CASSAR, Maire de Pignan		
<p>En ma qualité de Maire de Pignan, je suis favorable au Contournement Ouest de Montpellier. Toutefois, cette infrastructure devra n'être qu'une partie des travaux à engager pour améliorer les transports à l'Ouest de Montpellier. Il est nécessaire d'avoir une réflexion d'ensemble en intégrant la ligne 5 du tramway mais aussi l'augmentation des fréquences des bus, la création de nouvelles lignes de bus à haut niveau de service mais aussi la création de pistes cyclables.. De nombreux Pignanais mais aussi les habitants des villages de l'Ouest utiliseront les transports en commun et laisseront leurs véhicules chez eux s'ils mettent moins de temps pour se rendre sur leurs lieux de travail en prenant les transports en commun. Par ailleurs, nous contribuerons ainsi à lutter contre le réchauffement climatique et à améliorer la qualité de l'air.</p> <p>En conséquence : OUI pour le contournement Ouest mais n'oublions pas les citoyens qui continuent à se retrouver coincés dans les bouchons chaque jour. Trouvons rapidement des solutions à ces problèmes, il s'agit d'une priorité.</p>	<p>Madame la maire émet un avis favorable au projet assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous</p> <p>Un des objectifs du COM est de faciliter l'accès aux transports en commun.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>La Maire de Pignan est favorable au COM mais devra être, selon elle, qu'une partie des travaux à engager pour améliorer les transports à l'Ouest de Montpellier qui nécessite une réflexion d'ensemble en intégrant la ligne 5 du tramway mais aussi l'augmentation des fréquences des bus, la création de nouvelles lignes de bus à haut niveau de service et de pistes cyclables.</p> <p>Pour la Maire de Pignan il y a une priorité à trouver des solutions permettant aux habitants des villages de l'Ouest de se rendre, sans perte de temps, sur leurs lieux de travail en utilisant des transports en commun.</p>
5.11. Monsieur Jean-François AUDRIN, Maire de Saint-Jean-d'Orques		
<p>Parce que la situation de milliers d'automobilistes est chaque jour toujours plus inadmissible (dizaines de kilomètres de bouchons, plus d'une heure de trajet matin et soir pour aller au travail à Montpellier et regagner son domicile le soir...), j'avais en novembre 2018 lancé un appel à la mobilisation pour que les maires de la Métropole de Montpellier se mobilisent et enjoignent l'État à prendre ses responsabilités. Une pétition en ligne et papier avait alors reçue de très nombreuses signatures envoyées au président de la République. Face à la gronde grandissante et légitime de ces usagers de la route, il est IMPERATIF que le Contournement Ouest de Montpellier (COM) voit rapidement le jour afin de désengorger nos routes. et mettre fin au supplice de nos concitoyens. Chaque jour, voilà ce que subissent les automobilistes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plus d'une heure de trajet le matin pour rejoindre leur lieu de travail basé à Montpellier - Plus d'une heure de trajet le soir pour regagner leur domicile - Des dizaines de kilomètres de bouchons toujours plus importants 	<p>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.</p>	<p>Le Maire de Saint-Georges-d'Orques estime qu'il est impératif que le COM se réalise rapidement afin de mettre fin à l'engorgement des routes et aux dizaines de kilomètres de bouchons toujours plus importants.</p>

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
5.12. Monsieur Roger CAIZERGUES, Maire de Lavérune		
<p>Globalement, la commune de Lavérune n'est pas opposée à la réalisation du contournement ouest de Montpellier. Elle souhaite apporter cependant les observations et réserves ci-dessous : - concernant les enjeux environnementaux, nous souhaitons que la consommation des espaces agricoles et naturels soit la plus réduite possible et que des mesures compensatoires et préventives adaptées s'appliquent sur les terres agricoles impactées, notamment les AOC Saint Georges et Grès de Montpellier, la biodiversité, les paysages et les risques d'accroissement des crues liées aux infrastructures. La commune demande à ce que le corridor trame verte partant du château de l'Engarran vers la zone Rieucoulon de Saint Jean de Vedas ne puisse pas faire l'objet d'interruption ou d'empiétement préjudiciables à sa fonction.</p> <p>- concernant les enjeux liés aux déplacements, nous souhaitons que les bandes d'arrêt d'urgence puissent être transformées en sites propres pour les bus et que l'itinéraire cyclable soit bien ajusté dans son tracé, sa dimension et les aménagements de franchissement et respecte le principe de continuités cyclables avec l'existant. La réalisation de l'échangeur de Gennevaux, qui a fait l'objet d'un aménagement dans le cadre du projet de la ligne 5, est très attendue mais ne résoudra pas à lui seul l'impact important des flux de circulation affectant fortement notre commune. De façon plus globale, il conviendra de repenser les modalités de circulation desservant l'ouest de Montpellier. Quant à l'arrivée du tramway au rond-point de Septimanie à l'entrée de la commune avec un parking de 60 places (rapidement saturé), nous pensons qu'elle ne réglera pas le problème des véhicules traversant la commune mais au contraire entraînera un accroissement de ces nuisances. Par ailleurs, la politique communale est de maintenir un espace agricole et naturel entre l'arrivée du tramway au rond-point Gennevaux et la zone urbaine actuelle de Lavérune. Cet espace est nécessaire à la qualité de vie des habitants (actuels et futurs) et ne doit pas être urbanisé. C'est le lieu où existent le château de l'Engarran, le domaine de Biar, les AOC Saint Georges, les interventions communales pour développer l'agriculture péri urbaine (vergers d'oliviers, location de terrains communaux à des agriculteurs, accueil d'apiculteurs, ...), toutes des actions allant dans le sens d'une non urbanisation de cet espace. C'est aussi une zone en partie inondable. Sa vocation de trame verte et de protection de la biodiversité et des paysages est à préserver (SCOT). Nous préconisons la réalisation d'une voie à haut niveau de service à partir de l'échangeur de Gennevaux vers Lavérune et les communes de l'ouest Montpellier.</p> <p>Pour faire suite aux considérations ci-dessus évoquées, le contournement ouest de Montpellier doit être résitué dans le cadre d'une vision prospective globale de l'aménagement de notre territoire, comprenant la mise en œuvre de la LICOM (liaison intercommunale à l'ouest de Montpellier) et la finalisation du LIEN (liaison intercommunale d'évitement nord de Montpellier). Afin de poursuivre sa politique environnementale (développement de l'agriculture en circuit court, pérennisation des espaces préservés, gestion des zones humides de la Mossone...) la commune de Lavérune sollicite le bénéfice de mesures compensatoires par rapport aux ouvrages qui vont être réalisés.</p>	<p>Monsieur le maire émet un avis favorable au projet assorti de remarques auxquelles la Maîtrise d'Ouvrage répond ci-dessous.</p> <p>Le tracé retenu emprunte un corridor routier très majoritairement existant, ce qui limite l'artificialisation de nouveaux espaces naturels et agricoles.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les bandes d'arrêt d'urgence sont dimensionnées pour permettre un partage des usages avec les transports en commun.</p> <p>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.</p> <p>Il en va de même concernant le développement de l'offre de transports en commun sur le secteur ouest de la Métropole.</p> <p>La mise en compatibilité des PLU des communes dans le cadre du projet ne prévoit aucun changement du zonage en faveur de l'accroissement des zones urbanisables. Cette règle s'applique au secteur à l'ouest du carrefour Gennevaux. Par ailleurs, aucun changement de zonage n'est prévu au niveau des rives de la Mossone qui resteront en zones agricoles ou naturelles telles qu'actuellement.</p>	<p>Je note que le Maire de Lavérune n'est pas opposé à la réalisation du COM et que le M.O. répond à ses souhaits de protection de l'environnement.</p>

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
5.13. Monsieur Aurélien MANENC, Maire de Lunas		
<p>Depuis de nombreuses années, la préfecture de l'Hérault est une locomotive pour notre département. A cet état de fait s'ajoute une attractivité naturelle du département qui induit un solde migratoire positif pour la zone urbaine de Montpellier mais également pour les territoires du nord Hérault.</p> <p>A la faveur de l'aménagement de l'A750 et de l'A75, et de la performance des transports en commun, les communes du nord de l'Hérault dont Lunas ont pu accueillir des nouveaux habitants dont certains travaillent dans la métropole ou dans ses alentours. Ainsi, l'aménagement du COM ne concerne pas que Montpellier mais il s'inscrit dans une logique d'équilibre de territoire et bénéficiera aux populations des communes des hauts cantons dont Lunas qui viennent travailler à Montpellier et dans ses alentours et qui n'ont pu résider dans la métropole.</p> <p>Le COM permettra ainsi de conforter les logiques de complémentarités entre le rural et l'urbain, en autorisant des connexions aisées entre ces espaces. De plus le COM permettra des déplacements vers l'est de l'Hérault, l'aéroport de Montpellier, la nouvelle gare et les stations balnéaires qui sont aujourd'hui quasiment interdit aux habitants du centre Hérault et des hauts cantons tant les délais de transit sont démesurés. De nouvelles mobilités collectives émergeront assurément grâce à cet axe de communication. Ainsi le COM renforcera les territoires ruraux en les sortant de l'image d'arrière-pays terrain de week-end des urbains, et les inclura en facilitant les déplacements dans un ensemble unique,</p> <p>Les élus de Lunas émettent ainsi un avis favorable à ce projet .</p>	<p>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.</p>	<p>Le Maire de Lunas estime que le COM ne concerne pas seulement Montpellier mais s'inscrit dans une logique d'équilibre de territoire entre le rural et l'urbain et bénéficiera aux populations des communes des hauts cantons dont Lunas qui viennent travailler à Montpellier et dans ses alentours</p>

6.OBSERVATIONS DES ASSOCIATIONS

11 associations se sont exprimées soit par une contribution sur le registre dématérialisé, soit par l'envoi d'un courrier :

1. Saint-Jean-Environnement,
2. Collectif ceinture verte,
3. Mossone Coulée Verte,
4. Vélocité Montpellier,
5. Groupe local Greenpeace de Montpellier
6. France Nature Environnement,
7. La France Insoumise,
8. Collectif SOS Oulala,
9. Paysage de France,
10. Juvignac Urbanisme Environnement,
11. Europe Écologie les Verts, Génération écologie, Parti animaliste.

Toutes ces associations sont défavorables au projet du Contournement Ouest de Montpellier.

L'analyse des observations de ces associations est présentée dans le tableau ci-après.

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
6.1. Saint-Jean Environnement		
<p>1- Les grands principes du projet : besoins, objectifs.</p> <p>Question à la DREAL :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peut-elle expliquer pourquoi le choix d'une liaison autoroutière s'imposerait-t-elle ? Et pourquoi n'a-t-on pas fait un vaste panorama des différentes options d'ouvrages et de modes de déplacement, montrant les avantages et inconvénients des différents choix possibles, sans omettre à priori des solutions plus innovantes, voire ne rien faire ? • Comment peut-elle honnêtement démontrer la réduction du trafic dans les bourgs riverains (St Jean de Védas), grâce à un COM autoroutier ? • A-t-elle pris la mesure des changements économiques et sociétaux, rendus nécessaires, qui se mettent en place et visant à réduire massivement l'impact des transports routiers et l'usage des véhicules individuels ? • Peut-on connaître plus précisément les hypothèses permettant de chiffrer l'évolution du trafic et sa distribution, et donner clairement les fourchettes d'incertitude sur les chiffres annoncés ? <p>2- La Concertation et L'Information du Public. Une concertation non sincère.</p> <p>Lors de la Concertation Publique de 2016, le Maître d'Ouvrage a jugé inutile de saisir la Commission Nationale des Débats Publics. Pourtant l'importance du projet aurait justifié que cette Commission intervienne pour garantir la bonne</p>	<p><u>1- Grands principes du COM ; besoins, objectifs</u></p> <p>1 – 1 : Objectif principal du projet</p> <p>Le principe d'aménagement par le renforcement d'un axe routier est justifié par l'ampleur de la fréquentation automobile sur cet itinéraire.</p> <p>La définition de l'objet routier est justifiée par l'impératif de fluidité de l'axe, gage d'attractivité qui délestera les voiries secondaires.</p> <p>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.</p> <p>1 – 2 : Besoin exprimé par la Métropole de Montpellier, un boulevard urbain</p> <p>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).</p> <p>Le Maître d'ouvrage étudiera les impacts d'une restriction à 70 km/h, ainsi que demandé.</p> <p>Si l'enjeu de fluidité du trafic est atteint à cette vitesse, une adaptation du projet sur cette question pourra être étudiée.</p> <p>L'aménagement plus urbain (larges trottoirs et mobilier urbain) est prévu sur la section sud, au niveau des contre-allées, et au niveau</p>	<p>Je note que le M.O. répond point par point aux observations et aux questions de l'association Saint-Jean-Environnement et je prends acte de ces réponses.</p> <p>Dans sa conclusion, l'association Saint-Jean-Environnement me demande de prononcer un avis négatif et d'engager le Maître d'Ouvrage à repenser en profondeur son projet (voire à l'abandonner), et à examiner toutes les variantes et solutions de substitution, et à intégrer dans un projet unique, toutes les composantes d'intermodalité, de déplacements apaisés, de mobilités actives, de transports collectifs, de continuités écologiques, et de décloisonnement territorial.</p> <p>Sur ces points, j'observe en préambule que le projet du COM a été l'objet de trois phases de concertation menées en 2004, 2006 et 2016 conduites conformément aux prescriptions des articles L103-2, L103-3 et R103-1 du</p>

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>conduite du débat public. Ce fait suscite des interrogations sur la sincérité du dossier et sur la validité de la procédure.</p> <p>D'une façon générale, l'insuffisance de dialogue avec les associations et le public constitue une entrave à la possibilité d'explorer des solutions de substitution et des pistes de progrès pour l'élaboration du projet. Cette insuffisance constitue une violation du devoir de mener une concertation publique robuste et inattaquable.</p> <p>3- Les considérations sociales et humaines.</p> <p>Question à la DREAL :</p> <ul style="list-style-type: none"> Comment la DREAL a-t-elle pu minorer à ce point l'importance du patrimoine écologique, le fort potentiel d'attractivité du territoire traversé dans toute sa longueur par le COM, et sa vocation d'espace à préserver impérativement pour l'équilibre futur de ces zones périurbaines, futurs quartiers de la grande ville ? 	<p>du carrefour Genneaux, pôle d'échange multimodal secteurs qui ont des vocations d'usage plus local et urbain.</p> <p>1 – 3 : (...) connexion A750 et A709 (...)</p> <p>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.</p> <p>Elle développe son interprétation des évolutions du territoire liées au projet.</p> <p>Ce paragraphe n'appelle pas de réponse de la part du Maître d'Ouvrage.</p> <p>1 – 4 : Évolutions du trafic routier</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>2-La concertation et l'information du public</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>3- Considérations sociales et humaines</p>	<p>code de l'urbanisme. Elles ont permis au public de s'informer sur les objectifs du projet et d'exprimer ses interrogations, suggestions et avis.</p> <p>L'association Saint-Jean-Environnement a participé à ces concertations au cours desquelles elle a pu s'exprimer et faire part de ses observations.</p> <p>De même l'association a participé à l'enquête publique qui s'est déroulé du 21 novembre 2018 au 4 janvier 2019 concernant la révision du Scot de la Métropole qui a été approuvé par délibération du Conseil Métropolitain le 18 novembre 2019 et dans lequel est inscrit sur le « Plan - Plaine Ouest » le contournement Ouest de Montpellier et à la page 166 du DOO l'importance prioritaire de sa réalisation.</p> <p>Dans ces conditions l'association Saint-Jean-Environnement ne peut pas affirmer que la concertation et l'information du public n'a pas été sincère.</p> <p>De plus, en ce qui concerne les variantes du tracé du COM et des solutions de substitution, l'intégration dans un projet unique de toutes les composantes d'intermodalité, de déplacements apaisés, de mobilités actives, de transports collectifs, de continuités écologiques, et de décloisonnement territorial, tous ces points ont bien été examinés au cours des phases de concertation en 2004, 2006 et 2016 et surtout lors de la révision du SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole qui je le rappelle a été approuvé le 18 novembre 2019.</p> <p>En conséquence il ne m'appartient pas de remettre en question les résultats de la concertation, arrêté par le Préfet de l'Hérault, et la définition par le SCoT</p>
<p>4- Les questions d'environnement et d'écologie.</p> <p>Question à la DREAL :</p> <ul style="list-style-type: none"> Quelles sont les chances que le COM tel que proposé puisse être financé dans sa totalité, sans phasage avec ruptures coûteuses de chantier, y compris les Pôles d'Echange Multimodaux et autres aménagements indissociables du projet ? <p>5- Aménagement et Fragmentation du Territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> 5- 1- Variantes et Alternatives au COM-Autoroutier, où sont-elles ? 5- 2- Les Pôles d'Echanges Multimodaux 5- 3- <u>Décloisonnement du territoire</u>, un besoin inconditionnel pour une ville habitable et durable. 5- 4- Les Marcheurs et Piétons, ils ont été totalement oubliés ! 5- 5- Les paysages. 5- 6- Retour de l'agriculture nourricière au plus près des quartiers et des consommateurs. <p>6- Aspects économiques, valorisation des bienfaits et préjudices économiques, environnementaux et humains</p> <ul style="list-style-type: none"> 6- 1- le COM, accélérateur d'urbanisation, et de mitage rural, a des conséquences importantes <p>Question à la DREAL :</p> <p>Peut-elle modéliser l'incidence du COM sur l'étalement urbain au-delà du périmètre d'étude, et de chiffrer ses conséquences démographiques, économiques et écologiques ? Cette réflexion est de nature à éclairer l'impact réel du projet, et sans aucun doute le remettre en question.</p>		

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<ul style="list-style-type: none"> • 6- 2- Evaluations économiques et sociales • 6- 3- Le <u>Surcroît d'étalement urbain</u>, un paramètre économique très important <p>Questions à La DREAL :</p> <p>Pourrait-elle chiffrer avec beaucoup plus de précision et de discernement, selon des hypothèses explicitées en détail, avec leurs fourchettes d'incertitude, les résultats du bilan 'économique' ? Les hypothèses peuvent varier dans de grandes proportions et faire basculer les conclusions.</p> <p>Doit-on prolonger la valorisation économique au-delà des trente prochaines années ? Cela a-t-il un sens tellement les évolutions sont rapides et imprévisibles ? Doit-on garder les indicateurs économiques du passé pour se projeter dans l'avenir ?</p> <p>Nous demandons au Commissaire Enquêteur d'exiger une <u>contre-expertise de l'Evaluation Economique et Sociale du projet par le Secrétariat Général pour l'Investissement</u></p> <p>7- Les aspects réglementaires, les compensations</p> <ul style="list-style-type: none"> • 7- 1- Nuisances sonores • 7-2- Compatibilité du COM avec les documents d'urbanisme et les engagements des collectivités • 7- 3- Compensations agricoles <p>7- 4- Des compensations environnementales négligées ou oubliées</p> <ul style="list-style-type: none"> • 7- 5- La fiscalité, facteur d'étalement urbain et d'éloignement des habitants • 7- 6- La subvention '<u>1% paysage, développement et cadre de vie</u>' , où est-elle ? <p>8- EN CONCLUSION,</p> <p>L'association Saint Jean Environnement estime le projet de COM présenté par la DREAL inacceptable, et demande au Commissaire Enquêteur de prononcer <u>un avis négatif</u> et d'engager le Maître d'Ouvrage à repenser en profondeur son projet (voire à l'abandonner), et à examiner toutes les variantes et solutions de substitution, et à intégrer <u>dans un projet unique</u>, toutes les composantes d'intermodalité, de déplacements apaisés, de mobilités actives, de transports collectifs, de continuités écologiques, et de décloisonnement territorial.</p>	<p>3 – 1 : Nouvelle offre de déplacement rapide, séduisante, contraire à l'intérêt général</p> <p>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.</p> <p>3 – 2 : urbanisation : de nouvelles orientations largement engagées</p> <p>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.</p> <p>Notons que tout autre tracé plus à l'ouest aurait été plus préjudiciable car ne s'appuyant pas sur un axe déjà existant.</p> <p>3 – 3 : L'attrait des territoires traversés, fort potentiel d'attractivité et de tourisme local</p> <p>La Maîtrise d'ouvrage n'a pas négligé les éléments patrimoniaux du secteur.</p> <p>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 déjà existant et prévoyant un accompagnement paysager, le COM s'inscrit dans une démarche de limitation de son impact visuel.</p> <p>4- Environnement et écologie</p> <p>4 – 1 : Le COM, un repoussoir au beau milieu d'espaces à haute valeur environnementale</p> <p>Empruntant un corridor routier déjà existant et prévoyant un accompagnement paysager, le COM s'inscrit dans une démarche de limitation de son impact visuel.</p> <p>4 – 2 : Production de CO₂, NO₂, et autres gaz nocifs</p> <p>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).</p> <p>En conséquence de quoi, tous les calculs basés sur le trafic prennent ces hypothèses en considération. C'est le cas des études air-santé.</p> <p>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.</p>	<p>révisé, des grandes orientations d'aménagement du territoire métropolitain à l'horizon 2040.</p> <p>Par contre je dois m'assurer que le projet du COM est bien compatible avec les prescriptions du Document d'Orientation et d'Objectifs dans lequel je constate qu'effectivement le COM est bien défini comme un objectif prioritaire dans la thématique « Assurer la cohérence entre le réseau de déplacements et l'organisation urbaine, favoriser la mobilité pour tous et à toutes les échelles. » où on peut lire page 166</p> <p>« Deux projets d'infrastructure routière, dont la réalisation est indispensable pour l'organisation des flux automobiles et les rabattements vers les Connexions Métropolitaines, sont en cours :</p> <ul style="list-style-type: none"> • à l'Ouest, le COM aura vocation à assurer la continuité autoroutière entre l'A750 et l'A9 via l'A709 et offrir un itinéraire de contournement ; il doit également permettre d'organiser le développement de l'Ouest de la Métropole, en améliorant l'accessibilité des communes qui souffrent aujourd'hui d'engorgement, • à l'Est, la DEM ... <p>En ce sens, le COM et la DEM sont des projets prioritaires. ».</p> <p>Pour répondre aux objectifs fonctionnels du COM fixés par le SCOT de la Métropole que je rappelle ci-après :</p> <p>« En ce qui concerne les contournements (principalement la boucle COM-A709-DEM-R65) , ils auront notamment comme fonction :</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'être le support d'un projet de territoire alternant séquences urbaines et paysagères ; leur aménagement doit permettre

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
	<p>4 – 3 : Nuisances Sonores et le Stress, leurs conséquences sur la santé</p> <p>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.</p> <p>Le Maître d'ouvrage étudiera les impacts d'une restriction à 70 km/h, ainsi que demandé.</p> <p>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.</p> <p>4 – 4 : Emissions de particules fines</p> <p>Le Maître d'ouvrage étudiera les impacts d'une restriction à 70 km/h, ainsi que demandé.</p> <p>4 – 5 : Emissions de chaleur</p> <p>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.</p> <p>4 – 6 : Est-il acceptable et légitime de <u>sacrifier un territoire</u>, pour satisfaire le « confort » d'autres secteurs</p> <p>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.</p> <p>4 – 7 : Les chantiers, une situation difficile, une souffrance interminable pour les riverains et usagers</p> <p>La réduction du temps de travaux est toujours un objectif dans la réalisation d'infrastructures.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>5- Aménagement et fragmentation du territoire</p> <p>5 – 1 : Variantes et Alternatives au COM-Autoroutier, où sont-elles ?</p>	<p><i>d'assurer une transition urbaine et fonctionnelle entre le Cœur de Métropole et les villes et villages métropolitains ;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>de jouer un rôle d'« axe de distribution urbaine et périurbaine » accueillant une circulation apaisée ;</i> • <i>de faciliter les accès à la Métropole via des axes en radial de pénétration en ville par les transports en commun et les modes actifs ;</i> • <i>de desservir les quartiers et les communes situés de part et d'autre, là où se concentre notamment la majeure partie des zones d'emplois de la Métropole ;</i> • <i>de permettre de libérer l'espace public urbain des flux automobiles parasites transitant actuellement par la ville-centre et les communes de la première couronne ;</i> • <i>de partager l'usage de l'espace public urbain en faveur des transports urbains, des modes actifs pour les riverains et les usagers de ces quartiers.</i> • <i>Il sera mis à profit pour organiser une couronne de Pôles d'Échanges Multimodaux, principalement positionnés, mais pas seulement, aux Connexions Métropolitaines, permettant de capter les flux automobiles et de favoriser les transferts modaux vers les lignes de transport en commun.</i> <p><i>La stratégie de mobilité qui en découle doit permettre d'apaiser les quartiers de la ville-centre et des communes de la première couronne. »</i></p> <p>Le COM a été dimensionné en 2x2 voies pour permettre à la fois le rabattement des véhicules des quartiers et assurer une circulation</p>

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
	<p>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).</p> <p>La dénivellation des carrefours avec une seule voie par sens recréerait les ralentissements aujourd'hui observés.</p> <p>Le type de mur de soutènement du secteur Mas de grille pourra être adapté pour atteindre une emprise minimisée.</p> <p>5 – 2 : Les Pôles d'Echanges Multimodaux</p> <p>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.</p> <p>5 – 3 : Décloisonnement du territoire, un besoin inconditionnel pour une ville habitable et durable</p> <p>Le projet de COM prévoit le rétablissement de toutes les voies de circulation existantes.</p> <p>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.</p> <p>Le rétablissement du chemin des Oliviers est déjà prévu avec un élargissement propre à accueillir une voie cyclable de 3,5 mètres de large.</p> <p>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.</p> <p>5 – 4 : Les Marcheurs et Piétons, ils ont été totalement oubliés</p> <p>Des accompagnements cyclables et piétonniers sont prévus au projet. Ils viennent rétablir et même renforcer les dispositifs existants.</p> <p>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.</p> <p>5- 5- Les paysages</p> <p>Empruntant un corridor routier déjà existant et prévoyant un accompagnement paysager, le COM s'inscrit dans une démarche de limitation de son impact visuel.</p>	<p>fluide du transit entre l'A750 et l'A709 et l'A9.</p> <p>Les vitesses 70 ou 90 Km/h seront adaptées, comme s'engage le M.O., en fonction des secteurs et des études menées ultérieurement.</p> <p>Le COM a été également conçu pour accueillir les PEM et les Bus à haut niveau de service.</p> <p>En ce qui concerne les modes actifs, ils relèvent de la responsabilité de la Métropole et sont bien inscrits dans son SCoT ainsi que sur le projet du COM dans la limite de son périmètre arrêté.</p> <p>Tout au long du déroulement de l'enquête publique, de l'étude du dossier et de l'analyse des observations, j'ai pu constater que ce projet s'inscrivait bien dans une démarche de démocratie participative.</p>

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
	<p>5- 6- Retour de l'agriculture nourricière au plus près des quartiers et des consommateurs</p> <p>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.</p> <p>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 ;</p> <p>Les traversées par les engins agricoles sont prévues par le projet, restituant des itinéraires renforcés par rapport à l'existant.</p> <p><u>6- Aspects économiques, valorisation des bienfaits et préjudices économiques, environnementaux et humains</u></p> <p>6- 1- le COM, accélérateur d'urbanisation, et de mitage rural, a des conséquences importantes</p> <p>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</p> <p>Les études du COM prennent en considération des scénarios de référence nationaux, tempérées de données locales.</p> <p>6- 2- Evaluations économiques et sociales</p> <p>Les études du COM prennent en considération des scénarios de référence nationaux, tempérées de données locales.</p> <p>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.</p> <p>L'estimation du coût du projet inclut une part pour aléas. Rien ne justifie de présenter un dépassement exorbitant du coût.</p> <p>6- 3- Le Surcroît d'étalement urbain, un paramètre économique très important</p> <p>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.</p> <p>En conséquence de quoi, tous les calculs basés sur le trafic prennent ces hypothèses en considération. C'est le cas des études socio-économiques.</p> <p>L'impact sur la filière agricole a également été chiffré.</p>	

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
	<p>Le COM ne rentre pas dans le cadre des contre expertises par le CGI.</p> <p>7- Les aspects réglementaires, les compensations</p> <p>7- 1- Nuisances sonores</p> <p>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.</p> <p>7-2- Compatibilité du COM avec les documents d'urbanisme et les engagements des collectivités</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>7- 3- Compensations agricoles</p> <p>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.</p> <p>A ce titre, on peut considérer que les montants annoncés et les mesures proposés sont conformes aux attentes de la filière.</p> <p>7- 4- Des compensations environnementales négligées ou oubliées</p> <p>Le COM a bien été étudié suivant la séquence Eviter-Réduire-Compenser.</p> <p>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 efficientes) 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.</p> <p>Les dispositions proposées seront présentées lors de la demande d'autorisation environnementale unique, qui sera soumise à enquête publique.</p> <p>7- 5- La fiscalité, facteur d'étalement urbain et d'éloignement des habitants</p>	

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
	<p>Le projet de COM n'a pas vocation à porter une politique publique de fiscalité du droit des sols.</p> <p>7- 6- La subvention « 1% paysage, développement et cadre de vie », où est-elle ?</p> <p>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</p>	

6.2. Collectif Ceinture Verte

Tel qu'il est présenté actuellement par la DREAL aux citoyens, le projet de contourner Montpellier à l'Ouest pour relier deux autoroutes par une route rapide à quatre voies, doit être d'autant plus l'objet d'un débat local que le monde traverse une crise inédite. Cette crise sanitaire, avec ses répercussions sur la société et l'économie, trouve son origine spécialement dans le dérèglement de l'aménagement de l'espace. Il est probable que la réalisation du COM ne va pas libérer un nouveau virus, cependant par sa construction, par sa consommation de matières et matériaux, son exploitation, sa fréquentation (vitesse, bruit, gaz, effluents, impactant les humains et la nature), son appel à l'urbanisation, son entretien, et un jour sa destruction, le COM va provoquer dans la durée une accumulation considérable de petites et plus sévères létalités.

Le COM est un projet routier de plus, dans un département et une agglomération qui les multiplient sans parvenir à résoudre ses problèmes de déplacement et tout en accroissant la pression sur les habitants et les biotopes des paysages traversés. On peut citer les projets en cours du contournement nord de Montpellier, le LIEN, la DEM à l'est

Le COM tel qu'il est conçu ne fera gagner que très peu de temps aux automobilistes (3 % comme l'indique l'étude de la DREAL) et ne facilitera pas le quotidien des usagers. Des solutions adaptées sont déjà étudiées et proposées par divers acteurs. Celle de l'Association St Jean Environnement conserve les gabarits et les largeurs actuelles de voies de circulation entre les deux autoroutes ; elle propose de fluidifier les circulations locale et générale par des aménagements des carrefours et rond-points sensiblement différents de ceux envisagés par la DREAL, et par la limitation de la vitesse à 70 km/h sur tout le parcours, ce qui permet en outre de réduire les pollutions. Elle présente aussi des aménagements offrant aux déplacements doux et aux transports en commun de réelles facilités.

Sans ces ajustements, le COM va attirer plus de véhicules, augmentant la production de gaz à effet de serre, se déversant sur les voies locales et les villages déjà sévèrement impactés. Les pollutions chimiques vont s'accroître (qu'elles se propagent dans l'air respiré, dans l'eau des cours d'eau, dans les sols et les nappes phréatiques). D'autres nuisances s'accentueront, induites par le bruit et les vibrations, les dégagements de chaleur, par la lumière artificielle. Nous sommes bien informés sur les effets nocifs des matières chimiques affectant les

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, 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 Gennevaux 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 phases d'études suivantes. On ne peut donc pas déterminer avec exactitude la superficie qui sera impactée.

De nombreux éléments ne sont pas chiffrés à ce niveau de définition du projet, car ils nécessitent de connaître le tracé précis. Ils seront déterminés, comme évoqué dans la réponse à l'AE

Je note que le M.O. répond à toutes les observations de l'association Ceinture Verte et j'en prends acte.

Concernant le débat local souhaité par l'association Ceinture Verte je constate que le projet du COM a été l'objet de trois phases de concertation menées en 2004, 2006 et 2016 conduites conformément aux prescriptions des articles L103-2, L103-3 et R103-1 du code de l'urbanisme. Elles ont permis au public de s'informer sur les objectifs du projet et d'exprimer ses interrogations, suggestions et avis.

Les citoyens ont également pu s'exprimer lors de la révision du SCoT de la Métropole, approuvé le 18 décembre 2019, dans lequel le projet du COM est inscrit en priorité.

Dans ce cadre nous sommes bien dans une démarche de démocratie participative.

Enfin, concernant les observations émises par les personnes publiques associées, l'Autorité environnementale, les collectivités territoriales, le public et les associations, elles sont bien prises en compte par le M.O. et pour certaines feront l'objet d'études ultérieures dans le cadre de futures enquêtes publiques auxquelles tous les acteurs pourront de nouveau s'exprimer.

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>organismes vivants, humains et animaux, sur la vie des sols et des plantes sauvages ou cultivées, mais moins sur la pollution sonore, source de stress, très perturbante pour la faune et l'équilibre psychique et physique des humains, et encore moins sur les effets de la pollution lumineuse. Il est nécessaire de réduire la voilure de ce projet inadapté et de ses conséquences sur la santé et le bien-être.</p>	<p>notamment, et feront l'objet d'une stricte application de la réglementation. Les dispositions concernant les impacts sur l'environnement seront présentées aux citoyens lors de l'enquête préalable à l'autorisation environnementale unique.</p>	
<p>Plus de 25 ha vont être engloutis dans le COM et les voies des dessertes, stérilisant ainsi autant et plus de sols agricoles et d'espaces naturels vivants, défigurant et fractionnant le paysage et le tissu urbain, multipliant les ruptures de continuités écologiques, déréglant la vie dans les rivières, perturbant le système hydraulique déjà sujet aux inondations périodiques. La réalisation du projet soumis à l'enquête publique ouvrirait de nouvelles étendues à l'urbanisation qui, à leur tour, agravaient les conséquences néfastes d'un aménagement anachronique. Parmi ces conséquences on doit noter le déclin de tout un secteur agricole et notamment économique lié à la vigne et au vin et participant à l'identité paysagère et historique des communes</p>		
<p>Le dossier d'enquête publique comprend les avis émis sur le projet. Dans une lettre du 24 janvier 2019, l'avis du Ministère de la transition écologique et solidaire comporte une analyse très précise et développée de l'étude d'impact du COM. Concernant les points que nous évoquons ci-dessus, il note que des études manquent ou sont incomplètes. Il demande une analyse approfondie de l'impact sur la santé, de bien évaluer les problématiques liées à l'eau, d'aller plus loin dans l'analyse des effets cumulés avec les autres projets de la zone, de produire une étude paysagère après avoir noté la sensibilité paysagère de la zone d'étude du projet. Il requiert une hiérarchisation des enjeux environnementaux et une présentation claire des mesures compensatoires.</p>		
<p>L'avis de l'Autorité environnementale du 4 décembre 2019 énonce des arguments convergents avec ceux du ministère et relève que « <i>les secteurs traversés sont pour partie urbanisés mais comprennent également des espaces agricoles et forestiers qui constituent une coupure d'urbanisation écologiquement importante. Les deux cours d'eau en présence (la Mosson et le Rieucoulon) et leurs ripisylves abritent des habitats et des espèces de grand intérêt. Ce sont des corridors de continuité écologique.</i> » Nota bene : la présence de la loutre d'Europe dans le périmètre d'étude si proche d'une grande ville étonne et renseigne sur la qualité exceptionnelle du milieu traversé par le COM. Dans son étude très détaillée l'Autorité environnementale exprime son désaccord avec la DREAL sur l'évaluation de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, la DREAL jugeant qu'elle serait très négative.</p>		
<p>Dans le dossier, la DREAL Occitanie répond aux observations des deux autorités et aussi aux demandes des communes, administrations et organismes divers, mais en renvoyant bien souvent à des études de détails ultérieures à l'approbation du projet</p>		
<p>Le doublement de l'autoroute A9 a gravement fractionné le paysage de Montpellier, accentué sa séparation de la plaine littorale, sacrifié des biotopes et des terres agricoles, des vestiges archéologiques ; il a renforcé toutes les</p>		

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>nuisances produites par l'hyper circulation routière, sans effet positif sur le trafic (si ce n'est la concentration du flux européen de poids-lourds sur les voies initiales), encore moins sur le confort et la santé des habitants.</p> <p>L'avis défavorable des commissaires enquêteurs et l'alerte sur les dangers de ce projet lancée par Bernardo Secchi et Paola Vigano (urbanistes missionnés en 2013-2014, par Montpellier pour une étude sur l'avenir de la ville « Montpellier 2040 » à laquelle le public pouvait participer) n'ont pas suffit à engager une nouvelle réflexion sur la question. Avec l'appui des édiles d'alors et l'empressement du gouvernement, le projet est passé, en force. Nous vivons depuis 2017 avec son gigantisme écrasant, sa laideur et sa nocivité.</p> <p>Même si le COM n'a pas l'ampleur de l'A9, programme qui a englouti des sommes gigantesques, il est de la même veine aveugle du « tout voiture ». Ce projet hors-sol, conçu il y a trente ans (alors que les alertes sur le climat étaient déjà connues), sans réelle actualisation et adaptation au contexte présent, ne doit pas être entériné tel qu'il se présente à l'enquête publique. Il est légitime de le refuser, de le réétudier et de concevoir un aménagement sobre visant à améliorer les infrastructures existantes ainsi que l'indique l'analyse et les propositions de l'association Saint Jean Environnement. Recalibrer ce projet, en l'état plus que stérile, permettra d'en réduire le coût et de transférer les sommes d'argent public économisées au profit d'actions créatrices de réelles richesses comme l'achat par les collectivités d'espaces naturels et de terres à cultiver, la formation aux métiers liés à l'agriculture et à la nature, la création de filières alimentaires en circuit-courts de haute qualité.</p> <p>Le Collectif Ceinture Verte émet un avis défavorable sur l'ensemble du dossier soumis à l'enquête publique, en raison de l'insuffisance des précautions prises à l'égard de l'environnement naturel, agricole, urbain et humain, et pour l'inefficacité des solutions d'amélioration du trafic et des déplacements qu'il propose.</p> <p>La DREAL s'honoreraient en donnant un signal d'ouverture aux idées d'aménagement nouvelles et de bon sens, prudentes, appliquées à cette portion de territoire, et en recherchant le bon équilibre entre milieu naturel, habitat, activités agricoles, activités diverses, mobilités locales. Elle remplirait mieux sa mission de service public en étant à l'écoute des habitants qui vivent au contact du Contournement Ouest de Montpellier, et des associations qui portent leurs voix.</p>		

6.3. Mossone Coulée Verte

Veuillez trouver ci-joint l'avis de l'association Mossone Coulée Verte sur le projet du COM. Vous demandez de cocher ci-après les cases favorable ou défavorable au projet. Les choses ne sont pas si tranchées. Oui il est important de résoudre au plus vite la problématique de transport de cette zone ouest et le passage au-dessus des ronds-points du COM est une bonne chose, Non le projet tel que présenté n'est pas acceptable. Compte tenu de l'absence de modularité de la	<ul style="list-style-type: none"> - Les enjeux de mobilité : <p>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</p>	<p>Je prends note des réponses du M.O. aux observations de l'association Mossone Coulée Verte.</p> <p>Concernant le report modal et les circulations douces je renvoie l'association à la lecture du SCoT de la Métropole approuvé le 18 décembre</p>
---	--	---

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>réponse obligatoire, nous ne pouvons qu'émettre un avis défavorable. Les modalités anciennes du projet doivent être absolument revues selon des principes favorisant le report modal et les circulations douces, la réalisation d'un nouvel ouvrage traversant la Mosson n'est pas justifiée et en l'état ne nous semble pas nécessaire. De plus, le dimensionnement hydraulique des ouvrages est très insuffisant du fait qu'il est basé sur une mauvaise référence. Le projet, tel que conçu, ne pourra résoudre l'engorgement de la zone. Il est indispensable de travailler dans le cadre du projet, l'accès aux parkings de dissuasion.</p>	<p>importante, de près de 10 000 heures de transports par jour sur la zone d'étude.</p> <p>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.</p> <p>L'estimation financière intègre des provisions pour aléas importantes, ce qui permet de stabiliser le coût annoncé.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>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.</p>	<p>2019 et auquel elle a pu faire part de ses observations lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 21 novembre 2018 au 4 janvier 2019.</p> <p>En ce qui concerne les ouvrages hydrauliques les études vont se poursuivre en prenant en compte les observations de l'association Mosson Coulée Verte et seront présentées lors de la prochaine enquête publique relative à la demande d'autorisation dans le cadre de la Loi sur l'Eau</p>

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
6.4. Vélocité Montpellier		
<p>Dans cet avis, nous avons démontré les failles et incohérences fondamentales sur lesquelles repose ce projet des années 90. Cette conception obsolète des mobilités qui place la voiture au sommet des priorités par rapport à tous les autres modes de transport ne permettra au projet ni de répondre aux enjeux actuels de réduction de la part modale de la voiture, ni de remplir les objectifs qu'il se fixe : « Relier l'A750 à l'A709 » n'est pas un objectif en soi, sa formulation comme objectif numéro 1 du COM traduit simplement la priorité absolue donnée à la voiture eu égard à tous les autres modes.</p> <p>Le COM ne permettra pas d'« Assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'ouest ». Son tracé Nord-Sud est fondamentalement inadéquat pour répondre à une problématique de déplacement Est-Ouest. A l'inverse, ce projet va introduire une coupure territoriale rendant plus difficile son franchissement et découragera ainsi nombre de cyclistes sur des distances de trajets qui sont pourtant à leur portée, notamment avec le développement du vélo à assistance électrique.</p> <p>« Contenir la circulation d'échange péri-urbain et de transit sur un itinéraire adapté » sera impossible en créant une nouvelle offre routière « très attractive » qui va au contraire attirer de nouveaux véhicules et donc augmenter mécaniquement la circulation aux dépens des autres modes. De nouvelles congestions impliquant davantage de véhicules se produiront mécaniquement et la voirie secondaire restera saturée. L'afflux de nouveaux véhicules dans la zone urbaine de Montpellier nuira à l'apaisement du trafic, rendant plus difficile l'effectivité d'une zone 30 ambitieuse et donc le report modal vers le vélo.</p> <p>Nous n'avons pas besoin de cette nouvelle infrastructure pour « Valoriser les accès au réseau multimodal » qui, en développant une offre concurrenente aux autres modes, pénalisera ces derniers et rendra encore plus complexes, couteuses et inefficaces les logiques intermodales.</p> <p>VGM demande donc l'abandon de ce projet absurde à de multiples égards. Nous demandons un nouveau projet qui, en inversant l'ordre des priorités au profit des mobilités actives (piétons et cyclistes), puis des transports en commun et en dernier ressort des voitures, permettra de répondre aux grands enjeux de notre époque et tout particulièrement la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle. Ce projet devrait donc avoir pour objectifs dans l'ordre de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sécuriser les itinéraires cyclables et réduire les temps de trajet à vélo en créant le réseau express cyclable de l'ouest montpelliérain (RECOM), - Améliorer l'efficacité de l'offre de transport en commun à la fois en développant le réseau de manière cohérente, notamment concernant la ligne 5 de tramway, et en renforçant l'existant notamment en termes de fréquence et de rapidité, - Faciliter les accès au réseau multimodal en développant des pôles d'échanges en amont des points de congestion pour que les automobilistes puissent rejoindre ce 	<p>Analyse du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Objectif n°1 : relier A750 et A709 : <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>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</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>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 pour accueillir les projets de réduction de voies évoqués.</p> <ul style="list-style-type: none"> -objectif numéro 4 : valoriser les accès au réseau multimodal : <p>Le projet de COM intègre la mise en place d'une voie douce entre le tram 5 et les tram 1 et 3 sur le pôle Mosson. Cette continuité n'existe pas aujourd'hui.</p> <p>Concernant l'accès aux pôles d'échanges multimodaux de la ligne 5 et de la ligne 2, un accès fluidifié permet de valoriser ces</p>	<p>Je prends acte des réponses du M.O. aux observations de l'association Vélocité Montpellier.</p> <p>Il ne s'agit pas dans mon avis sur le projet du COM de donner une quelconque priorité, aux modes actifs, à l'autosolisme ou aux transports en commun... mais de vérifier si ce projet répond aux objectifs fixés par le SCoT de la Métropole, approuvé le 18 décembre 2019 et aux prescriptions de la Loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (ce n'est donc pas un projet des années 1990).</p> <p>Je rappelle donc que le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT opposable de la Métropole, présente en page 174 et 176 le réseau des modes actifs retenu pour répondre à une logique de besoins et d'équilibre territorial.</p> <p>À cet égard je relève page 176 qu'il est envisagé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • depuis Juvignac jusqu'à la D5, diffuseur de Gennevaux, une piste cyclable touristique à l'Ouest du COM de la D5, • du diffuseur de Gennevaux au diffuseur du Rieu Coulon une piste cyclable du réseau magistral à l'Ouest du COM, • du diffuseur du Rieu Coulon au demi-diffuseur de Bellevue une piste cyclable du réseau magistral parallèle au COM. <p>Le tracé de ces pistes cyclables sont intégrées dans le projet du COM offrant une très bonne sécurité et un grand</p>

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>réseau sans avoir à traverser les villes et villages de l'Ouest, Et, en dernier ressort, lorsque cela est possible et pertinent, profiter de ces réaménagements pour fluidifier le trafic automobile en créant des dénivellations de taille modeste à l'endroit des différentes intersections de cet itinéraire.</p> <p>Pour répondre aux enjeux actuels sur le secteur concerné, l'Etat, la région et la Métropole doivent construire ensemble un nouveau projet intégrant ce nouvel ordre de priorité. Ils peuvent pour cela s'appuyer sur le programme d'investissement prévu dans la loi LOM pour le « Développement de l'usage des mobilités les moins polluantes et des mobilités partagées au quotidien, afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les mobilités actives au bénéfice de l'environnement, de la santé, de la sécurité et de la compétitivité ». Programme doté de 1,1 Milliards d'Euros devant être engagés d'ici 2025.</p> <p>En conclusion, ce projet est actuellement estimé à 280 Millions d'Euros. Rapporté aux 190 000 foyers fiscaux de la Métropole, il représente près de 1 500 Euros par foyer. 1 500 Euros c'est précisément le prix d'un bon vélo à assistance électrique qui, avec une vitesse moyenne de 22 km/h, est utilisé pour des trajets d'une distance moyenne de 8 Km. Précisément la distance séparant la commune de Lavérune du centre-ville de Montpellier !</p>	<p>aménagements. On ne peut prétendre que les accès actuels, avec une circulation ralentie, remplissent pleinement ce rôle.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>confort pour les cyclistes et les marcheurs.</p> <p>En effet dans les deux premières parties les pistes cyclables sont éloignées du COM et dans la troisième partie, le COM étant majoritairement en trémie, les pistes cyclables seront intégrées aux voies de rétablissement de la RD 612, situées au niveau du terrain naturel de part et d'autre du COM.</p> <p>Enfin, à la lecture de la synthèse de l'étude, d'avril 2020, de l'<i>« impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020 »</i>, diffusée le 20 septembre 2020 par l'ADEME on peut relever l'effort d'investissement de Montpellier dans le vélo. En effet il est écrit qu'après Strasbourg avec 10 % de taux d'utilisateurs du vélo et 0,75 mètre linéaire d'aménagement de pistes par habitant, Montpellier obtient 4,5 % d'utilisateurs avec 0,48 ml/hab devant Lille 2,5 % avec 0,32 ml/hab.</p> <p>Le COM permettra d'augmenter l'usage du vélo en rabattant vers lui les véhicules circulant actuellement en centre-ville de Montpellier, Juvignac et Saint-Jean-de-Védas.</p> <p>Je remarque également que la ville de Copenhague, citée très souvent comme un exemple d'utilisation du vélo, bénéficie dans sa proche périphérie de contournements routiers importants et de transports en commun développés. Il n'y a donc pas de concurrence entre les modes de déplacement mais bien une complémentarité. Le projet du Contournement Ouest de Montpellier s'inscrit bien dans cette démarche.</p>

6.5. Groupe local Greenpeace de Montpellier

Nous regrettons que l'étude n'ait pas su faire évoluer la réflexion initiale du projet datant de plus de 30 ans, et n'ait pas intégré la problématique actuelle	<u>Étude d'un mode de mobilité alternatif</u> 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,	Je prends acte des réponses du M.O. aux observations et questions du groupe
---	--	---

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>qui est de répondre aux besoins de mobilités des citoyens, tout en limitant les différents types de pollution et l'étalement urbain.</p> <p>Le projet tel qu'il est présenté n'est pas en cohérence avec les orientations stratégiques locales et nationales. Il ne respecte pas 3 des 5 piliers du manifeste de Montpellier : « Une ville de Santé, Décarbonée, Nature et Acclimatée » (https://www.montpellier.fr/4445-le-manifeste-de-montpellier.htm). Il ne permet pas non plus de s'orienter vers la Neutralité Carbone visée par la France en 2050, ou d'espérer respecter les seuils sanitaires de l'OMS en matière de pollution de l'air actuellement dépassés par Montpellier.</p> <p>Afin de répondre à ces nouveaux défis, les investissements financiers doivent être orientés vers les mobilités durables. L'enquête publique doit permettre aux citoyens de s'exprimer sur ce choix de société, et le dossier doit présenter une réelle alternative au mode routier, pas seulement des variantes d'aménagement. Nous demandons à ce qu'un projet de transports en commun semblable à celui que nous avons proposé soit défini, et qu'une comparaison avec le COM soit réalisée pour chacun des thèmes.</p> <p>Le coût total du projet, intégrant les aménagements des ronds-points, des deux nouveaux échangeurs, et les coûts périodiques de maintenance ne sont pas présentés. Il s'agit pourtant d'un élément essentiel.</p> <p>Le « trafic induit » par la réalisation du projet est ignoré dans le dossier. Il impacte pourtant l'étude de trafic, les émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Il est donc nécessaire d'en évaluer la teneur et ses conséquences.</p> <p>Sur la forme nous regrettons le manque d'accessibilité du dossier par le public non initié. La densité du dossier, le manque de clarté dans la présentation des données, et les résumés non techniques trop vagues ne permettent pas au grand public d'intégrer les informations relatives à ce projet.</p> <p>Nous attendons également des précisions sur les autres points que nous avons relevés.</p> <p>Synthèse des questions</p> <p>Nous demandons qu'une solution alternative, développant les mobilités durables plutôt que le mode routier, soit étudiée et proposée aux citoyens, conformément aux prérogatives de l'article L121-8 du code de l'environnement.</p> <p>Quel est le coût total du COM, intégrant notamment l'aménagement des ronds-points et des échangeurs, même s'ils sont financés par d'autres projets ?</p> <p>Nous demandons à ce que la provision pour risques soit revue à un montant réaliste.</p> <p>Quels seront les coûts d'entretien annuels induits par ces nouveaux équipements ? Quel organisme aura la charge de ces coûts et de l'exploitation ?</p>	<p>entreprise majorée pour permettre d'affiner l'implantation du projet au plus proche des nécessités techniques et impératifs du site.</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>1 - Coût du projet :</p> <p>1- a- Investissement</p> <p>Le coût du 278,3 M€ comprend bien les dénivellations des ronds-points et la création des échangeurs.</p> <p>La dénivellation du carrefour de Gennevaux fait partie du projet et est financée dans son cadre.</p> <p>La présentation des affectations des dépenses est proposée par macro-postes (études, acquisitions foncières et travaux), puis par éléments fonctionnels de construction (notice explicative).</p> <p>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.</p> <p>1- b- Fonctionnement</p> <p>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).</p> <p>2 - Evolution du trafic routier :</p> <p>2- a- Modèle de trafic</p> <p>Trafic induit</p> <p>(Pièce E, partie I, pages 134-135/422 Généralisation du 30km/h)</p> <p>Les hypothèses de l'étude de trafic prennent en considération les capacités des voies secondaires correspondant à un usage adapté à leur gabarit. Le passage de 50km/h à 30km/h dans le modèle ne modifierait donc pas de façon significative les trafics sur ces voies.</p> <p>Allongement des parcours</p> <p>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</p>	<p>local Greenpeace de Montpellier qui j'espère le satisferont.</p> <p>Je précise également, concernant l'application de l'article L121-8 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.</p> <p>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.</p> <p>Cependant, le projet du COM a été l'objet de trois phases de concertation menées en 2004, 2006 et 2016 conduites conformément aux prescriptions des articles L103-2, L103-3 et R103-1 du code de l'urbanisme. Elles ont permis au public de s'informer sur les objectifs du projet et d'exprimer ses interrogations, suggestions et avis.</p> <p>Les citoyens ont également pu s'exprimer lors de la révision du SCoT de la Métropole, approuvé le 18 décembre 2019, opposable à compter du 22 janvier 2020 dans lequel ont été abordé les thématiques du déplacement durable et où le projet du COM est inscrit en priorité.</p> <p>Dans ce cadre nous sommes bien dans une démarche de démocratie participative.</p> <p>Le projet du COM a bien intégré la problématique actuelle qui est de répondre aux besoins de mobilités des citoyens, tout en limitant les différents types de pollution et l'étalement urbain.</p>

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>Nous demandons à ce que le trafic induit par le COM soit évalué, et que son impact soit pris en compte dans la suite de l'étude (notamment concernant la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et l'étude financière). La généralisation du 30km/h doit être intégrée dans l'étude de trafic.</p> <p>La mise en œuvre du COM entraînerait un allongement des parcours domicile-travail, et nous demandons à ce qu'il soit évalué, au même titre que les déplacements internes au périmètre d'étude.</p> <p>Nous demandons à ce que l'étude de trafic soit complétée, et qu'il y ait une comparaison entre une situation future avec le COM, et une situation future sans COM mais avec une infrastructure de transport en commun à la place.</p> <p>Les travaux étant prévus jusqu'en 2028, nous demandons à ce que les nuisances engendrées (bruit, pollution, poussières, etc ...) soient évaluées, ainsi que l'impact sur le trafic routier.</p> <p>L'AE recommande page 22 de son avis, que le dossier soit complété « par une analyse de l'urbanisation induite par le projet à l'échelle des autoroutes A75, A9 et A750 ». Cette recommandation est ignorée dans le mémoire de réponse à l'avis de l'AE, nous demandons à ce qu'elle soit prise en compte et l'analyse réalisée.</p> <p>Les résultats des modélisations concernant la pollution de l'air ne sont pas réaliste (concentration de dioxyde d'azote inférieure à 10ug/m3 sur l'autoroute alors qu'elle dépasse 40ug/m3 en ville). Nous demandons à ce que des relevés soient réalisés en situation réelle (capteur installé sur la portière d'une voiture), et qu'un recalage du modèle basé sur ces relevés ait lieu.</p> <p>Nous demandons également à ce que la recommandation de l'autorité environnementale, concernant les substances cancérogènes, page 20 de leur avis, soit prise en compte.</p> <p>En cas de refus de prendre en compte la durée d'exposition de 70 ans recommandée par l'AE, nous demandons le calcul de la durée à partir de laquelle la valeur repère de l'OMS serait dépassée (40 ans), et que cette information soit formellement notifiée aux riverains.</p> <p>Nous demandons à ce que les concentrations de polluants dans les habitacles des voitures des futurs utilisateurs du COM soit évaluées.</p> <p>Nous demandons à ce que l'impact des particules fines et du NO2 soit étudié avec un effet croissant, et que les pathologies associées soient décrites dans le dossier.</p> <p>Nous demandons à ce que soient mentionnées les particules fines PM1.</p> <p>Les économies d'émission de gaz à effet de serre présumées sont basées uniquement sur le temps gagné à parcours égal. Elles ne prennent pas en compte les allongements de parcours qui résulteraient de ce gain de temps. Nous demandons à ce que les calculs soient précisés et intègrent ce facteur, ainsi que les émissions générées par le trafic induit, et par la phase travaux (estimée dans l'étude à 115000 teq CO2, soit le double des économies réalisées).</p>	<p>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.</p> <p>2- b- Saturation du trafic- Modèle de trafic</p> <p>Saturation du trafic</p> <p>Les projections de trafic font apparaître des taux d'occupation des voies importants, mais ceux-ci restent compatibles avec la fluidité de l'axe.</p> <p>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.</p> <p>Phase de travaux</p> <p>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.</p> <p><u>3 – Etalement urbain :</u></p> <p>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.</p> <p><u>4 - Pollution de l'air :</u></p> <p>4- a- Estimation des concentrations des polluants</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>4- b- population exposée</p> <p>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).</p> <p>4- c- effet de seuil et impact sanitaire</p>	<p>La conception du COM n'est pas un projet fondé sur une réflexion d'y il a 30 ans, c'est seulement que la Métropole doit rattraper un retard de 30 ans sur son armature routière.</p> <p>Enfin, le COM intégré dans une démarche de développement durable conformément à la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019 et des prescriptions du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT de la Métropole, approuvé le 19 décembre 2019, permettra dans le secteur Ouest de la Métropole une circulation apaisée en facilitant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • un transit fluide entre l'A750 et l'A709, • une desserte des communes et quartiers limitrophes, • l'utilisation des transports en commun à partir de PEM adaptés, • un déplacement de modes actifs sur des voies sécurisées et confortables.

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>Nous demandons à ajouter dans le « Résumé non technique » de la Pièce E – Partie I, une photo de chacune des espèces concernée, afin que les lecteurs se rendent mieux compte de l'impact du COM sur la faune et la flore.</p> <p>Quelle sera la surface totale artificialisée par le projet ? Afin de répondre à l'objectif de ZAN, quelles sont les surfaces prévues d'être désimperméabilisées ?</p> <p>Quels seront les dispositifs permanents de surveillance de la qualité de l'eau mis en oeuvre ? Quels seront leur coût annuel ?</p> <p>Compte tenu des manques développés dans le paragraphe 10, nous demandons, conformément au décret n° 2013-1211 du 23 Décembre 2013 que l'évaluation économique fasse l'objet d'une contre-expertise indépendante.</p> <p>Comment la destruction paysagère est-elle évaluée et compensée ?</p> <p>Nous demandons à ce que l'avis des signataires de cette pétition (http://change.org/montpellier), formellement opposés à la réalisation du COM, soient pris en compte comme autant d'avis défavorables exprimés au niveau de l'enquête publique.</p>	<p>Le dossier ne traite pas les impacts de façon linéaire mais par effet de seuil conformément à la réglementation appliquée.</p> <p>4- d- évolution de la réglementation et PM1</p> <p>Le dossier ne traite pas les PM1 ; il aborde les substances à évaluer dans cadre de la réglementation en vigueur.</p> <p>4- e- Etude conseil air ingénierie</p> <p>Un mode de transport en commun ne répondrait pas à l'ensemble des objectifs car, notamment, il restreindrait l'aire d'accès facilité</p> <p><u>5 – Emission de gaz à effet de serre :</u></p> <p>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).</p> <p>En conséquence de quoi, tous les calculs basés sur le trafic prennent ces hypothèses en considération.</p> <p><u>6 – Préservation des milieux naturels :</u></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p><u>7 – Agriculture</u></p> <p>Un dossier spécifique d'étude d'impact sur la filière agricole constitue la pièce I du dossier.</p> <p>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</p> <p><u>8 – Thématique de l'eau</u></p> <p>8- a- Qualité de l'eau</p> <p>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 accidentielles.</p> <p>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.</p> <p>8- b- Risque inondation</p> <p>Le traitement des eaux consécutif à l'artificialisation des sols est prévu par le biais de bassins de rétention.</p>	

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
	<p>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.</p> <p><u>9 – Voie réservée aux transports en commun :</u></p> <p>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</p> <p>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.</p> <p><u>10 – Evaluation économique :</u></p> <p>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).</p> <p>En conséquence de quoi, ce trafic induit est pris en considération dans l'évaluation socio-économique.</p> <p>Celle-ci est conforme à la réglementation en vigueur.</p> <p>Aucune contre-expertise n'est prévue.</p> <p><u>11 – Occupation de l'espace public et fatalité :</u></p> <p>Un mode de transport en commun ne répondrait pas à l'ensemble des objectifs car, notamment, il restreindrait l'aire d'accès facilité.</p> <p><u>12 – Destruction paysagère :</u></p> <p>L'accompagnement paysager est bien prévu au projet.</p> <p>Des mesures telles que le radoucissement des remblais et des plantations seront mises en œuvre. Leur définition précise fera l'objet d'études postérieures.</p> <p><u>13 – Partialité dans l'organisation de l'enquête Publique :</u></p> <p>L'affichage d'information de la tenue de l'enquête et de ses modalités d'organisation est conforme à la réglementation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Publicité dans les journaux (annonces légales), - Affichage en mairie, - Affichage sur le secteur d'implantation du projet. <p>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</p>	

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
	<p>communes de l'ouest de Montpellier (maisons pour tous, lieux culturels) et qu'un dispositif d'information déployable pour les journaux d'informations municipaux a été mis à disposition.</p> <p>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.</p>	
6.6. France Nature Environnement		
Objectifs à rechercher <p>La circulation automobile représente une grande partie de la pollution atmosphérique de la métropole de Montpellier, des nuisances sonores, de la consommation d'énergie, de métaux et de divers autres matériaux, et une source majeure de congestion urbaine. Elle consomme une quantité considérable d'espace, pris sur les terres agricoles, pour les routes et parkings, mais aussi via l'étalement urbain (lotissements et zones d'activités très consommateurs d'espace).</p> <p>La France s'est engagée au niveau international à fortement réduire ses émissions de gaz à effet de serre, et donc sa consommation d'énergie (*). Le gouvernement s'est engagé à promouvoir les transports alternatifs à la voiture (transports en commun, vélo et marche à pied). Le gouvernement s'est engagé à arrêter l'étalement urbain avec le principe « zéro artificialisation nette des sols », objectif repris à son niveau par la Métropole de Montpellier.</p> <p>(* <i>quand bien même une partie des véhicules serait électrique, son impact resterait majeur sur la consommation d'énergie et les pollutions associées, sur les besoins en métaux rares et les nuisances liées à leur extraction, et même l'impact local ne serait pas modifié en ce qui concerne le bruit de la circulation autoroutière, l'émission de microparticules liée au contact pneu-route, la congestion urbaine et les accidents.</i></p> <p>Il faut donc poursuivre les objectifs suivants :</p> <p>Réduire les nuisances provoquées par la circulation existante, avec des axes occupant le moins de surface possible et perturbant peu l'environnement et les activités humaines.</p> <p>Ne pas augmenter le débit et la vitesse des axes routiers, sous peine de provoquer un étalement urbain pénalisant pour l'environnement (sols et énergie), mais aussi pour les usagers avec le retour des embouteillages (les bouchons sur l'A709 en sont l'illustration).</p> <p>Favoriser les autres moyens de transport : transports en commun, marche à pied (en facilitant les traversées), et surtout le vélo, très pertinent à cette distance du centre-ville.</p> <p>Contre-propositions</p> <p>Section courante : route à 2x1 voies, à 70 km/h, pour éviter tout appel d'air provoquant l'étalement urbain et l'augmentation du trafic automobile, ainsi que pour économiser le sol. L'aménagement en 2x2 voies + B.A.U. est injustifiable et</p>	Objectifs à rechercher <ul style="list-style-type: none"> - Réduire les nuisances provoquées par la circulation existante (...) <p>Le traitement des nuisances sonores actuelles est prévu dans la réglementation de résorption des points noirs du bruit.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ne pas augmenter le débit et la vitesse des axes routiers (...) <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser les autres moyens de transport (...) <p>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.</p> <p>Contre-proposition</p> <p>Le Maître d'ouvrage étudiera les impacts d'une restriction à 70 km/h, ainsi que demandé.</p> <p>Un aménagement à 2x1 voie ne permet pas d'atteindre l'objectif de fluidité du trafic garant d'une moindre pollution sonore et atmosphérique.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Je prends note des réponses du M.O. aux observations de France Nature Environnement (FNE) et de la prise en compte de certaines de ses propositions, en particulier d'étudier la possibilité de réduire à 70 Km/h la vitesse sur le COM .</p> <p>Dans son exposé il semble que FNE ne tienne pas compte des conditions actuelles de déplacement dans la métropole montpelliéenne, en particulier dans sa partie Ouest complètement saturée, entraînant de nombreuses nuisances sur les populations. Il convient dès lors d'apporter des réponses aux différents modes de déplacements ; véhicules, transport en commun, vélos, marche à pied...</p> <p>FNE ne peut pas non plus ignorer que le projet du COM a fait l'objet depuis de nombreuses années d'une large concertation auprès de la population, des collectivités territoriales, des personnes publiques associées et des associations environnementales. Le COM est également inscrit dans le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole approuvée le 18 décembre 2019, et élaboré dans le cadre d'une démocratie participative. Dans ces conditions il ne me semble pas qu'il y est eu un quelconque mépris du M.O. auprès des citoyens et des élus.</p> <p>Enfin, contrairement aux affirmations de FNE ont peut effectivement lire dans le dossier :</p>

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>anachronique : le trafic motorisé doit diminuer du fait des engagements climatiques de l'État.</p> <p>Vélos : aménagement cyclable sur tout l'itinéraire et aux extrémités, jusqu'à Juvignac- centre et jusqu'au sud de l'A709. Le projet ne mentionne pas les vélos le long de l'itinéraire, alors qu'il remplace un axe urbain autorisé aux vélos. L'article L228-2 du Code de l'environnement prévoit que lors de la rénovation des voies urbaines (c'est le cas), des itinéraires cyclables doivent être aménagés. La Métropole de Montpellier évoque des itinéraires cyclables, mais hors projet et signalés comme non performants.</p> <p>Dessertes : toute habitation ou activité desservie par l'axe doit également être accessible à pied et à vélo, ce n'est actuellement pas le cas, en pratique, pour l'aire des gens du voyage.</p> <p>Échangeur sud (A709) : à éviter, et le cas échéant réduire sa surface. L'échangeur prévu est complexe, très coûteux et très gros consommateur de terres agricoles. Il doit libérer les zones voisines du trafic de transit vers l'A709, mais il a l'inconvénient, outre son impact important, de favoriser un trafic supplémentaire.</p> <p>Notamment sur l'itinéraire de A709 (ouest) vers COM, il comporte une bretelle serrée, suivi d'un virage inexplicablement large avec un pont en biais sur les autoroutes A9/A709. Le tracé proposé ci-dessous ne comporte pas de virage plus serré que dans le projet, mais il consomme beaucoup moins d'espace (il reste très consommateur de terrain), réduit la distance pour les automobilistes et comporte un pont perpendiculaire et donc plus court.</p> <p>On peut soupçonner la raison d'une bretelle aussi disproportionnée, quand on lit dans la pièce C : « 6.3.2 Dépôts - Les matériaux issus du chantier non réutilisables, seront mis en dépôt préférentiellement au niveau des bretelles de l'échangeur sud, au Sud de l'A9/A709. ». Détruire des terres cultivées pour y déposer des déchets est injustifiable. De plus, l'espace se situant dans la zone de protection rapprochée d'un captage d'eau potable (pièce E, partie I, carte 6 à la page 47/422), tout dépôt y est interdit y compris les inertes (certes hors déchets de terrassement, mais ce serait tout de même injustifiable).</p> <p>Carrefour du Rieucoulon (D613) : à éviter ; le cas échéant, ne pas oublier les vélos. Il est préférable de ne pas le construire, car son seul effet est d'augmenter la capacité de la voie, ce qui n'est pas souhaitable. Si un carrefour dénivelé devait réellement y être construit, les vélos ne doivent pas y être oubliés, non seulement en traversée mais également le long du COM et pour les itinéraires le quittant ou y entrant.</p> <p>Carrefour Gennevaux (D5) : à ne pas aménager dans l'immédiat. Ce point est lié à un projet de transport en commun qui a pris un retard considérable : son tracé n'est toujours pas fixé alors que la mise en service d'un tramway était prévue pour 2017. La Métropole a déjà revu ses plans et demande une surlargeur pour ajouter des pistes cyclables, omises dans le projet car en 2005 (date de conception du COM) on n'y pensait jamais. Le projet de transport en commun peut encore évoluer tant qu'il n'est pas figé (tram ou bus, parkings d'échange ou de covoiturage, voies de stockage de tramways...), il faut donc n'autoriser aucun</p>	<p>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 les phases d'études à venir, en fonction des volumes affinés. Les éléments fournis dans le dossier sont des pistes.</p> <p>L'aménagement du carrefour du Rieucoulon prévoit bien un itinéraire cyclable.</p> <p>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.</p> <p><u>Le dossier présenté au public et ses failles</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Le mythe du « bouclage » et de l'achèvement du réseau <p>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.</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un projet obsolète, à réétudier avec des alternatives <p>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.</p> <p>Un aménagement à 2x1 voie ne permet pas d'atteindre l'objectif de fluidité du trafic garant d'une moindre pollution sonore et atmosphérique.</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'absence choquante de prise en compte du vélo <p>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.</p> <p>La carte référencée pièce E, partie I, pages 134-135/422 évoque la RN109 comme une voie partagée avec les transports en</p>	<ul style="list-style-type: none"> • l'insertion de pistes cyclables tout au long du COM et la possibilité de connexions avec le réseau métropolitain, • la création de pôles d'échanges multimodaux sur l'itinéraire permettant des interconnexions entre la voiture, le tram, le bus, • l'élargissement des bandes d'arrêt d'urgence pour permettre la circulation en site propre de bus, • la volonté de réduire les emprises sur les milieux naturels et agricoles et de prendre en compte les impacts sur la biodiversité.

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>ouvrage important tant qu'une telle incertitude existe. En outre, ce carrefour augmenterait la capacité de la voie, ce qui n'est pas souhaitable, et son importance est disproportionnée par rapport à l'importance limitée de la D5.</p> <p>Échangeur nord (A750) : conserver l'échangeur actuel et ne surtout pas en construire de nouveau. L'échangeur actuel offre déjà une parfaite fluidité, la destruction des deux bretelles existantes et leur remplacement par d'autres embranchements n'améliorerait nullement la fluidité. Ce projet est coûteux (terrains + linéaire + ouvrages d'art), générateur de gravats, destructeurs d'espaces boisés précieux, destructeur de terres agricoles, générateur de travaux importants dans les espaces sensibles que sont la Mossone et le ruisseau de la Fosse. Il n'offre aucune utilité justifiant un tel coût et de tels impacts</p> <p>Le dossier présenté au public et ses failles</p> <p>Le mythe du « bouclage » et de l'achèvement du réseau</p> <p>Jadis, les aménageurs assumaient que leurs routes servaient à faire rouler plus de voitures, plus vite et plus loin. Si leurs projets n'ont guère changé, leur présentation est devenue hypocrite : il ne s'agit plus que de « réduire la pollution » (en élargissant des routes pour fluidifier le trafic, ce qui augmente le nombre de voitures !), de « hiérarchiser le trafic » (tout en construisant un axe qui sert à la fois de rocade de proximité et de raccordement entre deux autoroutes longue distance, cherchez l'erreur), et surtout de construire un tronçon manquant : « <i>un petit dernier pour la route</i> » !</p> <p>Depuis plus de 20 ans, tous les projets de Montpellier ont pour but de « <i>boucler la rocade</i> », et malgré toutes ces rocades la mythologie locale voudrait qu'il n'y en ait pas à Montpellier. Ceprojet ne fait pas exception, et pour l'occasion la D65 est représentée sur les cartes comme une rocade autoroutière, qu'il faut « juste » raccorder à l'A709 pour « <i>boucler la rocade</i> ». Le projet suivant est déjà dans les cartons : une fois le COM construit, la D65 sera saturée, il faudra donc « <i>boucler la rocade</i> » en la transformant en autoroute urbaine. L'argument fonctionne à chaque fois... alors que la réalité du terrain montre l'échec de la stratégie : l'A9 vient à peine d'être doublée au niveau de Montpellier que les sorties de l'A709 vers Montpellier n'ont jamais été aussi gravement embouteillées, tellement le doublement a logiquement favorisé l'augmentation du trafic.</p> <p>L'autre argument est donc de construire « <i>juste le tronçon manquant</i> ». Un tronçon qui manque parce qu'on a construit des autoroutes en évitant volontairement d'évaluer l'énorme coût et les grandes nuisances de leurs extrémités en zones urbaines (technique du saucissonnage, pourtant explicitement interdit par les lois française et européenne). En l'occurrence, il s'agit de raccorder l'A750, et donc l'A75 venant de Clermont-Ferrand ou de Paris, à l'A9 via l'A709. L'argument est admirable, sauf que la réalité de l'A750 est qu'elle sert d'abord à faciliter l'étalement urbain, en permettant à des salariés de Montpellier de faire construire un pavillon dans un lotissement près de Gignac, ou à des entreprises de déplacer leurs activités en périphérie comme Système U sur des terres agricoles scandaleusement bradées à Clermont-l'Hérault (ZAC de la Salamane).</p> <p>Remarque : tous les fichiers PDF sont intitulés « Contournement nord-est de METZ », ce qui illustre qu'il s'agit d'un discours bien rodé pour franchir l'obstacle</p>	<p><u>commun</u> qui peuvent être implantés sur la bande d'arrêt d'urgence conçue justement pour ce partage des usages, ainsi que précisé dans la légende.</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'absence des conséquences sur l'urbanisme et le trafic <p>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.</p> <p>En conséquence de quoi, ce trafic induit est pris en considération dans l'étude.</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un mépris assumé pour l'agriculture et l'environnement <p>La qualification des espèces patrimoniales en fonction de leur sensibilité est définie au niveau national</p> <p>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.</p> <p>La crue exceptionnelle de 2014 a été prise pour hypothèse des études hydrauliques en réponse aux préconisations de l'AE.</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un mépris assumé pour les citoyens et les élus locaux <p>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.</p> <p>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 Cournonterral, Jean-Luc SAVY, maire de Juvignac, François RIO, maire de Saint-Jean-de-Védas, Jean-François SOTO, Maire de Gignac, Jean-François</p>	

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>administratif qu'est l'enquête publique préalable à la DUP, et non une analyse circonstanciée des tenants et aboutissants locaux.</p> <p>Un projet obsolète, à réétudier avec des alternatives</p> <p>L'historique du projet montre qu'il a été conçu il y a environ 20 ans, ce qui se voit sur plusieurs aspects, comme la recherche du débit maximal (le problème de l'étalement urbain provoqué par les grands axes était pourtant déjà bien connu) et l'absence totale de prise en compte des vélos (la loi qui l'exige était pourtant déjà en vigueur, mais systématiquement ignorée).</p> <p>Même s'il est commode pour les maîtres d'ouvrage de s'appuyer sur l'ancienneté du projet pour éviter de démontrer sa pertinence, il est évident que tant de choses ont changé en 20 ans qu'il est nécessaire de réévaluer les choix faits à l'époque. Parmi les changements :</p> <ul style="list-style-type: none"> le changement climatique et les engagements climatiques internationaux de la France, qui imposent de réduire la consommation d'énergie, et notamment l'usage de la voiture la volonté clairement affichée, par l'État comme par la Métropole, d'arrêter l'étalement urbain et l'artificialisation des sols, et de favoriser les alternatives à la voiture, dont le vélo. <p>Comme l'a relevé l'Ae, il n'y a pas eu de réelle alternative envisagée pour ce projet. Les autres itinéraires proposés restaient de la même nature (un axe autoroutier), et ils posaient de tels inconvénients qu'ils ne semblent avoir été inclus que pour mieux justifier le choix proposé.</p> <p>Les véritables alternatives sont : l'absence de réalisation, la réalisation de certains éléments uniquement (par exemple la suppression de certains échangeurs), la requalification (2x1 voies au lieu de 2x2 voies, voie urbaine plutôt qu'autoroutière, présence de voies cyclables ou de voies pour des transports en commun...). Le fait est que les alternatives n'ont donc pas été examinées.</p> <p>L'absence choquante de prise en compte du vélo</p> <p>Il est édifiant de constater que le dossier ne mentionne le vélo que dans la rubrique « patrimoine et tourisme » et non comme un moyen de transport urbain : le signe d'un projet obsolète. Lorsqu'il est parfois évoqué de façon plus concrète, il ne s'agit que des traversées du COM, alors qu'il y a un également besoin évident d'itinéraire cyclable dans l'axe du COM.</p> <p>Le projet aménage un axe actuellement urbain, il doit donc prévoir les itinéraires cyclables, avec de réels aménagements, efficaces et sécurisés. Notamment, il n'est pas sérieusement envisageable que l'accès au sud de l'A709 se fasse via la route de Sète, visiblement sans aucun aménagement prévu.</p> <p>Une carte des accidents est indiquée (Pièce E, partie I, page 128/422, Figure 31). Elle est très déficiente puisqu'elle n'indique même pas le type d'usagers victimes de ces accidents, mais leur concentration sur la route de Sète près de l'A709 et à l'extrémité Nord près de Juvignac suggère qu'il puisse s'agir de piétons et de cyclistes tentant de traverser des axes qui constituent des coupures urbaines, dont les usagers se rendant à l'aire d'accueil des gens du voyage. Le dossier n'en tire visiblement aucune conclusion.</p>	<p>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.</p>	

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>L'indigence du dossier en ce qui concerne le vélo est patente en voyant la carte des « voies cyclables partagées » (pièce E, partie I, pages 134-135/422), où l'on constate que la N109, extrémité de l'A750, est indiquée parmi les voies cyclables comme « axe partagé ».</p> <p>Or même si la déficience de la signalisation n'indique pas nécessairement aux usagers qu'il est interdit d'y circuler à vélo, la N109 est bien une voie express, interdite aux piétons et aux vélos, ce qui est par exemple indiqué à son entrée sur la D27E (à Juvignac) en direction de Montpellier</p> <p>L'absence des conséquences sur l'urbanisme et le trafic</p> <p>On sait depuis plus de 50 ans qu'un grand axe routier provoque immanquablement l'urbanisation le long de cet axe, avec un urbanisme diffus organisé autour de la voiture, très consommateur d'espace et d'énergie, et générateur de trafic automobile. Cette conséquence doit absolument être évitée.</p> <p>Or cet effet bien connu, attendu, et dont l'étude est réclamée notamment par l'Ae, est totalement absent du dossier. À la place, le dossier indique l'urbanisation prévue par le SCOT, comme si la construction d'une autoroute ne devait avoir aucune conséquence sur l'urbanisation ni sur les choix de déplacement. De plus, les conséquences prévisibles sont à longue distance, par exemple la création de lotissements ou de zones d'activité à Gignac ou à Clermont-l'Hérault, donc largement au-delà du périmètre du SCOT de la Métropole de Montpellier.</p> <p>Le trafic induit par le nouvel aménagement est totalement absent, de façon choquante. Le trafic semble avoir été soigneusement modélisé comme s'il s'agissait d'une donnée immuable, comme les eaux pluviales que l'on peut détourner ou stocker mais sans pouvoir agir sur leur volume. Or le trafic automobile est n'est pas un phénomène naturel mais le résultat de décisions humaines, individuelles (le choix du lieu d'habitation et du mode de transport) ou collective (l'installation d'une activité le long d'une route). L'absence de prise en compte de ces phénomènes est inexcusable et rend l'étude inutilisable.</p> <p>Un mépris assumé pour l'agriculture et l'environnement</p> <p>Pourquoi avoir étudié l'état initial avec tant de détail, si le dossier décrète ensuite que sa destruction n'a aucune importance ? Les arguments donnés sont caricaturaux :</p> <p>Sur l'agriculture (Pièce E, partie I, 4.7.1 à la page 181/422) : les terres agricoles sont proches de la ville donc elles seraient laissées en friche si on n'y construisait pas le COM... Pur sophisme, car les terres ne vont être abandonnées que si on les détruit pour lesurbaniser.</p> <p>Sur la biodiversité (Pièce E, partie II, 6.3.2.1 à la page 242/422) : les espaces naturels sont proches de la ville, donc on pourrait les détruire sans que ce ne soit une grosse perte !</p> <p>Sur l'eau (Pièce E, partie I, page 55/422) : le maître d'ouvrage indique une « crue centenale » de la Mosson à 263 m³/s alors qu'il connaît la crue d'octobre 2014 à 431 m³/s,</p> <p>cette dernière étant qualifiée d'« exceptionnelle ». Il n'est pas réaliste de nier ainsi la réalité, surtout lorsqu'on utilise cet argument 2 fois en moins d'un mois (en</p>		

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>septembre 2014 dans la zone Lez, Lironde de Lattes, Nègue-Cats, puis en octobre 2014 pour la Mosson), alors que l'on sait que le changement climatique va multiplier les épisodes pluvieux intenses.</p> <p>Sur le CO2 : il n'est pas réaliste de miser sur d'importants progrès technologiques pour contrebalancer les émissions émises par les véhicules sur cet axe (véhicules dont le nombre est déjà sous-estimé par l'absence de toute prise en compte de l'impact de la construction de cet axe sur l'urbanisation et sur les choix de déplacements).</p> <p>Sur les déchets (Pièce E, partie I, 3.4.6, pp. 34-35/422) : il est inacceptable de ne pas faire la moindre estimation : « <i>Le volume des déchets produits par le chantier est difficilement quantifiable au stade actuel des études et ne peut être présenté dans le présent dossier</i> », et tout autant de les déposer dans un terrain agricole détruit pour l'occasion (déjà signalé).</p> <p>Sur la circulation : puisque la voiture est prédominante, c'est la voiture qu'il faudrait favoriser. Une telle argumentation semble surréaliste en 2020.</p> <p>Un mépris assumé pour les citoyens et les élus locaux</p> <p>La plupart des remarques faites par les citoyens et les collectivités territoriales, lorsqu'elles ne sont pas purement et simplement éliminées, donnent lieu à une réponse du type : « <i>L'ensemble du tracé fera l'objet d'études plus fines dans les phases ultérieures</i> ». Or la procédure de DUP sert précisément à valider et autoriser certains choix, et il est évident que ceux-ci ne seront pas remis en cause dans les phases postérieures à la DUP.</p>		

6.7. France Insoumise

<p>Le projet du Contournement Ouest Montpelliérain (COM) est une nouvelle occasion manquée de répondre à l'urgence climatique à laquelle sont confrontés de plus en plus durement notre ville et notre territoire (sécheresses, inondations, canicules, incendies...)</p> <p>Le COM, censé répondre à une réelle problématique, celle de l'engorgement automobile dans l'ouest de l'agglomération, s'inscrit dans une logique de l'ancien monde : après la création du LIEN et le dédoublement de l'A9, il s'agit encore une fois de faire la part belle à la voiture individuelle en créant de lourdes et coûteuses infrastructures routières.</p> <p>Oui à la ceinture verte, non à la ceinture noire !</p> <p>Ce projet induira davantage de trafic routier, donc plus de pollution (air, sol, eau, niveau sonore, pollution visuelle). Il entraînera la destruction de terres agricoles ainsi que l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols aggravant les phénomènes d'inondation.</p> <p>Si la cohérence du réseau routier est mise à mal par l'absence de liaison entre l'A750 et l'A709, des solutions plus raisonnables doivent être exigées pour</p>	<p>Le projet tel que présenté, consiste majoritairement en un aménagement sur place d'une voirie existante.</p> <p>Ainsi, par rapport à tout autre tracé, il réduit l'imperméabilisation supplémentaire, et, ainsi, l'impact sur les terres naturelles et agricoles.</p> <p>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 accidentielles.</p> <p>On constate également que le COM permet une moindre dégradation de la qualité de l'air puisqu'il permet notamment un trafic fluide.</p> <p>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.</p>	<p>France Insoumise fait état d'observations d'ordres générales. Les objectifs du COM sont modestes et son aménagement utilise une voirie existante.</p> <p>Je peux constater que la conception du COM répond en partie aux souhaits de France Insoumise puisque d'une ceinture noire actuelle le projet tend vers une ceinture verte avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une circulation automobile apaisée sur le COM et les voiries mitoyennes, • La création de pistes cyclables et de voies piétonnes le long du COM, • La création de pôles multimodaux, • La mise en place de voies réservées pour des bus à haut niveau de service.
---	--	---

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>fluidifier les mobilités : relance du fret ferroviaire (actuellement pas un gramme de marchandise n'arrive ou ne quitte la métropole par le rail !); extension et généralisation de la gratuité des transports collectifs ; rattrapage du retard montpelliérain dans les infrastructures cyclables ; planification du co-voiturage...</p> <p>L'objectif ne doit être ni de prévoir l'augmentation du trafic routier, ni de le maintenir, mais de tout mettre en œuvre pour en planifier sa réduction, tel que le préconisent d'ailleurs déjà les accords de Paris (COP21) et la loi LOM.</p> <p>En conséquence, la France Insoumise encourage les citoyens à s'exprimer avant le 7 septembre sur l'enquête publique en ligne pour exiger le retrait du projet et affecter son financement à des mobilités plus cohérentes avec les enjeux écologiques et sociaux actuels.</p>	<p>En outre, des accompagnements cyclables et piétonniers sont prévus au projet. Ils viennent rétablir et même renforcer les dispositifs existants.</p> <p>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.</p>	

6.8. Collectif SOS Oulala

Le **collectif SOS Oulala** lutte contre la construction de la Liaison Intercantonale d'Evitement Nord de Montpellier (ci-après abbrégé LIEN) au nord de Montpellier, entre Saint Gély du Fesc et l'A750. Ce projet routier est climaticide, écocide et polluant ; c'est pourquoi nous demandons son annulation. Nous ne défendons pas ici des intérêts de riverains mais une nouvelle vision de l'aménagement du territoire où ces projets d'un autre temps n'ont plus leur place. Le projet routier du Contournement Ouest de Montpellier (ci-après abbrégé COM) est sur bien des aspects similaires au projet du LIEN et a les mêmes impacts néfastes sur l'environnement, aussi nous sommes défavorables à sa réalisation et lutterons localement pour empêcher son aboutissement.

Trafic et embouteillage : un projet inutile

Avant d'étudier les impacts néfastes de ce nouvel axe routier, nous constatons que le projet même repose sur une tromperie du public. La plupart des riverains défenseurs du projet voient en lui une solution à la congestion du trafic sur cet axe, or celle-ci n'est en rien prouvée dans l'étude d'impact.

Le gain de temps présenté dans l'étude de trafic est seulement de 3%, c'est à dire 54 secondes sur un trajet d'une demi-heure, autant dire non significatif. Les entrées du COM seront congestionnées dès sa mise en service. La diminution du trafic sur les voies secondaires (avenue de la Liberté, Recambale...) représenteraient seulement 10 à 15% , et ce sans prendre en compte les aménagement sur ces axes pour faciliter le transport multimodal (voies réservées aux bus, vélo...) qui pourraient (et devraient !) diminuer la capacité en nombre de véhicule de ces axes.

En fait, l'étude montre une augmentation globale du trafic due au COM, de l'ordre de 6% dès 2028, accompagnée d'une augmentation de la distance de trajet de 6% également. Nous critiquons au passage que cette étude de trafic tient comme acquis la construction du dernier tronçon du LIEN, et de la Déviation Est de

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 Gennevaux 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 ».

Je prends actes des réponses du M.O. au Collectif SOS Oulala.

Je complète ces réponses en rappelant que le commissaire enquêteur effectivement doit rendre compte des positions actuelles des concitoyens mais de tous les concitoyens. C'est l'objet même de ce rapport qui analyse tous les avis défavorables ou favorables exprimés par le public au cours de l'enquête publique, mais aussi celui des personnes publiques associées et des collectivités territoriales. Et cela dans le respect des lois et le cadre d'une démocratie participative.

Concernant le COM les citoyens ont pu s'exprimer plusieurs fois au cours des phases de concertation et lors récemment de la révision du SCoT de la Métropole qui a inscrit en priorité dans son Document d'Orientation et d'Objectifs le COM.

Le nouveau Président de Montpellier Méditerranée Métropole a confirmé cette priorité.

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>Montpellier. Or si ces projets ne sont effectivement pas réalisés, l'étude se retrouve entièrement faussée.</p> <p>De plus, le projet du COM, en augmentant la capacité routière, pourrait favoriser par appel d'air l'apparition de nouveaux usagers de cet axe routier, et provoquer donc une augmentation supplémentaire du trafic. Ce phénomène de trafic induit est bien documenté, et peut représenter jusqu'à une augmentation de 20% du trafic, mais ne semble pourtant pas pris en compte dans l'étude de trafic.</p> <p>En outre, nous craignons que ce type d'aménagement ait un impact sur l'éloignement croissant des lieux de vie (et donc des distances domicile-travail) comme c'était le cas pour l'A9-A750. Plus symboliquement, la construction d'un tel axe représente un encouragement à l'usage quasi-exclusif de la voiture. Ces impacts indirects ne sont pas étudiés.</p> <p>En somme, le COM provoquera une augmentation globale du trafic routier et ne réglera pas les problèmes d'embouteillage.</p> <p>Conséquences sur le climat</p> <p>En 2020, dans une ville qui a déclaré l'urgence climatique en 2019, il n'est désormais plus question de discuter l'intérêt collectif de diminuer urgemment et drastiquement nos émissions à effet de serres pour limiter la crise climatique en cours. Or le transport routier est responsable de 30% des émissions de gaz à effet de serre en France.</p> <p>Nous avons montré que la mise en place du COM provoquera une augmentation du trafic routier global sur l'agglomération montpelliéenne, voire sur l'aire urbaine de Montpellier.</p> <p>On s'étonne donc que dans la partie «incidences du projet sur le climat» de l'étude (page 373), soit indiqué le postulat suivant : «Le projet engendrera une redistribution du trafic actuelle de la voirie existante vers la nouvelle infrastructure. Le trafic routier existe donc déjà.». On nous indique ensuite que le projet devrait provoquer une légère diminution des émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>Ce calcul semble bien simpliste : l'augmentation globale des distances de trajet, l'augmentation globale du nombre de véhicules, les incidences indirectes sur les trajets et l'usage de la voiture, sans parler du trafic induit, ne semblent pas pris en compte.</p> <p>Il est choquant de voir que pour un projet routier, l'étude de l'impact sur les gaz à effet de serre soit traité en une seule page ! Nous demandons une étude plus détaillée, avec de le détail des indicateurs utilisés.</p> <p>Pollution de l'air</p> <p>Dans l'avis de l'Autorité environnementale (Ae 2018 – 75) sur le SCOT de Montpellier, il est écrit qu'un des enjeux environnementaux principaux du SCOT est « la réduction des nuisances liées aux déplacement (bruit et pollution de l'air) et l'exposition de la population aux risques sanitaires ». En quoi le projet du COM est compatible avec les objectifs environnementaux du SCOT de la métropole validé en décembre 2019 ?</p>	<p>Pollution de l'air</p> <p>L'étude air-santé fait apparaître une hausse de pollution atmosphérique sur le tracé du COM.</p> <p>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).</p> <p>On constate alors que le COM permet une moindre dégradation de la qualité de l'air puisqu'il permet notamment un trafic fluide.</p> <p>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.</p> <p>Destruction de la biodiversité</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Agriculture</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Au regard des observations fort honorables du public défavorables au projet, le commissaire enquêteur doit également prendre en compte les avis favorables du public au projet et celui des élus démocratiquement désignés par leurs concitoyens. L'analyse de ces avis est bien entendu confrontée au respect de la protection des zones naturelles et agricoles, de la biodiversité, de l'environnement, de la pollution atmosphérique, des lois, etc...</p>

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>La métropole de Montpellier souffre de gros problème de pollution notamment dû au NO2 et PM10, principalement émis par le trafic routier. Les grands projets de routes intensifient le trafic et donc la pollution et représentent un risque de santé publique très important (68 000 décès / an en France dû à la pollution atmosphérique). En octobre 2019, la Cour de justice européenne a condamné la France pour non-respect de la directive européenne de 2008 sur la qualité de l'air avec notamment le dépassement « systématique et persistante (de) la valeur limite annuelle pour le NO2 depuis le 1^{er} janvier 2010 dans douze agglomérations » dont celle de Montpellier.</p> <p>Le projet du COM va-t-il permettre à la métropole de Montpellier de respecter les seuils de pollution autorisé par la directive européenne relative à la qualité de l'air ? Nous pensons au contraire qu'il agravera un problème déjà persistant.</p> <p>A ce sujet, Greenpeace a proposé dans son avis une analyse que nous partageons et nous demandons que ces arguments soient étudiés et pris en compte dans l'étude.</p> <p>Destruction de la biodiversité</p> <p>Le COM fragmente également un corridor écoloaque nécessaire au bon fonctionnement des écosystèmes de la métropole et va à l'encontre des orientations nationales sur la protection du vivant (loi Grenelle 2).</p> <p>Il détruira les individus et ou les habitats de 53 espèces protégées.</p> <p>Nous rappelons que nous vivons actuellement la 6ème extinction de masse du vivant et qu'il est urgent d'enrayer les impacts humains sur la biodiversité. Une telle destruction, d'autant plus pour un projet inutile, est abhérante.</p> <p>Agriculture</p> <p>Le COM détruira directement 16 ha de terres agricoles et impactera l'activité agricole sur une superficie de 45 ha au total. Ces terres, d'après l'étude, ont un haut potentiel agricole et sont pour beaucoup irriguées. Ces terres sont rares et donc précieuse pour le développement d'une agriculture locale et de qualité. Rappelons qu'un maraîcher en agriculture biologique peut nourrir jusqu'à 100 familles / ha. Au lieu de construire le COM (et pour un coût bien moindre !), on pourrait fournir jusqu'à 4500 familles en légumes biologiques, soit toute la population de Saint-Jean-de-Vedas.</p> <p>L'enjeux de l'artificialisation des sols, qui engendre une raréfaction des terres de qualité, un encouragement de l'enrichissement, des ruptures des entités agricoles et une augmentation des prix du foncier, est pourtant relevé par tous les syndicats agricoles et de nombreuses associations. L'objectif « Zéro artificialisation nette des sols », qui va dans le sens d'une sanctuarisation des terres agricoles et qui est valorisé dans le SRADDET de la Région Occitanie, n'est finalement pas pris en compte.</p> <p>La crise du Covid19 nous a révélé à tous la fragilité de notre système de distribution alimentaire et la résilience de l'approvisionnement en circuit court. Mais comment imaginer de manger local quand il n'y a plus de terres pour produire localement ?</p>		

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>Pour une vision des impacts au long court, il faudrait non pas étudier les impacts d'après la situation agricole actuelle mais d'après potentiel de ces terres, et convertir ce potentiel en terme alimentaire : combien de personnes pourrait-on nourrir si le projet n'avait pas lieu ?</p> <p>Pour identifier ce potentiel, il faudrait réaliser une étude de potentiel détaillée sur le terrain (l'étude ici est seulement basée sur des cartes au 1/25000eme, ce qui n'est pas suffisant).</p> <p>CONCLUSION</p> <p>En tant que commissaire enquêteur, vous avez la mission de rendre compte des positions actuelles de vos concitoyens, mais aussi d'anticiper leurs opinions futures, et à ce titre d'être à l'écouter des changements qui se produisent dans notre société. En effet, un projet d'envergure comme le COM ne verrait pas le jour avant 2028, cela demande un effort de projection : quel sera l'état du monde alors ? Ce projet sera-t-il toujours dans le domaine de l'acceptable pour nos concitoyens ?</p> <p>L'urgence bioclimatique, appuyée scientifiquement par le GIEC depuis des années, ne fait désormais plus rire grand monde. La protection de l'environnement et les politiques de sobriété qui les accompagnent prennent de plus en plus de place, et c'est heureux, dans les pensées et les débats : sobriété des modes de production, des modes de déplacement, des modes de vie. Quand on donne le temps et les informations à 150 français et françaises lors de la Convention Citoyenne pour le Climat, ils proposent de « développer les autres modes de transports que la voiture individuelle » (objectif 1, famille « se déplacer ») ou encore de "lutter contre l'artificialisation des sols et l'étalement urbain" (objectif 3, famille "se loger"). Que penseraient ces citoyens d'un projet comme le COM, qui encourage l'usage de la voiture tout en aggravant le phénomène d'artificialisation des sols de l'agglomération montpelliéraise ?</p>		
6.9. Paysage de France		
<p>Notre association est fermement opposée à la modification du tracé et l'élargissement de la voirie actuelle. La continuité des voiries de contournement de la ville de Montpellier ne nécessitent nullement le passage à 2x2 voies. Le projet proposé est un barreau autoroutier qui relierait l'A709 et donc l'A9 à l'A75. Or cette liaison existe déjà à Béziers. Loin de faciliter la circulation sur ce parcours, ce barreau attirerait tous les véhicules et en particulier les camions en transit, entraînant à court terme la saturation de cette voie aux heures de pointe.</p> <p>La voirie actuelle doit rester une voirie locale à 2x1 voie limitée à 70 km/h. Pour être désengorgée, les ronds points peuvent être réaménagés avec des passages en pont ou tunnel sans nouvelle emprise sur les terres agricoles. Les vignes du Domaine du Rieucaulon doivent absolument être préservées. Comme avec tout réaménagement, les modes de déplacement doux et collectifs doivent être prioritaires. Les pistes cyclables de tout l'ouest de Montpellier doivent à cette occasion être aménagées pour faciliter les déplacements entre villages et avec la ville centre.</p>	<p>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</p> <p>Un aménagement à 2x1 voie, tel que proposé ne permettrait pas d'atteindre l'objectif de fluidité, même en dénivellant les échangeurs de Gennevaux et de Rieucaulon : chaque passage de 2 voies à 1 voie par sens recréant un ralentissement.</p> <p>Le Maître d'ouvrage étudiera les impacts d'une restriction à 70 km/h, ainsi que demandé.</p> <p>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.</p>	<p>Je prends note des réponses du M.O. à Paysage de France.</p> <p>J'ajoute que je tiens compte des avis et des arguments de tout le monde ; opposants et favorables au projet.</p>

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>Le projet proposé est d'un autre age. Il est temps de regarder l'avenir. Compte tenu du prix exorbitant des travaux envisagés, il pourrait être tentant pour nos élus et pour l'état de se tourner vers Vinci pour obtenir l'exécution des travaux au profit d'une prolongation de la concession accordée pour l'A9. Ce serait finalement le contribuable qui paierait le prix fort au détriment d'une destruction considérable de notre environnement.</p> <p>Monsieur l'enquêteur, les générations futures vous remercieront de tenir compte de ces arguments et de ceux de tous les opposants pour refuser ce projet.</p>	<p>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.</p> <p>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</p>	

6.10. Juvignac Urbanisme Environnement

<p>- Les objectifs du projet de COM :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Une nouvelle connexion pour des trajets simplifiés</i> - De façon plus précise, cette définition générale se décline en : <ul style="list-style-type: none"> . Assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'ouest en complétant le réseau armature du contournement urbain routier . Relier A 750 et A 709 . Contenir la circulation d'échanges périurbains et de transit pour rendre son usage à la voirie secondaire dans les quartiers traversés . Valoriser les accès au réseau multimodal pour limiter le trafic routier vers le centre urbain. <p>- Observations sur les objectifs :</p> <p>Exprimé de façon plus simple et plus prosaïque, le problème à résoudre est celui des embouteillages qui se forment de plus en plus souvent et qui durent de plus en plus longtemps dans le secteur ouest de Montpellier au débouché de la A 750 et de la D 27E (JUVIGNAC), de la D 5 (LAVERUNE) et de la D 613 (SAINT JEAN DE VEDAS).</p> <p>Les véhicules qui contribuent à ces embouteillages ne sont que très minoritairement des véhicules en transit, qui ne feraient que traverser la ville de Montpellier sur un parcours les conduisant de loin à l'ouest vers loin à l'est ou inversement. Il suffit d'emprunter souvent la A 750 pour constater le faible nombre de poids lourds que l'on y rencontre, contrairement à ce que l'on observe sur les grands axes que constituent la A6 et la A9 et à moindre titre la A 71 et la A 75. La liaison nord sud par la A 75 est raccordée à la A 9 à la hauteur de Béziers et l'intérêt d'une transversale autoroutière entre Clermont l'Hérault et Nîmes est tout sauf évident.</p> <p>En réalité cette circulation intense et difficile résulte pour l'essentiel de déplacements locaux et en particulier des déplacements pendulaires, matin et soir, de personnes habitant à l'ouest, dans un rayon de quelques dizaines de kilomètres à partir de la limite de la grande ville et dont les lieux de travail,</p>	<p>I – Les objectifs du projet</p> <p>Cette section n'appelle pas de réponse.</p> <p>II – Observations sur les objectifs</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>III : – Observations sur les objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> - Echangeur COM – A750 <p>La crue de référence a été prise en considération pour les études hydrauliques (voir document « évaluation environnementale, annexe n° 4 » - étude hydraulique).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Carrefour du Rieucoulon : <p>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.</p> <p>Les résultats de l'étude hydraulique sont présentés dans le document « évaluation environnementale, annexe n° 4 » - étude hydraulique</p> <ul style="list-style-type: none"> - Liaisons transversales Ouest-Est : <p>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.</p> <p>IV: – Propositions</p>	<p>L'exposé de l'association « Juvignac Urbanisme Environnement » est fort intéressant mais aurait beaucoup plus sa place dans un débat sur le SCoT de la Métropole ou sur son PDU, car les points abordés relèvent de choix politiques d'aménagement du territoire métropolitain sur lesquels le commissaire enquêteur n'a pas à se prononcer, puisque ils ont été approuvés par un vote d'un conseil communautaire, élu démocratiquement par les citoyens métropolitains.</p> <p>Concernant les observations sur la réalisation du COM, inscrit sur le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole et confirmé par son nouveau président, élu le 15 juillet 2020, je prends acte des réponses du M.O. à l'association « Juvignac Urbanisme Environnement » sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les études hydrauliques, • les liaisons transversales Ouest-Est, • les aménagements à 2x1 voie,
--	--	---

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>d'étude ou d'achat se situent en centre-ville ou dans les zones d'activité de la Métropole, localisées, en caricaturant à peine, partout sauf dans ce secteur ouest.</p> <p>- Observations sur le contenu du projet</p> <p>Il est inutile de reprendre en détail le contenu du projet qui nous est présenté et qui consiste en fait à assurer une continuité pseudo- ou quasi-autoroutière entre la A 750 et la A 9.</p> <p>Néanmoins, deux commentaires « techniques » :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les différentes variantes de l'échangeur A 750 / COM ne prennent pas en compte le relevé des zones concernées lors des inondations d'octobre 2014 (voir le Porter à Connaissance d'août 2015, établi à la suite de cet épisode, modifiant le PPRI de 2001 sur lequel se fonde le projet qui nous est soumis). <p>Il en résulte que les nouveaux échangeurs prévus se situent en réalité en zone inondable, que les remblais sont largement sous-évalués, des remblais plus importants devenant difficilement compensables et que l'impact hydraulique résultant de cet échangeur ferait courir des risques sérieux aux riverains, tant sur le territoire de Juvignac que sur celui de Montpellier.</p> <p>S'ajoutent à cela les impacts environnementaux pour la faune et la flore sur cette partie des berges de la Mosson, classée ZNIEFF de type 2.</p> <ul style="list-style-type: none"> - A l'emplacement du rond-point du Rieucoulon, la zone de croisement et d'échange avec la RD 613 nécessite un surcreusement puisqu'il est prévu que le COM passerait sous la RD 613. Un tel ouvrage est de toute évidence problématique car cette zone est inondable et la chaussée du COM se trouverait au niveau du lit du ruisseau, avec qui plus est un effet de cuvette et donc un risque de submersion. <p>Globalement, le projet ne prend pas suffisamment en compte les causes réelles des problèmes constatés.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il est inutilement lourd et coûteux. - Il n'apporte donc pas les bonnes réponses. - Tout au contraire sa démesure impliquerait des conséquences fâcheuses pour les habitants des communes traversées, en termes de nuisances environnementales de diverses natures. <p>Dès lors que le véritable problème est celui de la pénétration radiale dans la ville à partir d'une zone ouest de plus en plus peuplée - Montpellier connaissant la même évolution que les autres grandes villes, à savoir une migration de leurs habitants, en particulier les jeunes actifs, vers les banlieues où le prix de l'immobilier est plus abordable - relier la A 750 et la A 709 par un barreau autoroutier ne constitue pas une solution satisfaisante.</p> <p>Pour autant, la liaison actuelle entre Juvignac et l'accès à la A 9 – A 709 à Saint-Jean de Védas mériterait d'être améliorée, mais de façon sensiblement</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliorer la circulation sur l'axe du COM avec un projet plus modeste <p>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.</p> <p>La dénivellation seule des points d'échange ne suffit pas à répondre au besoin de capacité.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Terminer le LIEN <p>Le bouclage du LIEN est bien prévu sous la Maîtrise d'Ouvrage du Conseil Départemental.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réaliser des zones d'activités à l'ouest <p>L'aménagement des zones d'activités n'est pas du ressort du Maître d'Ouvrage du COM.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser l'usage du vélo <p>Le projet de COM prévoit l'aménagement de voies dédiées aux modes actifs, dont des pistes cyclables confortables.</p> <p>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.</p>	

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>plus simple et plus économique qu'au moyen de ce qui est proposé dans le projet actuel.</p> <p>- Propositions</p> <p>Avant d'énoncer ces propositions, on rappellera tout d'abord les ardentes obligations du SCoT adopté il y a moins d'un an et qu'il convient de prendre en compte dans sa version actuelle, même s'il est probable qu'il sera remis en question, compte tenu des résultats des récentes élections.</p> <p>DOO, page 113 : "Organiser les espaces urbains efficacement et équitablement" page 144 "Assurer la cohérence entre le réseau de déplacements et l'organisation urbaine".</p> <p>S'agissant du secteur Piémonts et Garrigues, auquel appartiennent les communes de Juvignac, Saint Georges d'Orques et Murviel, la situation désastreuse que nous connaissons depuis plusieurs années et qui s'aggrave de jour en jour résulte de toute évidence du non-respect de l'objectif et de la condition rappelés ci-dessus. La très forte augmentation du nombre de logements imposée par deux PLH successifs et la croissance démographique qui en résulte se sont réalisées sans qu'aient été simultanément déployés ou, encore mieux, anticipés, des moyens de déplacement adaptés et proportionnés. De plus, facteur aggravant, cette croissance ne s'est accompagnée d'aucune création de pôles d'activités à même de proposer des emplois aux populations existante et nouvelle.</p> <p>La cohérence requise entre l'organisation urbaine et le réseau de déplacements n'a pas été respectée. Elle ne l'a pas davantage été dans l'organisation urbaine elle-même, comme si l'on avait choisi délibérément de faire de ce secteur un territoire de cités dortoirs.</p> <p>(Les PLH 2007-2012 et 2013-2018 ont prévu pour la seule commune de Juvignac la construction de 3390 logements. Cette obligation a été non seulement respectée mais dépassée ! Partant de 2500 logements en 2007 on passe ainsi à environ 6000 en 2020. Dans le même temps la population qui était de 6500 habitants en 2007 a logiquement plus que doublé. A cet égard on rappellera que les chiffres de populations légales des communes publiés par L'INSEE sont en retard de trois ans sur les populations réelles. La population légale en vigueur au 01/01/2020 - 11203 h. - est en fait la population calculée par l'INSEE au 01/01/2017, très au-dessous de la population réelle en 2020.)</p> <p>Première proposition :</p> <p>Donner la priorité absolue aux transports en commun. Et à cet effet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prolonger la ligne de tramway N°3 jusqu'à la sortie ouest de Juvignac, ou mieux encore réaliser une extension directe de cette ligne 3 depuis le pont de la Mosson jusqu'à cette sortie ouest en suivant le tracé des allées de l'Europe (ex route de Lodève), ce qui assurerait la desserte du centre-ville et d'une grande partie de la commune. Le coût d'une ligne de tramway se situe autour de 20 M €/Km auquel il faut ajouter 2,5 M € par rame. L'extension de la ligne 3 de la Mosson à Courpoiran 		

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>représente deux kilomètres de voie, qui plus est en terrain plat.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intégrer cette extension à la réalisation d'un PEM (Pôle d'Echange Multimodal) offrant un nombre de places de stationnement suffisant pour être en mesure d'accueillir les véhicules des habitants des communes de l'arc ouest, voisines ou plus éloignées, dont les habitants empruntent la A 750 pour accéder à Montpellier. <p>A l'heure actuelle, les usagers souhaitant accéder à la ligne 3 sont dans l'incapacité de le faire, faute de pouvoir garer leurs véhicules à distance raisonnable du terminus situé dans le quartier récent dit des Constellations.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réaliser la ligne de tramway N°5 avec un terminus à Lavérune ou au voisinage de Lavérune, là encore dans le cadre d'un PEM, avec création d'un parc de stationnement de capacité adaptée. Ce projet existe mais sa réalisation comme la précédente devrait être prioritaire et donc accélérée <p>Deuxième proposition :</p> <p>Améliorer la circulation entre la A 750 à Juvignac et la A 9 ou la A 709 à Saint Jean de Védas suivant le trajet prévu dans le projet de COM mais de façon plus modeste et moins coûteuse que dans le projet proposé.</p> <p>Le trafic pourrait être sensiblement fluidifié par le traitement des points noirs que constituent les trois grandes intersections, en réalisant des ouvrages de franchissement à 2 fois une 1 voie (aérien au carrefour M. Gennevaux, en dénivelé positif ou négatif pour celui du Rieucoulon et de la ligne 2 du tram, et peut-être aérien au rond-point du Mas de Grille). L'ensemble du parcours resterait constitué par une voirie à 2 fois une 1 voie avec une vitesse limitée à 70 km/h (et non 90km/h comme proposé dans le projet), sauf (et encore !) pour la partie déjà existante à 2 fois 2 voies le long de la Mosson.</p> <p>Le chantier correspondant à un tel aménagement raisonnable serait beaucoup moins important, engendrerait moins de nuisances et sa durée serait beaucoup plus courte.</p> <p>Le budget du COM dans sa version actuelle est évalué selon les sources entre 230 et 272 M €. Il faut donc comprendre au bas mot 300 M €. Il est tout à fait évident que l'économie réalisée en ne traitant pas cette liaison comme une autoroute permettrait de réduire drastiquement les coûts et de financer l'essentiel des travaux de desserte et d'aménagement des PEM de Juvignac et de Lavérune.</p> <p>Troisième proposition :</p> <p>Terminer enfin le contournement de Montpellier par le nord (le LIEN), étant donné que ce contournement n'a de sens et d'efficacité que s'il est complet. Au surplus compléter cette voie répondrait en grande partie à la fonction de détournement du trafic de transit recherchée par le COM.</p> <p>On observera que le contournement est et nord s'effectue à l'extérieur ou au-delà des zones urbaines limitrophes de la grande ville, ce qui en limite</p>		

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>l'impact sur les habitants, contrairement à ce qui est envisagé dans le projet de COM avec Juvignac et Saint Jean de Védas.</p> <p>Quatrième proposition :</p> <p>Aménager au voisinage du raccordement entre le LIEN et la A 750 une ou plusieurs zones d'activités génératrices d'emplois, de façon à limiter autant que possible les déplacements des nombreux actifs du secteur.</p> <p>A cet égard, l'extension envisagée de la zone d'activités du Mijoulan à Saint- Georges d'Orques, mentionnée dans le SCoT, ne remplirait que très imparfaitement cet objectif.</p> <p>En effet, le projet en cours d'étude est visiblement à deux vitesses : une première phase à relativement court terme mais de très faible portée concernant la partie est de la zone sur le seul territoire de Saint Georges, et une deuxième phase vraisemblablement reportée aux calendes grecques et qui de plus empièterait sur un territoire agricole de Juvignac, ce qui semble a priori la condamner, sauf bien entendu à ce que cette zone d'activités reste agricole et/ou pastorale, ce qui n'apporterait alors que très peu d'emplois.</p> <p>Cinquième proposition</p> <p>Concernant le vélo, le progrès qu'apporte l'assistance électrique lui donne un peu plus de crédibilité mais à au moins deux conditions: qu'il soit financièrement plus abordable, éventuellement au moyen de subventions délivrées sous certaines conditions ; et que les conditions de circulation soient beaucoup plus sécurisées qu'elles ne le sont actuellement et ce sur tous les grands axes de la métropole.</p> <p>De telles mesures pourraient permettre, au mieux de doubler l'usage du vélo et de progresser de 3,5 à 7%. Ce n'est donc pas non plus la solution miracle.</p> <p>Chacun sait en effet que la région bénéficie d'un climat plutôt chaud et que le relief n'y est pas particulièrement plat, ce qui limite sérieusement le recours à ce mode de locomotion, en dehors des déplacements de loisir. Montpellier n'est pas Amsterdam.</p> <p>Par ailleurs l'amélioration des conditions de circulation des vélos ne doit pas impacter de façon radicale la circulation des autres véhicules, comme c'est le cas depuis la période de confinement sur quelques grands axes de Montpellier (par exemple sur l'Avenue de la Justice de Castelnau).</p>		
6. 11. Europe écologie les verts, Génération écologie, Parti animaliste	<ul style="list-style-type: none"> - Destruction des terres agricoles et naturelles <p>Le projet tel que présenté, consiste majoritairement en un aménagement sur place d'une voirie existante.</p> <p>Ainsi, par rapport à tout autre tracé, il réduit l'imperméabilisation supplémentaire et, l'impact sur les terres naturelles et agricoles.</p>	Je prends acte des réponses du M.O. à « Europe écologie les verts, Génération écologie, Parti animaliste » en particulier l'étude d'une restriction à 70 Km/h.

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>Le COM (contournement Ouest de Montpellier) est un projet imaginé au début des années 1990 qui a été fait pour la voiture et seulement pour la voiture. Aujourd'hui, le COM est un projet obsolète avant même son premier coup de pelle.</p> <p>Les efforts doivent s'engager vers des projets avec une logique décarbonée et une écologie intégrée. Or le COM tel qu'il est proposé est une incitation à la voiture, énergivore et polluante. Faire plus de place à la voiture c'est de fait augmenter, de manière exponentielle, le flux des véhicules, de la production de polluants, de nuisances sonores et d'impacts irréversibles sur l'environnement sans pour autant répondre de manière durable à la préoccupation première du désengorgement de la circulation, car le trafic sera très vite saturé.</p> <p>Dans le plan de déplacements urbain, (PDM) il est noté « tout faire pour réduire la voiture ». Partout il est dit qu'il faut réduire l'impact de celle-ci et favoriser d'autres modes de déplacement.</p> <p>Le COM tel que dessiné aujourd'hui ne relève pas les défis et les ambitions du PDM. Le projet de COM est une autoroute à 280 millions d'euros pour un tracé de 6 km (voir selon certaines autres sources 400 millions d'euros) qui se trouve à moins de 5 km du centre-ville de Montpellier et qui va traverser les endroits les plus sensibles de notre péri urbain (périphérie de Montpellier), les vallées de la Mosson et du Rieu-Coulon : lieux de biodiversités.</p> <p>Destruction de terres agricoles et naturelles</p> <p>Alors que la population demande de plus en plus le retour à une agriculture urbaine, de proximité, le COM détruirait des espaces végétalisés et agricoles existants et empêcherait des projets d'installations de jeunes agriculteurs-trices, d'agroforesterie, etc.</p> <p>De plus, les espaces végétalisés sont nécessaires à la tenue des sols, à la lutte contre l'augmentation de la température en limitant une trop grande chaleur en cas de canicule. Enfin, ils permettent l'absorption des eaux lors de fortes pluies. L'imperméabilisation de ces sols augmenteraient les risques d'inondation.</p> <p>Augmentation de la pollution de l'air</p> <p>Cette autoroute serait destructrice du paysage de notre territoire, mais aussi de la qualité de vie de ses habitant-e-s. Ce contournement serait très près des zones habitées. La réalisation de ce projet engendrerait des nuisances pour le bien-être et la santé des populations : pollution de l'air par les particules émises des véhicules, pollution sonore, pollution visuelle.</p> <p>En conséquence, nous sommes opposés à la construction d'un périphérique autoroutier qui aurait pour conséquence de détruire des espaces naturels et agricoles et qui n'aura jamais pour effet de réduire la circulation automobile. Mais exactement l'inverse !</p> <p>Construire un périphérique autoroutier a pour effet d'augmenter la circulation et d'accélérer l'étalement</p>	<p>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 accidentielles.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Augmentation de la pollution de l'air <p>Le COM permet une moindre dégradation de la qualité de l'air puisqu'il permet un trafic fluide notamment.</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proposition alternative : <p><i>Abaissement de la vitesse :</i></p> <p>Le Maître d'ouvrage étudiera les impacts d'une restriction à 70 km/h, ainsi que demandé.</p> <p>Si l'enjeu de fluidité du trafic est atteint à cette vitesse, une adaptation du projet sur cette question sera envisagée.</p> <p><i>Type aménagement :</i></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>J'ajouterais que le projet tel que présenté dans le dossier n'est pas un périphérique autoroutier.</p> <p>Le profil du COM, proposé par le M.O. avec la prise en compte des observations concernant la vitesse, les modes actifs, la réduction des emprises... répond à l'objectif d'un usage apaisé, comme le souhaite le nouveau président de Montpellier Méditerranée Métropole.</p>

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>ment urbain. Cela conduit à attirer toujours plus de voitures, sur des trajets toujours plus longs et, in fine, à aggraver toujours plus la pollution de l'air, à augmenter les gaz à effet de serre.</p> <p><u>Proposition alternative : Mobilités zéro carbone</u></p> <p>L'urgence climatique nous impose de changer nos modes de déplacement. Chaque euro dépensé doit donc, répondre à cette urgence de la transition des mobilités.</p> <p>100 % des budgets d'investissements doivent être consacrés à des projets non polluants, à des solutions écologiques : développer le vélo, multiplier l'offre de transports publics:</p> <p>Il est donc, du devoir de l'Etat de revoir les caractéristiques du projet dans le sens d'un « boulevard ur- bain » (limité à 50 ou 70 km/h) et non d'une « autoroute ».</p> <p>Une solution de << boulevard urbain >> signifie concrètement le maintien de la voirie dans son tracé ac- tuel, l'intégration d'aménagements cyclables et de voies réservées aux transports publics dans le cadre d'un projet paysager adapté au contexte urbain.</p> <p>De plus, l'offre de transports publics doit être développée massivement afin que chacun dispose, près de chez soi, d'une alternative à la voiture individuelle. Pour que la voiture reste un choix, mais ne soit plus une obligation au quotidien.</p> <p>En complément du réseau de tramway, il est nécessaire de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développer un nouveau réseau de bus à haut niveau de service bénéficiant de voies réservées. Des bus plus rapides, plus fréquents. • Déployer des lignes suburbaines en direction de Prades-le-Lez au nord, en direction de Pi-gnan et Cournonsec à l'ouest et en direction de Vendargues et Castries à l'est. • Augmenter l'offre TER entre Sète et Nîmes en accélérant, prioritairement, le projet de création d'une halte ferroviaire et d'un pôle d'échange multimodal à Castelnau -Sablissou. • Poursuivre les études de réaffectation des lignes de Paulhan à l'ouest et de Sommières à l'est pour développer une nouvelle offre de transports interurbains. • Travailler entre intercommunalités (Montpellier Méditerranée Métropole, Cœur d'Hérault et Pic-Saint-Loup) pour développer des lignes de cars à haut niveau de service bénéficiant de voies réservées sur l'A750 depuis Gignac et sur la RD986 depuis Saint-Gély-du-Fesc. <p>A l'aune de l'urgence climatique, les choix doivent être clairs : 100 % des budgets dans les mobilités zé- ro carbone!</p> <p>Le Groupe Local EELV Montpellier</p>		

OBSERVATIONS	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>Les élus écologistes de la Mairie de Montpellier (Groupe « Choisir l'écologie pour Montpellier »)</p> <p>PS : Nous rappelons que l'avis préalable de l'Autorité environnementale, rendu public le 4 décembre dernier est explicite. Augmentation de la pollution de l'air, émission de CO₂, destruction de terres agricoles et d'espaces de biodiversité, imperméabilisation des sols : l'autorité juge que les impacts du projet de COM n'ont pas été sérieusement étudiés. Elle demande à l'Etat de reprendre sa copie</p>		

7. PÉTITION GREENPEACE

Le groupe local Greenpeace de Montpellier a lancé, le 11 juin 2020, une pétition mise en ligne sur www.change.org et a remis au commissaire enquêteur, le 7 septembre 2020, un fichier excel comprenant 952 pétitionnaires. Ce fichier est joint en annexe.

https://www.change.org/p/la-ministre-de-la-transition-ecologique-et-solidaire-contre-les-projets-routiers-dans-l-agglom%C3%A9ration-montpelli%C3%A9aine?utm_source=share_petition&utm_medium=custom_url&recruited_by_id=31f3e010-abe8-11ea-ad79-050796143328

TEXTE DE LA PÉTITION	RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
<p>Le transport routier, développé depuis près d'un siècle au détriment des autres modes de transport, a montré ses limites. Il accapare l'espace public des villes, et son impact sur l'environnement et la santé des habitants n'est plus à démontrer (67000 décès en France chaque année liés à la pollution de l'air).</p> <p>Le coût de possession, en moyenne 3000€ par véhicule chaque année, représente un budget important pour ceux qui sont dépendants de la voiture dans leur vie quotidienne.</p> <p>Aujourd'hui nous avons besoin de construire une société résiliente, écologique et sociale. Les déplacements en vélo, à pied, en transport en commun, doivent être encouragés.</p> <p>Montpellier, qui dépasse les seuils réglementaires de polluants définis par l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé), est toujours dans l'inertie de l'ancien monde. Le contournement ouest (COM), estimé à 400 millions d'euros, prévoit de détruire 16 hectares de terres agricoles. Les travaux de la liaison Nord (LIEN) sont en train de massacrer 60 hectares de zones naturelles dont celle de Bel-Air, qui est le réservoir de biodiversité le plus riche de la métropole.</p> <p>Tous ensemble, demandons l'arrêt immédiat des projets routiers dans l'agglomération montpelliéenne, et le développement des mobilités durables !</p>	<p>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.</p> <p>Le projet de COM prévoit l'aménagement de voies douces, dont des pistes cyclables confortables.</p> <p>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 Rieu-coulon.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Avec une lecture attentive du dossier de présentation du projet du COM, on peut observer que ce projet apporte des réponses positives au développement des mobilités durables dans la métropole montpelliéenne comme le souhaite le groupe local Greenpeace de Montpellier. En effet, la circulation automobile sera déviée des quartiers de Juvignac, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas vers des voies de circulation plus fluide, dégagées des thromboses routières actuelles et sur lesquelles viendront se greffer des Voies Réservées aux Transportes en Commun (VRTC), des pistes cyclables et des trottoirs.</p> <p>Ainsi le projet du COM, construit dans une démarche de mobilité durable et dans le respect de la Loi d'orientation</p>

	<p>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.</p>	<p>des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 permettra une diminution des émissions de gaz à effet de serre et une amélioration de la qualité de l'air.</p> <p>Également, le M.O., dans ses réponses à diverses observations, s'est engagé à étudier une réduction de la vitesse à 70 Km/h dans le cadre d'une géométrie de catégorie VSA 70 (voies structurantes d'agglomération) diminuant ainsi les emprises foncières.</p> <p>Enfin, les déplacements en vélo, à pied et en transport en commun ne sont pas les seuls modes utilisés par les citoyens et la société en général qui sont obligés, compte tenu des distances à parcourir, à avoir recours à un véhicule automobile. Le COM a aussi vocation à permettre le transit entre l'A750 et l'A709.</p> <p>Le projet du COM, piloté par le M.O., répond à un développement des mobilités durables et à un mode de circulation apaisée comme le souhaite le nouveau président de Montpellier Méditerranée Métropole.</p>
--	---	--

Mauguio le 20 décembre 2020

Georges Rivieccio
Commissaire enquêteur

