



PRÉFECTURE DE L'HÉRAULT

CONCLUSIONS ET AVIS

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 voies, 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 inclus.

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

A. Généralités

B. Conclusions et avis concernant la déclaration d'utilité publique du projet de Contournement Ouest de Montpellier

C. Conclusions et avis concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Juvignac

D. Conclusions et avis concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Montpellier

E. Conclusions et avis concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Saint-Jean-de-Védas

F. Conclusions et avis concernant le classement-déclassement des voies

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.

SOMMAIRE

A. GÉNÉRALITÉS	5
1. PRÉAMBULE.....	5
2. NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET DU CONTOURNEMENT OUEST DE MONTPELLIER.....	6
3. OBJET DES ENQUÊTES PUBLIQUES ET CADRE JURIDIQUE.....	6
4. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	7
5. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	8
6. ANALYSE DES OBSERVATIONS.....	10
6.1 <i>Avis des personnes publiques associées</i>	11
6.1.1. Consultation lancée par la Direction des infrastructures de transport, sous-direction de l'aménagement du réseau routier national.....	11
6.1.2. Consultation lancée par le Préfet de l'Hérault.....	12
6.1.3. Consultation des collectivités territoriales.....	14
6.2. <i>Avis de l'Autorité environnementale</i>	15
6.3. <i>Avis des élus</i>	17
6.3.1. Madame Carole DELGA, Présidente de la Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée.....	17
6.3.2. Monsieur Jean-Pierre GRAND, sénateur de l'Hérault.....	18
6.3.3. Monsieur Michaël DELAFOSSE, Maire de Montpellier, Président de Montpellier Méditerranée Métropole.....	18
6.3.4. Monsieur Christian TEYSSÈDRE, Maire de Rodez, Président de Rodez Agglomération.....	18
6.3.5. Monsieur Jean-François SOTO, Président de Vallée de l'Hérault communauté de communes.....	18
6.3.6. Monsieur Jean-François SOTO, Maire de Gignac.....	19
6.3.7. Monsieur François RIO, Maire de Saint-Jean-de-Védas.....	19
6.3.8. Monsieur Jean-Luc SAVY, Maire de Juvignac.....	19
6.3.9. Monsieur William ARS, Maire de Cournonterral.....	19
6.3.10. Madame Michelle CASSAR, Maire de Pignan.....	19
6.3.11. Monsieur Jean-François AUDRIN, Maire de Saint-Jean-d'Orques.....	19
6.3.12. Monsieur Roger CAIZERGUES, Maire de Lavérune.....	19
6.3.13. Monsieur Aurélien MANENC, Maire de Lunas.....	20
6.4. <i>Observations du public</i>	20
A. Opposition au projet.....	21
A.1. Favoriser les voies vertes plutôt que le béton et le bitume.....	21
A.2. Projet inadapté.....	22
A.3. Atteinte à la biodiversité.....	25
A.4. Atteinte à la pollution atmosphérique et au bruit.....	25
A.5. Destruction de terres agricoles.....	26
B. Favorable au projet.....	27
B.1. Avis favorables à une liaison A750 – A709.....	27
B.2. Urgence de la réalisation et phasage des travaux.....	28
B.3. Avoir une vision à l'échelle de l'aire montpelliéraine.....	28
C. Demandes de renseignements.....	28
C.1. Demande d'information concernant l'expropriation.....	28
C.2. Impacts pendant les travaux.....	29
C.3. Accès au COM.....	29
D. Propositions d'aménagement.....	29
D.1. Pas de feux tricolores au niveau des diffuseurs.....	29
D.2. Aménagement des diffuseurs et des ronds-points.....	30
D.3. Aménagement pour les autres transports, les vélos, les piétons et les espaces verts.....	30

D.4. Protection paysagère	31
D.5. Limitation de la vitesse	31
D.6. Faciliter les accès à Montpellier	31
D.7. Réaliser une sortie directe sans passer sous le pont de Saint-Georges-d'Orques.....	31
D.8. Réaliser la LICOM.....	32
D.9. Passage pour animaux sauvages	32
D.10. Nuisances sonores.....	32
D.11. Prolonger le COM.....	33
E. Tramway.....	33
E.1. Prolongation de la ligne de tramway	33
E.2. Augmenter les taux de passage des tramways.....	33
E.3. Créer des parkings pour tram de taille suffisante	33
F. Projet plus à l'Ouest	34
F.1. Réaliser le contournement plus à l'Ouest.....	34
F.2. Choix des variantes.	34
G. Financement	34
H. Divers	34
6.5 Observations des associations	35
6.5.1. Saint-Jean Environnement.	35
6.5.2. Collectif Ceinture Verte.....	41
6.5.3. Mosson Coulée Verte.	41
6.5.4. Vélocité Montpellier.	42
6.5.5. Groupe local Greenpeace de Montpellier.	44
6.5.6. France Nature Environnement.....	47
6.5.7. France Insoumise.	49
6.5.8. Collectif SOS Oulala.	49
6.5.9. Paysage de France.....	51
6.5.10. Juvignac Urbanisme Environnement	51
6.5.11. Europe écologie les verts, Génération écologie, Parti animaliste.	52
<i>6.6. Pétition Greenpeace</i>	<i>53</i>
7. COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.	54
B. CONCLUSIONS ET AVIS CONCERNANT LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET DU CONTOURNEMENT OUEST DE MONTPELLIER	55
PRÉAMBULE.....	55
1. INTÉRÊT GÉNÉRAL DU PROJET.	56
1.1. Avis recueillis sur le projet.	56
1.2. Respect de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.	56
1.3. Lutte contre les gaz à effet de serre.	57
1.4. Conséquences socio-économiques.....	57
2. AVANTAGES-INCONVÉNIENTS DU PROJET.....	58
2.1. ATTEINTES ENVIRONNEMENTALES	58
2.1.1. Milieu physique.....	59
2.1.2. Enjeux écologiques.....	59
2.1.3. Phases travaux et exploitation.....	60
2.1.4. Milieu humain.....	60
2.1.5. Enjeux Patrimoniaux, touristiques, paysagers.....	60
2.1.6. Justification du choix du projet retenu.	60
2.1.7. Enjeux climatiques.....	61
2.1.8. Développement de l'urbanisation.	61

2.1.9. Enjeux fonciers.....	62
2.2. ATTEINTES À LA SANTÉ.....	62
2.3. ATTEINTES À L'AGRICULTURE.....	63
2.4. ATTEINTES AUX INTÉRÊTS PRIVÉS ET PUBLIQUES.....	63
2.6. COÛT FINANCIER DU PROJET.....	63
2.7. COMPATIBILITÉ AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME.....	64
3. ANALYSE BILANCIELLE DES CRITÈRES.....	64
AVIS.....	66
C. CONCLUSIONS ET AVIS CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE JUVIGNAC	67
PRÉAMBULE.....	67
AVIS.....	68
D. CONCLUSIONS ET AVIS CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE MONTPELLIER	69
PRÉAMBULE.....	69
AVIS.....	70
E. CONCLUSIONS ET AVIS CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE SAINT-JEAN-DE-VEDAS	71
PRÉAMBULE.....	71
AVIS.....	72
F. CONCLUSIONS ET AVIS CONCERNANT LE CLASSEMENT / DÉCLASSEMENT DES VOIES.....	73
PRÉAMBULE.....	73
AVIS.....	74

A. GÉNÉRALITÉS

Dans cette partie il sera traité :

1. En préambule, la présentation du projet du Contournement Ouest de Montpellier,
2. La nature et les caractéristiques du projet du Contournement Ouest de Montpellier,
3. L'objet des enquêtes publiques et leur cadre juridique,
4. La composition du dossier,
5. L'organisation et le déroulement de l'enquête publique unique, et en particulier l'information du public,
6. L'analyse des observations recueillies au cours de l'enquête publique et du mémoire en réponse du Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Occitanie.

1. PRÉAMBULE

Le projet de voirie du Contournement Ouest de Montpellier (COM) est implanté sur l'Ouest de la commune de Montpellier et sur deux communes limitrophes, Saint-Jean-de-Védas et Juvignac. Il constitue une pièce essentielle du contournement urbain de la commune de Montpellier et du réseau routier structurant.

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 entre elles les autoroutes A750 et 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 du raccordement de l'A750 à l'A709 a donné lieu à deux phases de concertation en 2004 et 2006, et retardé à la suite des difficultés rencontrées sur le choix du nouveau tracé de l'A9 qui devait doubler l'A709. Après l'adoption du nouveau tracé de l'A9 dont l'ancien est devenu l'A709, le projet du Contournement Ouest de Montpellier (COM) a été relancé avec :

- En 2013, la définition d'un périmètre d'étude par l'arrêté n° 2013288-0008 du 15 octobre 2013 du Préfet de Région Languedoc-Roussillon, définissant le périmètre d'études sur les communes de Montpellier, Juvignac et Saint-Jean-de-Védas,
- En 2014, une inscription de 25 M€ au Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015/2020 qui permettra de réaliser les études, lancer les procédures, faire les acquisitions foncières et les premiers travaux,
- En 2016, du 19 septembre au 30 octobre, une concertation qui a permis de recueillir l'avis du public sur les modalités d'échange entre les autoroutes A750 et A709 et de finaliser le projet du Contournement Ouest de Montpellier soumis à la présente enquête publique,
- En 2017, la validation des objectifs du projet et le choix de l'aménagement préférentiel par le préfet de l'Hérault après le bilan de la concertation,
- En 2018, la décision de poursuivre les études sur la base de la variante 3, scénario 2 pour le raccordement Nord COM / A750.

Le projet est également inscrit dans le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole approuvé le 18 décembre 2019.

2. NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET DU CONTOURNEMENT OUEST DE MONTPELLIER.

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, le Contournement Ouest de Montpellier est prévu en 2x2 voies avec des carrefours dénivelés, sans accès directs des riverains.

Du nord au sud, le projet comporte 6 échangeurs :

- L'échangeur entre l'A750 et le COM ;
- L'échangeur avec la RM 5 (Route de Lavérune) dont le giratoire Gennevaux sera réaménagé et dénivelé. Le COM passera sur un pont au-dessus du giratoire ;
- L'échangeur avec la RM 613 dont le giratoire Rieucoulon sera réaménagé. Le COM passera au-dessous ;
- Le demi-échangeur avec la RM 132 au niveau de la ligne N° 2 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.

3. OBJET DES ENQUÊTES PUBLIQUES ET CADRE JURIDIQUE.

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 (M.O.) 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 prononcée, 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. dans ce cas, demandera à l'autorité décisionnelle de procéder 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.

Les présentes enquêtes publiques, Déclaration d'utilité publique (DUP), mise en compatibilité des documents d'urbanisme, classement / déclassement des voies, sont régies par une procédure particulière.

La DUP est régie par les codes suivants :

- **le code de l'expropriation : articles L.121 -1 à L.122 -7**, précisant les dispositions générales et les dispositions particulières, et les **articles R.111-1 à R.112-24**, précisant les modalités de l'enquête publique,
- **le code de l'environnement : articles L.123-1 à L.123-18**, et les **articles R.123-1 à R.123-27**, précisant la participation du public aux décisions ayant une incidence sur l'environnement et le déroulement de l'enquête publique.

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, et les articles **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.

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.
 - **L. 141-3** pour les voiries communales ; le classement et le déclassement des voies communales relèvent de la Métropole.

4. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE.

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. Il 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 moi-même.

Le dossier était composé des pièces suivantes :

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.

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

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,

Pour faciliter la prise en compte par le public d'un dossier très complexe, le Maître d'Ouvrage a réalisé un préambule et une notice explicative d'un accès très facile. Malgré cela le public, dans sa grande majorité, sauf les associations, n'a pas consacré suffisamment de temps pour lire les pièces essentielles du dossier. En effet, leurs lectures nécessitent plusieurs heures pour prendre connaissance des enjeux liés au projet du COM.

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>, 7j/7j et 24h/24h. Ce dossier dématérialisé a été vu et approuvé par moi-même.

5. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.

J'ai été désigné le 13 décembre 2019 comme commissaire enquêteur par Décision N° E19000239 / 34, du Tribunal administratif de Montpellier

En conséquence des mesures de confinement décrétées par le gouvernement pour lutter contre la COVID-19, l'enquête publique s'est déroulée sur deux périodes. La première du 24 février 2020 au 20 mars 2020, 9H00, la seconde du 17 août 2020 au 7 septembre 2020, 16H30. Soit sur une durée de 45 jours.

Le préfet de l'Hérault a donc prescrit par 3 Arrêtés :

1. L'ouverture de l'enquête publique du 24 février 2020 au 3 avril 2020 ; Arrêté préfectoral N° 2020-I-152 en date du 30 janvier 2020,
2. La suspension de l'enquête publique à compter du 20 mars 2020 ; Arrêté préfectoral N° 2020-I-356 en date du 17 mars 2020,
3. La reprise de l'enquête publique à compter du 17 août 2020 jusqu'au 7 septembre 2020 ; Arrêté préfectoral N° 2020-I-846 en date du 21 juillet 2020.

J'ai 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. J'ai également vérifié et paraphé les dossiers d'enquête publique présentés dans les lieux précédemment nommés. J'ai aussi contrôlé la mise en ligne du dossier d'enquête publique et du registre dématérialisé sur le site internet réalisé par la société STRATIS, <http://www.contournement-ouest-montpellier.fr>.

L'information du public a été réalisée au-delà des prescriptions réglementaires selon les modalités suivantes :

- Publicité dans la presse ;

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

- Affichage de l'avis d'enquête publique ;
 - 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,
 - Sur les sites internet des collectivités territoriales et de la DREAL

J'ai personnellement contrôlé ces affichages.

- Distributions de flyers sur les ronds-points principaux du projet du COM et dans les points d'accueil du public.
- Mise en place de panneaux d'affichage dans les halls des mairies.

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, ainsi que sur le site internet dédié, <http://www.contournement-ouest-montpellier.fr>.

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 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 courrier postal et par voie électronique sur le registre dématérialisé dédié.

Sur l'ensemble des deux périodes le site internet a été consulté 9278 fois.

J'ai également tenu, durant les deux périodes de l'enquête publique, 7 permanences au cours desquelles j'ai reçu 42 personnes et une délégation de Europe Écologie les Verts. J'ai aussi rencontré sur rendez-vous 5 personnes. Soit un total de 47 personnes reçues plus la délégation de Europe Écologie les Verts.

Au niveau des contributions déposées par le public au cours des deux périodes j'ai reçu :

- 676 contributions sur le registre dématérialisé, dont 22 doublons, <http://www.contournement-ouest-montpellier.fr/enquete-publique/consultez-tous-les-avis-registre-numerique-193.html>
- 24 contributions sur les registres papiers mis en place dans les mairies de Montpellier, Juvignac et Saint-Jean-de-Védas ainsi qu'à la DREAL, avenue Henri II de Montmorency à Montpellier,
- 9 courriers d'élus locaux,
- 10 courriers d'associations,
- 1 pétition du groupe local de Greenpeace de Montpellier.

Les 700 contributions (registres papiers plus registre dématérialisé), les 19 courriers (élus plus associations) et la pétition reçus confirment que l'information du public a été efficiente.

J'ai 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.

Conformément aux prescriptions de l'article R123-18 du code de l'environnement, j'ai remis, le 17 septembre 2020, à Monsieur Christophe GAMET, Directeur adjoint des Transports - DREAL Occitanie, le procès-verbal de synthèse des observations du public, recueillies au cours de l'enquête publique en lui demandant de bien vouloir apporter une réponse avant le 30 septembre 2020.

Tous les avis émis par les 10 associations sont défavorables au projet.

La pétition, déposée par le groupe local Greenpeace de Montpellier comprenant 952 pétitionnaires, est défavorable au projet.

Les avis des services concernés, des élus, les observations du public et des associations ont été analysés exhaustivement dans le rapport précédent et j'ai commenté chaque avis et observation, en regard des réponses du Maître d'Ouvrage.

On pourra donc se reporter au chapitre C. « ANALYSE DES OBSERVATIONS » du rapport pour consulter exhaustivement et dans le détail tous les avis et observations recueillis au cours de l'enquête publique avec les réponses du Maître d'Ouvrage et mes commentaires.

Je présenterai ci-après la synthèse de mes avis concernant :

- Les personnes publiques consultées,
- L'avis de l'Autorité environnementale,
- L'avis des élus,
- Les observations du public,
- Les observations des associations,
- La pétition du groupe local Greenpeace de Montpellier.

6.1 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 par le Préfet de l'Hérault.

Conformément aux prescriptions des articles L122-1 et R122-7 du code de 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,

J'examinerai 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.

6.1.1. Consultation lancée par la Direction des infrastructures de transport, sous-direction de l'aménagement du réseau routier national

Sur les 15 directions ou services consultés, 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

Ces observations concernaient les compensations agricoles, les enjeux paysagers, la hauteur des engins de levage pendant les travaux, les émissions de gaz à effet de serre et les problématiques liées à l'eau. Elles ont bien été prises en compte par le Maître d'Ouvrage qui a répondu aux questions posées et modifié en conséquence le dossier d'enquête publique. Il s'est également engagé à respecter pendant les travaux les recommandations présentées.

Les 11 autres services n'ont pas répondu et il est donc considéré que leurs avis sont favorables.

6.1.2. Consultation lancée par le Préfet de l'Hérault

Sur l'ensemble de la consultation interservices lancée par le préfet de l'Hérault, 12 organismes ont émis un avis favorable et ont fait part de leurs observations :

Agence Française de la biodiversité	Institut National de l'Origine et de la Qualité (INAO)	ONF
Agence Régionale de Santé	Réseau de transport d'électricité	Direction inter départementale des routes Massif Central
Chambre agriculture de l'Hérault	Syndicat du Bassin du Lez (SYBLE)	
Académie de Montpellier	Direction départementale des territoires et de la mer	
ENEDIS	Délégation militaire départementale	

J'ai noté que le Maître d'Ouvrage a bien pris en compte chacune des observations exprimées par ces organismes **et j'ai constaté concernant :**

- **L'Agence Française de la biodiversité** ; que le M.O. s'engage ;
 - à ajouter dans le dossier d'enquête des éléments complémentaires concernant l'analyse de l'état initial,
 - à poursuivre les études concernant l'évaluation des incidences ainsi que les mesures d'évitement, de réduction, de compensation qui seront précisées dans le cadre de l'élaboration du dossier de demande d'autorisation environnementale unique, soumis ultérieurement à une enquête publique.
- **L'Agence régionale de santé** ; que le M.O. s'engage ;
 - à mettre en œuvre les préconisations de l'ARS relatives à la protection des eaux souterraines et l'alimentation en eau potable,
 - 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 et également à régler pendant les travaux les bruits de chantier en phase nocturne et les sources vibratoires,
 - à prendre des mesures pour limiter la dégradation de l'air, les émissions de poussières, les nuisances olfactives et la propagation de l'ambroisie,
 - à prendre en compte la lutte anti-vectorielle (*réduire le développement des gîtes favorables à l'apparition des moustiques, comme les bassins de rétention*) et contre la propagation de l'ambroisie.
- **La Chambre d'agriculture de l'Hérault**, que le M.O. a apporté une réponse à chacune des observations et je considère que ;
 - Le périmètre d'étude est conforme à l'arrêté préfectoral,
 - 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,
 - 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, dans la demande de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées,
 - 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.
- **L'Académie de Montpellier**, concernant l'école Louise Michel de Saint-Jean-de-Védas, proche du COM, que le M.O. s'engage à réaliser le projet selon la réglementation en vigueur en matière de bruit. Les protections éventuelles seront dimensionnées selon cette réglementation.
 - **ENEDIS**, que le M.O. a bien pris en compte le réseau ENEDIS qui fera l'objet d'études ultérieures et éventuellement de conventions.
 - **L'Institut National de l'Origine et de la Qualité (INAO)**, que le choix du tracé de l'échangeur de Juvignac a été pris en compte dans le cadre d'une analyse multicritères pour limiter l'impact agricole.
 - **Le Réseau de transport d'électricité**, qu'en réponse aux observations de RTE, le M.O. précise ;
 - Le calendrier des premiers travaux au niveau de l'échangeur de Gennevex (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,
 - 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,
 - Le tracé du COM et les rétablissements de voiries locales n'impacteront pas le fonctionnement du poste d'alimentation de la métropole,
 - Des réunions de travail en commun seront organisées autant que besoin.
 - **Le Syndicat du Bassin du Lez (SYBLE)**, le M.O. précise que le projet prend bien en compte les modalités de traitement des eaux pluviales pour réduire le risque de pollution des eaux souterraines et s'engage à étudier ultérieurement dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale unique ;
 - Les cours d'eau,
 - Les zones humides,
 - L'espace minimum de bon fonctionnement des cours d'eau,
 - Les zones inondables des cours d'eau et impact hydraulique du projet,
 - Les nappes d'eau souterraines,
 - Les pollutions durant les travaux
 - **La Direction départementale des territoires et de la mer de l'Hérault**, que le M.O. répond aux demandes formulées par la DDTM 34 et je considère que ;
 - Les voiries métropolitaines seront bien délestées,
 - Des surlageurs sur BAU permettront la circulation des transports collectifs,
 - Le franchissement du carrefour Gennevex sera construit par La Métropole en intégration du COM,
 - Les pistes cyclables sont identifiées et seront aménagées en les intégrant sur des surlageurs des ouvrages d'art,
 - L'accueil des transports exceptionnels sera étudié dans la prochaine phase d'étude,
 - Le M.O. s'engage à définir, dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale, la localisation des compensations des volumes de remblai,
 - Le M.O. s'engage à modifier la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Juvignac et Saint-Jean-de-Védas,
 - Le M.O. tiendra compte de la réglementation sur les obligations de défrichement et de la maîtrise foncière,

- La CDPENAF a été consulté et qu'elle a donné un avis favorable aux mesures de compensation collective relative à l'impact sur l'économie agricole.
- **La Délégation militaire départementale** a donné un avis favorable sans exprimer d'observation.
- **L'office national des forêts** 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.
- **La Direction inter départementale des routes du Massif Central**, que suite à ses demandes, le M.O. l'associera aux études ultérieures concernant ;
 - Le programme d'équipement,
 - La faisabilité de l'adaptation des ouvrages d'art pour intégration au Réseau à Grande Circulation,
 - L'établissement des dossiers d'exploitation sous chantier (DESC),
 - Les aménagements paysagers,
 - Toute thématique de son ressort.

Je prends note que l'ensemble des personnes publiques associées ont donné un avis favorable au projet du contournement Ouest de Montpellier et que le Maître d'Ouvrage a pris en compte leurs observations et demandes.

6.1.3. Consultation des collectivités territoriales

L'ensemble des collectivités territoriales consultées a émis un avis favorable au projet et a fait part d'un certain nombre d'observations. Le Maître d'Ouvrage a répondu à chacune de ces observations que l'on peut consulter d'une manière exhaustive au chapitre « Analyse des observations » paragraphe 2.3. « Consultations des collectivités territoriales » page 61 du rapport **et j'ai pu constater concernant :**

- **Le Conseil départemental de l'Hérault** (CD 34), que le M.O. a bien pris compte ses demandes concernant les surlageurs des bandes d'arrêt d'urgence (BAU) à mettre en place dans les bretelles d'échange avec l'A750 et dans l'échangeur nord, jusqu'à l'échangeur du Rieucoulon pour permettre la circulation des transports collectifs sur des voies réservées, ainsi que l'intégration dans le projet des circulations douces.
D'autre part, je note que le CD34 relève l'absence d'un plan financier détaillé du projet, représentant ainsi une fragilité juridique, observation à laquelle je souscris entièrement.
- **Montpellier Méditerranée Métropole** (3M), que le M.O. a bien pris en compte ses demandes. Cependant compte tenu de l'évolution de plusieurs aspects techniques, il est nécessaire que le M.O. revoie en concertation avec 3M particulièrement :
 - Les surlageurs des BAU, en particulier sous les ouvrages d'art de tous les échangeurs, pour qu'elles puissent être utilisées par des bus à haut niveau de service,
 - La configuration des échangeurs et du rétablissement des voies de communication, notamment le raccordement du COM avec la RM 612,
 - Les continuités cyclables,
 - Les enjeux environnementaux.
- **La commune de Saint-Jean-de-Védas**, que le M.O. a bien pris en compte les demandes de la commune relatives :
 - A l'échangeur Sud COM / A709 / RM612,
 - Aux protections acoustiques,
 - Aux impacts sur la qualité de l'air,
 - Aux modes actifs,
 - A l'intégration paysagère

- **La commune de Juvignac**, en réponse à sa demande d'intégrer la bretelle de sortie de la RN 109 (A750) vers Juvignac, que le M.O. indique que ce point relève de la responsabilité de la Direction inter départementale des routes du Massif Central.

Je prends note que l'ensemble des collectivités territoriales consultées ont donné un avis favorable au projet du contournement Ouest de Montpellier et que le Maître d'Ouvrage a pris en compte leurs observations et demandes.

6.2. Avis de l'Autorité environnementale

L'avis de l'Autorité environnementale (Ae) comporte de nombreuses observations auxquelles le M.O. a apporté des réponses détaillées.

6.2.1. État initial. Le M.O. a complété le dossier d'enquête publique concernant le projet du COM conformément aux souhaits de l'Ae relatifs :

- à la qualité de l'air,
- à l'analyse de l'état initial les enjeux de santé humaine et d'émissions de gaz à effet de serre

6.2.2. Milieu physique, eau, inondation. Je note que le M.O. a complété le dossier d'enquête publique concernant le projet du COM conformément aux souhaits de l'Ae relatifs aux masses d'eau souterraines.

6.2.3. Exposition aux nuisances sonores. J'ai pu constater dans la pièce E partie II au paragraphe 6.5.1.2 : Effets (en phase exploitation) page 294, que le groupe scolaire « Louise Michel » à Saint-Jean-de-Védas serait dans un niveau sonore compris entre 55-60 et la crèche dans un niveau sonore inférieur à 45 et qu'il n'est donc pas nécessaire de prévoir une protection supplémentaire.

6.2.4. Pratiques de déplacement et qualité de l'air. J'ai constaté que le M.O. 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. Cependant certaines cartes, comme la figure 36, page 131, Pièce E partie I, mériteraient d'être plus lisibles.

6.2.5. 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. 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. Toutefois, ces nouveaux éléments ne remettent pas en question de manière substantielle le choix de la variante n° 2 Route de Sète – COM au sol, et au Nord la variante 3 scénario 2, que je considère, sur ce point de l'analyse, comme le meilleur choix.

6.2.6. Incidence sur l'eau. Conformément aux demandes de l'Ae, le M.O. a bien évalué pour le captage d'alimentation en eau potable (AEP) de Flès les risques de pollution du COM avec ceux cumulés du projet de la zone d'activité commerciale (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.

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.

J'estime 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.

6.2.7. Eaux de surface. Je prends acte des engagements du M.O. de vérifier dans le prochain dossier « Loi sur l'Eau » l'impact sur la perméabilité biologique des ouvrages et en particulier ceux abritant des espèces protégées comme l'anguille ainsi que le maintien de la capacité d'atteindre le bon état écologique des cours d'eau.

6.2.8. Risque d'inondation. Je considère que les aménagements envisagés par le M.O. 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.

6.2.9. Milieu naturel. Je note que 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.

6.2.10. Agriculture. Je prends acte des réponses du M.O. aux observations de l'Ae concernant :

- La remobilisation de secteurs en friches par des actions d'animation, de veille et de communication ;
- Le développement des circuits œnotouristiques (accompagnement de structures, mise en œuvre de parcours de randonnées ou de circuits de découvertes, aménagements divers) ;
- Le développement d'une signalétique commune d'information locale agricole.

À la suite de ma demande concernant une procédure d'aménagement foncier, le M.O. a complété ces éléments par la réponse suivante :

Au regard de l'avis émis par ministère de l'agriculture pendant la CIS ; « 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 », 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.

Je prends donc acte de cette réponse.

6.2.11. Déplacements. 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.

6.2.12. Nuisances sonores. Le M.O. répond aux demandes de l'Ae, il :

- précise comment le modèle de bruit a été calé et indique les incertitudes associées ;
- démontre que chaque solution par isolation de façade répond à l'impossibilité de protection à la source.

6.2.13. Qualité de l'air. Les études conduites pour le projet du COM remontent à plusieurs années et antérieurement à la note technique du 22/02/2019, donc effectivement, j'estime que certaines prescriptions n'ont pas pu être prises en compte.

6.2.14. Évaluation quantitative des risques sanitaires. 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.

Je note aussi que le M.O. répond à la demande de l'Ae 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.

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 ne soit pas retenu.

Je relève enfin :

- 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.
- Qu'en réponse à la demande de l'Ae concernant des mesures ERC, la vitesse sera limitée à 70 km/h sur la section A9 – RM 613, et une voie sera réservée aux transports en commun sur la section A750 – RM 613.

6.2.15. Matériaux. À la recommandation de l'Ae 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, soumis ultérieurement à une enquête publique.

6.2.16. Conséquences sur l'urbanisation. Le projet du COM est inscrit dans les documents d'urbanisme ; SCoT de la Métropole et PLU des communes de Juvignac, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas. Je constate que les limites de l'urbanisation sont donc bien fixées et que les règlements des zones précisent les modalités de cette urbanisation.

6.2.17. Impacts cumulés. Dans la réponse du M.O. à l'Ae, 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), je considère que l'analyse du cumul des incidences avec le COM n'a pas à être étudiée car le projet de LIEN est localisé hors du périmètre d'évaluation des impacts cumulés relatifs à la thématique Déplacements/mobilité. Par contre, le projet a été pris en compte dans les hypothèses pour le modèle de trafic.

6.2.18. Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets. 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, le Conservatoire d'espaces naturels du Languedoc-Roussillon (CEN LR), la Société d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER) d'Occitanie et des collectivités locales concernées.

6.2.19. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Je note que 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.

En conclusion, je peux certifier que le Maître d'ouvrage a pris en compte l'ensemble des observations de l'Autorité environnementale et qu'il a apporté des réponses sur lesquelles j'ai donné mon avis sur chacune d'entre elles.

6.3. Avis 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 | 6. Monsieur Jean-François SOTO, Maire de Gignac, Président de Vallée de l'Hérault communauté de communes |
| 2. Monsieur Jean-Pierre GRAND, Sénateur de l'Hérault | 7. Monsieur François RIO, Maire de Saint-Jean-de-Védas |
| 3. Monsieur Michaël DELAFOSSE, Maire de Montpellier, Président de Montpellier Méditerranée Métropole | 8. Monsieur Jean-Luc SAVY, Maire de Juvignac |
| 4. Monsieur Christian TEYSSÈDRE, Maire de Rodez, Président de Rodez Agglomération | 9. Monsieur William ARS, Maire de Cournonterral |
| 5. Monsieur Jean-François SOTO, Président de Vallée de l'Hérault communauté de communes | 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 |

Les 13 élus sont favorables au projet.

L'analyse de ces contributions est présentée ci-après.

6.3.1. Madame Carole DELGA, Présidente de la Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée.

Madame la Présidente émet un avis favorable au projet du COM qu'elle juge important et confirme sa partition financière dans le cadre du CPER 2015 – 2020 assorti de remarques concernant le caractère multimodal que devra avoir l'opération, le raccordement direct de la RM 612 au COM et à l'A709, les enjeux environnementaux relatifs à l'insertion paysagère, acoustique hydraulique et les compensations environnementales qui devront être exécutées conformément aux attentes formulées lors des précédentes étapes de concertation.

Au niveau du financement du projet, la Présidente de la Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée souhaite que le concessionnaire autoroutier, bénéficiaire du raccordement du COM à l'A709, participe également à la consolidation financière du projet avec les autres partenaires.

Le M.O. a bien pris en compte les observations de la Présidente de la Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée et je note qu'au niveau du financement il est pour l'instant prévu :

- 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 lors d'une prochaine contractualisation État – ASF.

Donc, j'estime qu'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.

6.3.2. Monsieur Jean-Pierre GRAND, sénateur de l'Hérault.

Monsieur le sénateur est favorable au projet mais émet d'expresses réserves concernant son financement et propose un adossement du COM à la concession de ASF. Dans sa réponse à Monsieur le sénateur Jean-Pierre Grand, je note que le M.O. envisage de proposer lors de la prochaine contractualisation État – ASF cet adossement jusqu'au demi-diffuseur de Bellevue.

6.3.3. Monsieur Michaël DELAFOSSE, Maire de Montpellier, Président de Montpellier Méditerranée Métropole.

Monsieur le Président de Montpellier Méditerranée Métropole émet un avis favorable au projet assorti de remarques. Dans ses réponses aux remarques du Président de Montpellier Méditerranée Métropole, je relève que le M.O. s'engage à :

- *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.*

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, que le M.O. envisage un adossement du COM à la concession de ASF jusqu'au demi-diffuseur de Bellevue.

6.3.4. Monsieur Christian TEYSSÈDRE, Maire de Rodez, Président de Rodez Agglomération.

Je retiens que le Maire de Rodez, Président de Rodez agglomération, émet un avis favorable à un projet nécessaire à son territoire, tournée vers la Méditerranée. Il soutient 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.

6.3.5. Monsieur Jean-François SOTO, Président de Vallée de l'Hérault communauté de communes.

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 :

- 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'Échange Multimodal sur Gignac

6.3.6. Monsieur Jean-François SOTO, Maire de Gignac.

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.

Il estime que c'est donc dans l'intérêt du « Cœur d'Hérault » et de la Métropole que le COM soit rapidement mis en œuvre.

6.3.7. Monsieur François RIO, Maire de Saint-Jean-de-Védas.

À la suite de la demande du Maire de Saint-Jean-de-Védas, je note que le M.O. étudiera ultérieurement la faisabilité d'un ajout de bretelles à l'échangeur Sud avec l'A709.

D'autre part le M.O., en réponse également aux observations du Maire de Saint-Jean-de-Védas, précise que :

- *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*
- *un adossement du COM à la concession de Vinci-ASF jusqu'au demi-diffuseur de Bellevue est envisagé.*

6.3.8. Monsieur Jean-Luc SAVY, Maire de Juvignac.

Je note que le Maire de Juvignac est très favorable au projet du COM car il juge que 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.

6.3.9. Monsieur William ARS, Maire de Cournonterral.

Je note que le Maire de Cournonterral est très favorable au projet du COM car il estime qu'il manque cruellement une rocade à l'Ouest de Montpellier pour fluidifier une circulation Nord-Sud.

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.

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.

6.3.10. Madame Michelle CASSAR, Maire de Pignan.

La Maire de Pignan est favorable au COM mais devrait 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.

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.

6.3.11. Monsieur Jean-François AUDRIN, Maire de Saint-Jean-d'Orques.

Le Maire de Saint-Georges-d'Orques estime qu'il est impératif que le COM soit rapidement réalisé afin de mettre fin à l'engorgement des routes et aux dizaines de kilomètres de bouchons toujours plus importants.

6.3.12. Monsieur Roger CAIZERGUES, Maire de Lavérune.

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.

6.3.13. Monsieur Aurélien MANENC, Maire de Lunas.

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.

L'ensemble des élus sont tous favorables au projet. Ils soulignent l'urgence de sa réalisation et souhaitent que le COM soit aménagé dans le cadre d'un boulevard urbain permettant la connexion entre les deux autoroutes avec une circulation pacifiée et respectueuse de l'environnement. Je note également que le M.O. s'engage à prendre en compte les observations et les demandes des élus.

6.4. Observations du public

J'ai classé les 778 observations du public, recueillies parmi ses 678 contributions, en 30 thèmes regroupés en 8 catégories. L'analyse exhaustive des observations du public est consultable au chapitre C, paragraphe 4 du rapport. Je présente ci-après la synthèse de mon analyse de ces différents thèmes

Thèmes	Nombre d'observations	Thèmes	Nombre d'observations
A. Opposition au projet		D. 3	Aménagement pour les autres transport les vélos les piétons et les espaces verts
A. 1	Favoriser les voies vertes plutôt que le béton et le bitume	5	
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. Favorable au projet		D. 4	Protection paysagère
B. 1	Favorable à une liaison directe entre la A750 et la A709	2	
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. Demande de renseignements		D. 5	Limitation de vitesse
C. 1	Demande information concernant l'expropriation	2	
C. 2	Impacts pendant les travaux	4	
C. 3	Accès au COM	2	
D. Proposition d'aménagement		D. 6	Faciliter les accès à Montpellier
D. 1	Pas de feux tricolores au niveau des diffuseurs	4	
D. 2	Aménagement des diffuseurs, des ronds-points	6	
		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. Tramway	
		E. 1	Prolongation de la ligne de Tramway
		4	
		E. 2	Augmenter les taux de passage des tramway
		1	
		E. 3	Créer des parkings P+Tram de taille suffisante
		3	
		F. Projet plus à l'Ouest	
		F. 1	Réaliser le contournement plus à l'Ouest
		15	
		F. 2	Choix variantes
		4	
		G. Financement	
		G. 1	Financement
		9	
		H. Divers	

Thèmes	Nombre d'observations	Thèmes	Nombre d'observations
H. 1 Divers	8	TOTAL	778

A. Opposition au projet

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

Les observations du public recensées dans ce thème s'opposent d'une façon générale aux projets routiers considérés comme trop chers, trop polluants, trop consommateurs d'espace. Ce public considère également que l'effort doit être porté en priorité sur les transports en commun et les circulations douces comme semble le préconiser la loi d'orientation des mobilités.

En réponse, le Maître d'ouvrage indique :

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

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

Le projet tel que défini permet :

- *D'accueillir les trafics projetés dans de bonnes conditions de fluidité et de sécurité,*
- *Le report sur cet axe des trafics de transit paralysant actuellement les voiries secondaires,*
- *Une meilleure attractivité des transports en commun existants ou en construction (tram ligne 2 et tram ligne 5) en permettant un accès direct et fluide à des 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

J'observe que 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 et d'activités du centre de l'agglomération montpelliéraine. 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 de transport en commun répondant aux multiples motifs et destinations des déplacements.

En considérant les objectifs de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 :

- *« 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. »*,

je considère que le projet du Contournement Ouest de Montpellier répond bien aux objectifs de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 et que 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

295 observations 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 des voies du COM inadaptés, manque d'interface avec les transports en commun, des impacts et des nuisances importantes.

Le M.O. répond point par point aux observations du public.

Le tracé :

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 Gennevieux 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 : Étude 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 RM132/RM132E2/RM612, 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 : Étude 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 : Étude d'impact et son annexe « étude acoustique »

La conception du COM se conforme strictement à la réglementation : les zones qui seraient soumises à une hausse du bruit seront protégées par des dispositifs de retenue à la source (encore à définir selon les secteurs : murs ou merlons anti-bruit) ou en façade lorsque cela est plus adapté. Les isophones présentés pages 295 et suivantes de l'étude d'impact illustrent ce résultat, sur la longueur du tracé.

L'impact environnemental :

Document de référence : 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.

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

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

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

L'interface avec les transports en commun :

Document de référence : Étude d'impact

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

L'accès à des Pôles d'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 Genevaux 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.

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 sur cet itinéraire, ce qui réduira la circulation automobile et ses conséquences néfastes sur les voies urbaines des communes riveraines. Le M.O. indique qu'à ce stade d'avancement des études, l'impact environnemental est également pris en compte en appliquant la séquence Éviter-Réduire-Compenser. Il ajoute que les études seront poursuivies en tenant compte des caractéristiques précises du projet arrêté, qui sera basé, le cas échéant, sur 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 et présentées lors de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation dans le cadre de la Loi sur l'eau.

J'observe que de nombreuses agglomérations sont pourvues de rocade, 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 avec 1 section à l'Est (DEM) et 1 section à l'Ouest (COM) qui 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 de transports en commun 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 du 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 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 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 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 M.O. 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 de 71 500 véh/j dans les deux sens avec un niveau de saturation d'environ 90%, équivalents à ceux de la section précédente Gennevieux – Rieucoulon à 90 km/h avec 71700 véh/j dans les 2 sens et environ. 80 à 90% de niveau de saturation. (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 véh / 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 M.O. (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.

Au vu de mes constats, je considère que le projet retenu pour les trafics envisagés n'est pas inadapté mais j'estime nécessaire que le maître d'Ouvrage étudie une géométrie du COM répondant aux caractéristiques d'une Voie Structurante d'Agglomération à 70 Kmh (VSA 70).

A.3. Atteinte à la biodiversité

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.

Dans ses réponses le Maître d'ouvrage indique :

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.

Je constate que la consommation des espaces naturels et agricoles est contenue dans le cadre de la séquence Éviter, Réduire, Compenser, en conséquence l'atteinte à la biodiversité est limitée au besoin des travaux. 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

Les avis identifiés dans cette section abordent la question de l'évolution des pollutions atmosphérique, sonore et visuelle, et leur impact sur les populations. Sur ce thème le Maître d'ouvrage apporte les réponses suivantes :

La pollution atmosphérique :

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 :

La réglementation est rappelée en page 8 des études acoustiques (étude d'impact et son annexe « Études acoustiques »).

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

Des mesures de trafic ont été réalisées concomitamment afin de vérifier qu'aucune perturbation ne vienne entacher la validité des mesures. Les restitutions cartographiques des prévisions d'ambiance sonore et les principes d'implantation de dispositifs de protection sont détaillés à compter de la page 200 de l'étude acoustique.

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

La pollution visuelle :

Partout, un accompagnement paysager permettra une meilleure intégration du COM. Des mesures telles que le radoucissement des remblais, pour casser l'effet de barrière visuelle, et des plantations seront mises en œuvre. Leur définition précise fera l'objet d'études postérieures.

Je note que globalement le COM aura un effet bénéfique sur la pollution atmosphérique puisqu'une part importante du trafic actuel automobile sur la RM 65, 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.

Je rappelle qu'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

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

Dans son mémoire en réponse le M.O. indique :

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

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 dédommées vis-à-vis de destruction d'activité qui en découle ou pour le rachat des terres nécessaires.

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

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

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

Les 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 dédommements 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.

Je considère que 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

J'ai recensé dans ce thème 375 avis 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

J'observe qu'une partie importante du public adhère aux objectifs du COM qu'il estime nécessaire pour améliorer la qualité de vie de chacun.

B.2. Urgence de la réalisation et phasage des travaux

Dans ce thème le public fait prévaloir l'urgence de la réalisation du COM et la nécessité d'un phasage des travaux n'entraînant pas de bouchons supplémentaires.

Sur ces observations le Maître d'Ouvrage précise :

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.

J'estime qu'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 montpelliéraine

En réponse à une observation concernant la nécessité d'avoir une vision à l'échelle de l'aire montpelliéraine pour limiter les flux de voitures, le M.O. indique :

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.

Je considère qu'effectivement que l'étalement urbain sur l'aire montpelliéraine conditionne 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 montpelliéraine, son étalement urbain devrait faire l'objet d'une concertation entre les différentes collectivités constituant l'aire montpelliéraine.

C. Demandes de renseignements

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

C.1. Demande d'information concernant l'expropriation

En réponse aux propriétaires souhaitant avoir des informations sur les modalités d'acquisition de leur propriété, le M.O. précise :

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.

Je note que les réponses du Maître d'Ouvrage aux demandes du public concernant l'expropriation sont conformes à la législation en vigueur. Si la déclaration d'utilité publique du projet est prononcée, le Maître d'Ouvrage prendra également contact avec chacune des personnes concernées pour leur proposer des entretiens individualisés, afin d'analyser chacun des cas particuliers.

C.2. Impacts pendant les travaux

Les riverains du COM s'inquiètent des impacts du COM pendant les travaux en particulier concernant les accès à leur propriété, le bruit et la pollution de l'air.

Le M.O. dans ses réponses apporte les indications suivantes :

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.

Je note que le maître d'ouvrage a bien pris en compte les demandes des riverains concernant les impacts du projet sur leurs propriétés et si la déclaration d'utilité publique du projet est prononcée, il les tiendra informé au fur et à mesure de l'avancement des études et des travaux. Concernant les pollutions acoustiques et de l'air le M.O. mettra en place des dispositifs conformes à la réglementation en vigueur et adaptés à chaque cas particulier

C.3. Accès au COM

Je retiens que le Maître d'ouvrage a bien pris en compte les demandes des riverains concernant leur accès au COM, possible par des voies latérales, et qu'il confirme qu'aucune parcelle ne se retrouvera enclavée.

D. Propositions d'aménagement

D.1. Pas de feux tricolores au niveau des diffuseurs

Quelques personnes souhaitent que des feux tricolores ne soient pas installés au niveau des diffuseurs. Sur ce point le M.O. précise :

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 relais ;

- 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.

Je note que 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 j'estime que 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, en améliorant leur sécurité par rapport à la situation actuelle.

D.2. Aménagement des diffuseurs et des ronds-points

Dans ce thème le public propose des aménagements aux niveaux des diffuseurs et des ronds-points pour améliorer la circulation. Sur ces points le M.O. apporte les précisions suivantes :

La dénivellation des carrefours actuels et le branchement à l'A709 sont bien prévus au projet. (notice explicative, « étude de trafic » annexe de l'étude d'impact).

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

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

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

Je prends note des réponses du maître d'ouvrage au public. Je confirme que les propositions du public sont prévues dans le dossier présenté à l'enquête publique.

D.3. Aménagement pour les autres transports, les vélos, les piétons et les espaces verts

Le public dans ce thème demande que des aménagements soient réalisés pour les transports en commun, les vélos, les piétons et les espaces verts afin de faciliter les déplacements, en particulier des habitants des communes de l'Ouest Montpelliérain. Dans ses réponses le M ;O. indique :

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 Gennevaux en interface avec la ligne de tramway,*
- *les pôles d'échanges multimodaux.*

Je note que 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 je confirme qu'ils sont, pour la plupart, déjà prévus dans le projet.

D.4. Protection paysagère

Le public souhaite que l'aspect zone urbaine du secteur ou sera réalisé le COM soit préservé. Dans ce cadre le M.O. précise :

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.

Je constate 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

Une personne souhaite que la vitesse à 90 Km/h soit retenue sur le COM et une autre demande que la vitesse à 130 km/h soit rétablie sur l' A9 entre Saint-Jean-de-Védas et Baillargues ainsi que sur l' A709 à 110 km/k. Dans sa réponse le M.O. indique :

La vitesse prévue à ce jour sur le 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.

Je prends note des réponses du M.O. et je considère qu'effectivement il n'appartient pas à la présente enquête de préconiser une augmentation de vitesse sur l'A9 et l'A709.

D.6. Faciliter les accès à Montpellier

Concernant ce thème il est demandé par le public que le COM ne soit pas un obstacle pour les communes de l'Ouest d'accéder à Montpellier par les voiries locales. Sur ce point le M.O. indique :

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

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.

Je prends note des réponses du M.O. confirmant que le COM ne sera pas un obstacle pour les communes de l'Ouest d'accéder à Montpellier par les voiries locales. L'amélioration des conditions de circulation sur le COM, ainsi que sur les voies transversales par le réaménagement des carrefours, facilitera la circulation sur l'ensemble des voies pénétrantes à l'ouest de Montpellier, améliorera l'accès et les échanges entre les communes sur ce versant du territoire, rendra possible une meilleure desserte par les transports en commun et favorisera l'usage des vélos.

D.7. Réaliser une sortie directe sans passer sous le pont de Saint-Georges-d'Orques

À la demande d'un habitant de Juvignac de sortir de l'A750 sans passer sous le pont de Saint-Georges-d'Orques , le M.O. répond :

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 (DIR Massif Central), indépendamment du projet de COM.

Je prends acte des réponses du M.O.. Je pense qu'effectivement, compte tenu que la gestion de cette portion de voie est de la responsabilité de la DIR Massif Central, que la demande de cet aménagement doit être formulée auprès de cet organisme.

D.8. Réaliser la LICOM

En réponse à la demande de privilégier l'achèvement de la LICOM, le M.O. précise :

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'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 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.

Je prends note des réponses du M.O. et j'ajoute que la réalisation de la LICOM ne fait pas partie de l'objet de cette enquête publique.

D.9. Passage pour animaux sauvages

En réponse à la demande de mettre en place des passages pour les animaux sauvages, le M.O. précise :

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.

Je prends note des réponses du M.O. Si la DUP concernant le COM est prononcée, ce point sera étudié lors de la prochaine enquête publique préalable à l'autorisation environnementale.

D.10. Nuisances sonores

En réponse à la demande de nombreux riverains au futur COM s'inquiétant des nuisances que va générer l'augmentation de la circulation et demandant que des mesures de protection phonique soient réalisées, le M.O. indique :

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 (« étude du bruit » annexe de l'étude d'impact) ; les besoins de dispositifs anti-bruit seront affinés dans les phases d'étude postérieures.

Pour le secteur Marqueroise, 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.

Au niveau de l'A750 / RN 109 à proximité de la zone urbaine de Juvignac, la zone 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.

Je note que 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

À la demande d'intégrer la RM 612 (Route de Sète) dans le projet à partir de la Mosson, le M.O. indique :

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

Les modalités d'échange entre le COM, l'A709 et la RM612 vers le Sud, telles que prévues dans le projet, ajoutent la fonctionnalité d'échange direct entre la RM612 et l'A709 (vers l'Est) inexistante aujourd'hui.

Construire un échangeur complet sur l'ensemble des mouvements entre ces 3 voies n'est pas nécessaire pour garantir la fluidité du trafic sur l'ensemble de ces échanges. Certains échanges resteront assurés par la voirie actuelle, celle-ci étant moins sollicitée du fait de report d'une part du trafic sur le COM et l'échangeur ; c'est le cas, par exemple, du mouvement RM612 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.

Je prends note des réponses du M.O.. Cependant, je considère que dans le secteur de l'échangeur sud où les caractéristiques du COM doivent être étudiées sur la base d'une VSA 70 en maîtrisant les emprises du projet, l'intégration dans le projet des bretelles de raccordement direct entre le COM et la RM 612 présente un intérêt majeur, d'une part en termes de lisibilité et de facilité de connexion entre les agglomérations de Montpellier et 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 des zones commerciales densément fréquentées.

E. Tramway

E.1. Prolongation de la ligne de tramway

Quelques personnes demandent à ce que la ligne 5 du tramway soit prolongée jusqu'à Lavérune, sur ce point le M.O. répond :

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 Genèveaux.

Je prends note des réponses du M.O. La prolongation de la ligne 5 du tramway est bien de la responsabilité de la Métropole en concertation avec la commune de Lavérune.

E.2. Augmenter les taux de passage des tramways

Concernant l'augmentation des taux de passage des tramways, je considère que les modalités d'exploitation de la ligne 5 du tramway relèvent de la compétence de Montpellier Méditerranée Métropole.

E.3. Créer des parkings pour tram de taille suffisante

Concernant la demande de création de parkings pour tram de taille suffisante, le M.O. précise :

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.

Je pense qu'il ne faut pas négliger la taille des parkings et de leurs conditions d'accès et de sortie dans toutes les directions, car de leur facilité 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

F.1. Réaliser le contournement plus à l'Ouest

Dans ce thème, certains intervenants demandent que le COM soit réalisé plus à l'Ouest en particulier à partir de l'échangeur de Bel air sur l'A750 et rejoindre à travers la garrigue Fabrègues, en s'appuyant sur la LICOM. Sur ce thème, le M.O. apporte les réponses suivantes :

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.

La LICOM est complémentaire et non concurrent du COM : elle permet de rabattre une partie du flux venant de l'Ouest sur la RM 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 puisque que non collectée aux pôles d'échanges multimodaux.

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

Effectivement, je pense qu'un contournement plus à l'Ouest ne répondrait pas aux objectifs souhaités par le SCoT de la Métropole et définis dans son armature des déplacements.

F.2. Choix des variantes.

En réponse aux observations exprimant plutôt un choix sur les variantes n°1 ou n°3 le M.O. précise :

Concernant l'échangeur sud avec l'A709, le projet prévoit bien un lien direct depuis la RM 612 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.

Je prends note des réponses du M.O. et je retiens que la variante n° 2 est celle qui est la plus adaptée aux objectifs du COM.

G. Financement

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 sera nécessaire, pour qu'une décision de DUP soit prise par l'Autorité compétente, qu'un plan de financement soit assuré.

Concernant l'adossement du COM à Vinci autoroute, il appartiendra à l'État de définir les modalités de participation de Vinci autoroute au projet.

H. Divers

Les avis identifiés dans ce thème abordent la question de l'organisation de l'enquête publique, le traitement des lignes haute tension et les autres points de congestion de la Métropole. Dans ses réponses le M.O. indique :

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 Montpellieraine. Ce projet est à dé-corréler 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.

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.

6.5 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. Mosson 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. Les observations exhaustives des associations et les réponses du Maître d'Ouvrage sont présentées dans le rapport ; titre C « Analyse des avis et des observations » chapitre 6 « Observations des associations » page 41.

Je présente ci-après mon analyse sur les observations de ces associations et les réponses du Maître d'Ouvrage.

6.5.1. Saint-Jean Environnement.

L'association Saint-Jean-Environnement, opposée au projet du COM, a déposé de nombreuses observations qui peuvent être consultées dans le rapport au titre « C. Analyse des observations » chapitre « 6. Observations des associations » paragraphe « 6.1. Saint-Jean-Environnement » page 242. À la suite de ces observations le M.O. apporte les réponses suivantes :

1- Grands principes du COM ; besoins, objectifs

1 – 1 : Objectif principal du projet

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

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

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

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

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

Le Maître d'ouvrage étudiera les impacts d'une restriction à 70 km/h, ainsi que demandé. Si l'enjeu de fluidité du trafic est atteint à cette vitesse, une adaptation du projet sur cette question pourra être étudiée.

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

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

L'association décrit sa position générale sur les politiques de développement et gestion des infrastructures de transport et leurs impacts sur les modes de vie et les niveaux de pollution. Elle développe son interprétation des évolutions du territoire liées au projet.

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

1 – 4 : Évolutions du trafic routier

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

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

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

2-La concertation et l'information du public

Comme le permet la réglementation et dans l'esprit de la loi qui préconise le recours à un débat public pour des opérations de grande envergure nationale (JO de 2024, privatisation ADP...) la Maîtrise d'ouvrage n'a pas sollicité la tenue d'un débat public.

Pour autant les démarches permettant cette saisine par des tiers ont été réalisées par la parution d'un avis dans la presse nationale (Libération) et locale (midi libre), et un avis a été envoyé au Président de la CNDP pour l'informer de l'existence du projet. Ce dernier n'a pas préconisé la tenue d'un débat.

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

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

3- Considérations sociales et humaines

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

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

3 – 2 : urbanisation : de nouvelles orientations largement engagées

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

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

3 – 3 : L'attrait des territoires traversés, fort potentiel d'attractivité et de tourisme local

La Maîtrise d'ouvrage n'a pas négligé les éléments patrimoniaux du secteur.

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

4- Environnement et écologie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4 – 4 : Émissions de particules fines

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

4 – 5 : Émissions de chaleur

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

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

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

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

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

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

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

5- Aménagement et fragmentation du territoire

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

Des variantes à l'aménagement tels que présentés ne permettent pas de remplir l'objectif de fluidité du trafic : l'échangeur nord actuel ne permet pas le passage de l'A750 à la RM132 (voir situation actuelle), l'absence d'un nouvel échangeur au sud ramènerait le trafic sur les voies liant avec les échangeurs autoroutiers Montpellier Ouest et Saint-Jean-de-Védas, non dimensionnées pour cet usage (voir fonctionnement actuel).

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

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

5 – 2 : Les Pôles d'Echanges Multimodaux

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5- 5- Les paysages

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

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

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

Elle a reçu un avis favorable de la Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels, Agricoles et forestiers. Le Maître d'Ouvrage s'applique à limiter au maximum l'impact du projet sur les terres et l'activité agricoles ;

Les traversées par les engins agricoles sont prévues par le projet, restituant des itinéraires renforcés par rapport à l'existant.

6- Aspects économiques, valorisation des bienfaits et préjudices économiques, environnementaux et humains

6- 1- le COM, accélérateur d'urbanisation, et de mitage rural, a des conséquences importantes

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

Les études du COM prennent en considération des scénarios de référence nationaux, tempérés de données locales.

6- 2- Evaluations économiques et sociales

Les études du COM prennent en considération des scénarios de référence nationaux, tempérés de données locales.

La monétarisation des effets du COM est réalisée avec la doctrine actuelle. Il n'appartient pas à la Maîtrise d'Ouvrage d'avoir recours à des indicateurs non validés.

L'estimation du coût du projet inclut une part pour aléas. Rien ne justifie de présenter un dépassement exorbitant du coût.

6- 3- Le Surcroît d'étalement urbain, un paramètre économique très important

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

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

L'impact sur la filière agricole a également été chiffré.

Le COM ne rentre pas dans le cadre des contre expertises par le CGI.

7- Les aspects réglementaires, les compensations

7- 1- Nuisances sonores

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

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

Le COM est compatible avec les documents d'urbanisme : la mise en conformité des documents d'urbanisme ne nécessite aucun changement de zonage ; seule l'implantation d'emplacements réservés est nécessaire.

La conception du COM a été accompagnée par un large travail en commun avec Montpellier Méditerranée Métropole concernant l'interface avec le projet d'aménagement du territoire à 2040 porté par le SCOT (dont on rappelle qu'il n'est entré en vigueur qu'après la production de nos études). Le COM est donc compatible avec les orientations du SCOT.

7- 3- Compensations agricoles

L'étude agricole a été présentée en Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels, Agricoles et forestiers et a recueilli un avis favorable la Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels, Agricoles et forestiers qui a salué le travail exemplaire réalisé pour ce dossier.

A ce titre, on peut considérer que les montants annoncés et les mesures proposées sont conformes aux attentes de la filière.

7- 4- Des compensations environnementales négligées ou oubliées

Le COM a bien été étudié suivant la séquence Eviter-Réduire- Compenser.

Les impacts ne pouvant être évités ou réduits seront compensés. Si quelques pistes sont d'ores et déjà identifiées (au nombre desquelles le travail avec le Conservatoire des Espaces naturels pour trouver des opérations efficaces) on ne peut définir avec précisions ces mesures au stade actuel des études. En effet, les mesures nécessaires ne peuvent être déterminées avec précisions que sur la base d'un tracé définitivement implanté.

Les dispositions proposées seront présentées lors de la demande d'autorisation environnementale unique, qui sera soumise à enquête publique.

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

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

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

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

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

Je prends acte des réponses du M.O. aux observations de l'association Saint-Jean-Environnement et je complète ces réponses par mes appréciations ci-après.

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), 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.

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

L'association Saint-Jean-Environnement a participé à ces concertations au cours desquelles elle a pu s'exprimer et faire part de ses observations et propositions.

De même, l'association a participé à l'enquête publique qui s'est déroulée du 21 novembre 2018 au 4 janvier 2019 concernant la révision du SCoT de la Métropole qui a été approuvée 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.

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.

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 décembre 2019.

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 révisé, des grandes orientations d'aménagement du territoire métropolitain à l'horizon 2040.

Par contre, je dois m'assurer que le projet du COM est bien compatible avec les prescriptions du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT révisé 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.* » et où on peut lire page 166 :

« 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 :

- 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 ...*

En ce sens, le COM et la DEM sont des projets prioritaires. ».

Je rappelle ci-après les objectifs fonctionnels du COM fixés par le SCoT de la Métropole :

« En ce qui concerne les contournements (principalement la boucle COM-A709-DEM-R65) , ils auront notamment comme fonction :

- d'être le support d'un projet de territoire alternant séquences urbaines et paysagères ; leur aménagement doit permettre d'assurer une transition urbaine et fonctionnelle entre le Cœur de Métropole et les villes et villages métropolitains ;*
- de jouer un rôle d'« axe de distribution urbaine et périurbaine » accueillant une circulation apaisée ;*
- 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 ;*
- 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 ;*
- 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 ;*
- 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.*
- 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.*

La stratégie de mobilité qui en découle doit permettre d'apaiser les quartiers de la ville-centre et des communes de la première couronne. »

Dans ce cadre j'observe que :

- Le COM a donc été dimensionné en 2x2 voies pour permettre à la fois le rabattement des véhicules des quartiers et assurer une circulation fluide du transit entre l'A750 et l'A709 et l'A9.
- La vitesse à 70 km/h sera étudiée lors des prochaines étapes, si la DUP est prononcée, comme s'engage le M.O., dans ses autres réponses.
- Le COM a été également conçu pour accueillir les PEM et les Bus à haut niveau de service.
- 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.

Et j'ai pu constater, tout au long du déroulement de l'enquête publique, de l'étude du dossier et de l'analyse des observations, que ce projet s'inscrivait bien dans une démarche de démocratie participative.

6.5.2. Collectif Ceinture Verte.

En réponse au Collectif Ceinture Verte qui 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 » le M.O. indique :

La réalisation du COM participe au bouclage du réseau routier armature de Montpellier. Le réseau ainsi complété présentera un itinéraire compatible avec les usages du secteur, utile pour capter le trafic qui occupent actuellement la voirie locale. C'est bien un système complet qui permettra d'atteindre la pleine pacification des modes de transports.

Un aménagement à 2x1 voie ne permet pas d'atteindre l'objectif de fluidité du trafic garant d'une moindre pollution sonore et atmosphérique. Le Maître d'ouvrage étudiera les impacts d'une restriction à 70 km/h, ainsi que demandé.

La diminution de 3 % des trafics semble négligeable en chiffre absolu ; elle correspond pourtant une diminution extrêmement importante de près de 10 000 heures de transport par jour sur la zone d'étude. Sur certaines sections, elle peut atteindre plus de 50 %, par exemple pour l'accès au rond-point 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 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.

Je prends acte des réponses du M.O. au Collectif Ceinture Verte et je constate :

- Concernant le débat local souhaité par le collectif 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.
- Que 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 si le projet est déclaré d'utilité publique, certaines feront l'objet d'études ultérieures dans le cadre de futures enquêtes publiques auxquelles tous les acteurs pourront de nouveau s'exprimer.

6.5.3. Mosson Coulée Verte.

En réponse à l'avis défavorable de l'association Mosson Coulée Verte qui relève, en particulier, les modalités anciennes du projet et l'insuffisance du dimensionnement hydraulique des ouvrages, le M.O. objecte :

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

La diminution de 3 % des trafics semble négligeable en chiffre absolu ; elle correspond pourtant une diminution extrêmement importante, de près de 10 000 heures de transports par jour sur la zone d'étude. Sur certaines sections, elle peut atteindre plus de 50 %, par exemple pour l'accès au rond-point Gennevaux depuis le rond-point de Lavérune, le matin en heure de pointe.

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

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

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

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

Concernant l'échangeur nord avec l'A750, l'exclusion de la variante n° 1 n'est pas simplement motivée par les contraintes de circulation ; pour mémoire, cette solution a été écartée principalement parce que sa construction est incompatible avec le projet de renforcement de la lutte contre les inondations de la Mosson en amont de la RN109 prévue au Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI).

Les ouvrages nécessaires à cet échangeur, comme tous les ouvrages du tracé sont conçus pour garantir la transparence hydraulique afin de ne pas détériorer la situation au regard du risque inondation et d'altérer au minimum le fonctionnement des cours d'eau.

Je prends note des réponses du M.O. aux observations de l'association Mosson Coulée Verte.

Concernant le report modal et les circulations douces je renvoie l'association à la lecture du SCoT de la Métropole approuvé le 18 décembre 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.

En ce qui concerne les ouvrages hydrauliques, si le projet est déclaré d'utilité publique, les études vont se poursuivre en prenant en compte les observations de l'association Mosson Coulée Verte, en particulier concernant le dimensionnement des ouvrages hydrauliques, et seront présentées lors de la prochaine enquête publique relative à la demande d'autorisation dans le cadre de la Loi sur l'Eau.

6.5.4. Vitesse Montpellier.

Vitesse Montpellier demande l'abandon d'un projet absurde et l'étude d'un nouveau projet donnant dans l'ordre, des priorités aux modalités actives (piétons et cyclistes), aux transports en commun et en dernier ressort aux voitures. Dans ses réponses à Vitesse Montpellier le M.O. précise :

- *Objectif n°1 : relier A750 et A709 :
Les 4 objectifs du COM ne sont pas énoncés par ordre d'importance. Les fonctionnalités sont complémentaires et non à opposer. C'est l'atteinte des 4 objectifs qui constitue à une réponse aux besoins du territoire.*
- *Objectif n°2 : assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'Ouest en complétant le réseau armature du contournement urbain routier
La création du COM, par la dénivellation des points de rencontre avec les voiries transversales, permet la diminution de zones de congestion sur les axes Ouest-Est, donc l'accès à Montpellier par l'ouest car elle limite le phénomène de cisaillement
Les hypothèses de l'étude de trafic prennent en compte les reports de trafic, par le délestage du trafic sur les voiries secondaires, qui représente l'un des objectifs du projet, mais également par les modifications d'itinéraires.
Il n'appartient pas à la Maîtrise d'Ouvrage du COM de se prononcer sur la gestion des modes actifs et celle des transports collectifs, car il s'agit de compétences relevant de Montpellier Méditerranée Métropole. Par contre, on peut renvoyer à des nombreux avis déposés dans le cadre de la présente enquête publique de la part d'usagers qui parcourent une distance incompatible au recours au déplacement cyclable, ou soulignent qu'un tel usage est incompatible avec leur état de santé.*
- *Objectif numéro 3 : contenir la circulation d'échange et de transit sur un itinéraire adapté afin de rendre son usage à la voirie secondaire des quartiers traversés.*

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

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

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

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

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

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

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

Je prends acte des réponses du M.O. aux observations de l'association Vélocité Montpellier.

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).

Je rappelle donc que le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT de la Métropole approuvé le 18 décembre 2019, présente en page 174 et 176 le réseau des modes actifs retenu pour répondre à une logique de besoins et d'équilibre territorial.

À cet égard je relève page 176 qu'il est envisagé :

- *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.*

Dans le projet du COM les pistes cyclables sont intégrées en parallèle tout le long des voies, offrant une très bonne sécurité et un grand confort pour les cyclistes et les marcheurs.

En effet, entre Juvignac et Rieucoulon les pistes ne seront pas accolées directement aux voies réservées aux véhicules et entre Rieucoulon et l'échangeur Sud, le COM étant majoritairement en trémie, les pistes cyclables seront intégrées aux voies de rétablissement de la RM 612, situées au niveau du terrain naturel de part et d'autre du COM.

Donc, à la lecture du DOO du SCoT de la Métropole et du projet du COM, on peut observer que les pistes cyclables et les voies piétonnes ont toutes leur place pour permettre des déplacements doux.

Enfin, à la lecture de la synthèse de l'étude, d'avril 2020, de l'« *impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020* », 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.

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, laissant ainsi de la place pour les vélos.

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.

Je note également que la Métropole vient de s'engager dans la mise en place d'une politique globale « mobilités » et d'un plan des Mobilités actives de 150 M€ afin de poursuivre le déploiement d'aménagement cyclables (soit plus de la moitié du coût du COM).

Ainsi, je pense que les demandes de Vélodéplacement Montpellier visant à favoriser les déplacements à vélos dans Montpellier Méditerranée Métropole seront satisfaites, aussi bien dans le projet du COM que dans la politique engagée par 3 M en faveur des Mobilités actives.

6.5.5. Groupe local Greenpeace de Montpellier.

Dans sa contribution, (se reporter au rapport, partie C. ANALYSE DES AVIS ET DES OBSERVATIONS, paragraphe 6.5 : Groupe local Greenpeace de Montpellier, page 255), le Groupe local Greenpeace de Montpellier, opposé au projet, pose de nombreuses questions concernant des solutions alternatives au COM, le financement, les pollutions, l'environnement, l'urbanisation, les déplacements, la vitesse, l'organisation de l'enquête publique. Dans ses réponses le M.O. précise :

Étude d'un mode de mobilité alternatif.

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

Le dossier présente les éléments d'études concernant un projet routier, ce mode ayant été retenu car correspondant le mieux aux nécessités du territoire. Un mode de transport en commun ne répondrait pas à l'ensemble des objectifs car, notamment, il restreindrait l'aire d'influence du projet. Une phase transitoire, comprenant l'implantation d'un bus à haut niveau de service et la priorité au covoiturage sur une des voies de l'A75, est proposée ; une telle mesure est rendue possible dans le projet présent par un élargissement des bandes d'arrêt d'urgence.

1 – Coût du projet :

1- a- Investissement

Le coût du 278,3 M€ comprend bien les dénivellations des ronds-points et la création des échangeurs. La dénivellation du carrefour de Gennevaux fait partie du projet et est financée dans son cadre. La présentation des affectations des dépenses est proposée par macro-postes (études, acquisitions foncières et travaux), puis par éléments fonctionnels de construction (notice explicative). La provision pour risques de 7,8 M€, est prévue en plus des provisions pour risques de chaque élément fonctionnel, sur lesquels le pourcentage appliqué est différent.

1- b- Fonctionnement

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

2 - Évolution du trafic routier :

2- a- Modèle de trafic

Trafic induit : (Pièce E, partie I, pages 134-135/422. Généralisation du 30km/h 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.

Allongement des parcours : L'allongement du parcours domicile-travail évoqué serait lié à l'urbanisation induite, plus éloignée. L'évolution de l'urbanisation des communes situées à l'Ouest de Montpellier dépend des préconisations inscrites aux Schémas de Cohérence Territoriale et Plan Locaux d'Urbanisme de ces territoires. Les études du COM prennent en considération des scénarios de référence nationaux. En conséquence de quoi, tous les calculs basés sur le trafic prennent ces hypothèses en considération.

2- b- Saturation du trafic- Modèle de trafic

Saturation du trafic : Les projections de trafic font apparaître des taux d'occupation des voies importants, mais ceux-ci restent compatibles avec la fluidité de l'axe. La création d'un transport en commun ne fait pas l'objet du présent modèle spécifiquement créé pour prise en compte du projet routier prévu.

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

3 – Étalement urbain :

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

4 - Pollution de l'air :

4- a- Estimation des concentrations des polluants

Des relevés sur site ont bien été réalisés pour déterminer la pollution actuelle sur le secteur d'étude (Annexe à l'étude impact : étude air-santé). En réponse aux remarques de l'Autorité Environnementale, les pollutions de fond ont été intégrées à l'étude air-santé dont les résultats sont présentés en annexe au mémoire en réponse rédigé par la Maîtrise d'Ouvrage. Le choix de rester sur une évaluation des impacts pour la population soumise à une exposition de 30 ans s'est fait sur l'hypothèse que la population est actuellement moins sédentaire et qu'en moyenne elle n'habite et n'occupe pas un logement plus de 30 ans.

4- b- Population exposée

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

4- c- Effet de seuil et impact sanitaire

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

4- d- évolution de la réglementation et PM1

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

4- e- Étude conseil air ingénierie

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

5 – Émission de gaz à effet de serre :

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

6 – Préservation des milieux naturels :

La protection maximale du milieu naturel est une des thématiques qui appelleront la plus grande vigilance de la Maîtrise d'Ouvrage au moment de la passation des marchés de travaux. L'ensemble des prescriptions qui y seront attachées n'est pas connu à ce niveau d'études. Il sera plus détaillé dans les phases de définition ultérieure. Les opérateurs d'accompagnement et de contrôle sont des bureaux d'études spécialisés recrutés selon leur compétence.

7 – Agriculture

Un dossier spécifique d'étude d'impact sur la filière agricole constitue la pièce I du dossier. Les préconisations dont compensations qui y sont présentées ont reçu un avis favorable de la Commission Départementale de préservation des Espaces naturels, Agricoles et Forestiers

8 – Thématique de l'eau

8- a- Qualité de l'eau

La reprise de la voirie actuelle est l'occasion d'appliquer les dernières réglementations en matière de gestion des eaux de plate-forme, en particulier la gestion des pollutions accidentelles. Le suivi de la qualité de l'eau est prévu, mais non explicité à ce niveau de définition du projet. Les mesures détaillées seront disponibles dans le cadre de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale unique.

8- b- Risque inondation

Le traitement des eaux consécutif à l'artificialisation des sols est prévu par le biais de bassins de rétention. La surface totale imperméabilisée n'est pas connue de façon précise à ce jour. Le niveau de définition actuel du projet ne permet pas de connaître avec précision cette donnée. Il en va de même pour le dimensionnement des surfaces de dépôts.

9 – Voie réservée aux transports en commun :

L'usage des bandes d'arrêt d'urgence pour des transports en commun est expérimenté depuis plusieurs années. Il ne s'agit pas de priver l'axe de la bande d'arrêt d'urgence, mais d'organiser un partage de cet espace. Ce dispositif permet d'éviter une artificialisation supplémentaire et est conforme aux besoins en matière de sécurité routière, étant donné que le transport en commun peut revenir à tout moment sur la voie de droite pour ne pas interférer avec l'usage d'arrêt d'urgence.

10 – Évaluation économique :

Les hypothèses de l'étude de trafic prennent en compte les reports de trafic, par le délestage du trafic sur les voiries secondaires, qui représente l'un des objectifs du projet, mais également par les modifications d'itinéraires (page 48 de l'étude de trafic). En conséquence de quoi, ce trafic induit est pris en considération dans l'évaluation socio-économique. Celle-ci est conforme à la réglementation en vigueur. Aucune contre-expertise n'est prévue.

11 – Occupation de l'espace public et fatalité :

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

12 – Destruction paysagère :

L'accompagnement paysager est bien prévu au projet. Des mesures telles que le radoucissement des remblais et des plantations seront mises en œuvre. Leur définition précise fera l'objet d'études postérieures.

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

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

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

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

Je prends acte des réponses du M.O. aux observations et questions du groupe local Greenpeace de Montpellier qui j'espère le satisferont.

Je précise également, concernant l'application de l'article L121-8 du code de l'environnement qui préconise le recours à un débat public pour des opérations de grande envergure nationale (JO de 2024, privatisation ADP...) le Maître d'Ouvrage n'a pas sollicité, effectivement la tenue d'un débat public. Pour autant les démarches permettant cette saisine par des tiers ont été réalisées par la parution d'un avis dans la presse nationale (Libération) et locale (Midi Libre), et un avis a été envoyé au Président de la CNDP pour l'informer de l'existence du projet. Ce dernier n'a pas préconisé la tenue d'un débat. **Je considère donc que les prescriptions de l'article L121-8 du code de l'environnement ont bien été respecté.**

Je note aussi 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, opposable à compter du 22 janvier 2020 dans lequel ont été abordés les thématiques du déplacement durable et où le projet du COM est inscrit en priorité.

Dans ce cadre nous sommes bien dans une démarche de démocratie participative.

D'autre part, 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 d'étalement urbain.

La conception du COM n'est donc pas un projet fondé sur une réflexion d'il y a 30 ans, c'est seulement que la Métropole doit rattraper un retard de 30 ans sur son armature routière.

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 :

- 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 sécurisés et confortables.

6.5.6. France Nature Environnement.

France Nature Environnement (FNE), comme les autres associations précédentes, est opposée au projet du COM. Pour FNE il faut ; réduire les nuisances provoquées par la circulation existante, ne pas augmenter le débit et la vitesse des axes routiers, favoriser les autres moyens de transport, transport en commun, piétons et surtout le vélo. FNE présente également des contre-propositions concernant les aménagements de l'infrastructure du COM. En réponse le M.O. indique :

Objectifs à rechercher

- *Réduire les nuisances provoquées par la circulation existante (...) Le traitement des nuisances sonores actuelles est prévu dans la réglementation de résorption des points noirs du bruit.*
- *Ne pas augmenter le débit et la vitesse des axes routiers (...) Le projet de COM a pour objectif d'offrir un axe adapté pour accueillir les trafics prévus dans de bonnes conditions de fluidité. La mise en compatibilité des PLU des communes d'implantation du projet ne prévoit aucun changement du zonage en faveur de l'accroissement des zones urbanisables.*
- *Favoriser les autres moyens de transport (...) Le trafic observé sur le périmètre du COM ne se limite pas à un usage de desserte des communes impactées. Il concerne également un usage d'échange avec des zones plus lointaines dans le cadre d'un accès aux zones d'emploi. Comme le soulignent de nombreux avis du public, l'usage du vélo sur ces trajets est peu envisageable en raison des distances à parcourir.*

Contre-proposition

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

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

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

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

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

La création de l'échangeur Sud avec l'A709 permet d'atteindre l'objectif de fluidité, mais également celui de délestage des voies secondaires par exemple la RM116E1 et la rue Jean Bene. La conception de cet échangeur est dictée par les règles de sécurité routière. Les zones de dépôt des matériaux seront déterminées avec précision lors des phases d'études à venir, en fonction des volumes affinés. Les éléments fournis dans le dossier sont des pistes.

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

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

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

Le dossier présenté au public et ses failles

- *Le mythe du « bouclage » et de l'achèvement du réseau. La réalisation du COM participe au bouclage du réseau routier armature de Montpellier. Le réseau ainsi complété présentera un itinéraire compatible avec les usages du secteur et utile pour capter le trafic qui occupe actuellement la voirie locale.*

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

- *Un projet obsolète, à réétudier avec des alternatives. L'alternative de maintien de l'aménagement actuel est étudiée sur chacune des thématiques puisqu'elle constitue la « situation de référence » à laquelle la situation avec le projet est comparée. Cette comparaison fait apparaître que l'implantation du projet apporte une situation moins dégradée que la situation de référence. Un aménagement à 2x1 voie ne permet pas d'atteindre l'objectif de fluidité du trafic garant d'une moindre pollution sonore et atmosphérique.*

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

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

- *L'absence des conséquences sur l'urbanisme et le trafic. Les hypothèses de l'étude de trafic prennent en compte les rejets de trafic, par le captage des trafics qui occupent actuellement les voiries secondaires, qui représente l'un des objectifs du projet, mais également par l'évolution des itinéraires.*

En conséquence de quoi, ce trafic induit est pris en considération dans l'étude.

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

- *Un mépris assumé pour l'agriculture et l'environnement. La qualification des espèces patrimoniales en fonction de leur sensibilité est définie au niveau national. De même, la qualification de l'évolution classique des terres agricoles des franges urbaines se base sur des retours d'expérience. Notons cependant que le COM n'induit aucun changement de destination des terres naturelles et agricoles des PLU des communes impactées.*

La crue exceptionnelle de 2014 a été prise pour hypothèse des études hydrauliques en réponse aux préconisations de l'AE.

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

- *Un mépris assumé pour les citoyens et les élus locaux. La phase d'enquête publique est l'occasion de recenser les avis de tous. Il appartient ensuite au commissaire enquêteur et à lui seul de rédiger ses conclusions.*

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

Je prends note des réponses du M.O. aux observations de France Nature Environnement 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.

Dans ses observations, il semble que FNE ne tienne pas compte des conditions actuelles de déplacement dans la métropole montpelliéraine, 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...

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, d'autant plus que ces derniers ont largement participé à l'enquête publique en exprimant, dans sa majorité, un avis favorable au COM et en faisant part de plusieurs propositions d'aménagement, visant à pacifier la circulation à l'Ouest de Montpellier et à développer les transports en commun et les modes actifs**

Enfin, contrairement aux affirmations de FNE on peut effectivement lire dans le dossier :

- 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.

6.5.7. France Insoumise.

Aux observations de la France insoumise soulignant l'obligation du COM de répondre à l'urgence climatique, le M.O. apporte les réponses suivantes :

- *Le projet consiste majoritairement en un aménagement sur place d'une voirie existante.*
- *Par rapport à tout autre tracé, il réduit l'imperméabilisation supplémentaire, et ainsi, l'impact sur les terres naturelles et agricoles.*
- *La reprise de la voirie actuelle est l'occasion d'appliquer les dernières réglementations en matière de gestion des eaux de plate-forme, en particulier la gestion des pollutions accidentelles.*
- *Le COM permet une moindre dégradation de la qualité de l'air puisqu'il permet notamment un trafic fluide.*
- *Le report du trafic des voies locales des quartiers urbanisés de centre-ville vers le COM permettra à ces quartiers de bénéficier d'une pollution atmosphérique et sonore nettement inférieure à celle qui serait atteinte sans le projet.*
- *Des accompagnements cyclables et piétonniers sont prévus au projet. Ils viennent rétablir et même renforcer les dispositifs existants.*
- *Sur le reste du territoire, la gestion des modes actifs est une compétence relevant de Montpellier Méditerranée Métropole.*

Je prends note des réponses du M.O. aux représentants de la France Insoumise et je considère que la conception du COM, après l'engagement du M.O. à étudier la restriction de la vitesse à 70 km/h, contribuera à diminuer l'effet de serre et la pollution atmosphérique.

6.5.8. Collectif SOS Oulala.

Le collectif SOS Oulala est opposé au projet du COM comme il l'est pour la Liaison Inter-cantonale d'Évitement Nord de Montpellier (LIEN) qu'il considère comme des projets inutiles pour améliorer le trafic et les embouteillages et ayant des conséquences néfastes sur le climat, la pollution de l'air, la biodiversité et l'agriculture. En réponse à ces observations le M.O précise :

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 Gennevieux depuis le rond-point de Lavérune, le matin en heure de pointe. Une diminution de plus de 10 % de la fréquentation des voiries secondaires ne peut pas être considérée comme négligeable.

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

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

Conséquences sur le climat

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

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

Pollution de l'air

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

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

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

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

Destruction de la biodiversité

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

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

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

Agriculture

La zone d'implantation du projet présentée au moment de l'enquête publique est majorée par rapport à la zone qui sera finalement impactée. Cette mesure préserve pour le Maître d'Ouvrage la capacité à ajuster le tracé de quelques mètres en fonction d'impératifs identifiés dans les phases d'études suivantes. On ne peut donc pas déterminer avec exactitude la superficie de terres agricoles qui sera impactée.

Notons que la mise en œuvre du COM n'implique aucun changement de zonage dans les PLU, donc, pas de passage de terres agricoles à terres constructibles.

L'étude d'impact agricole proposées dans le dossier d'enquête a été menée dans l'application stricte de la réglementation en vigueur et a reçu un avis favorable de la Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels, Agricoles et forestiers

Je prends actes des réponses du M.O. au Collectif SOS Oulala et je complète ces réponses en rappelant que le commissaire enquêteur, effectivement, doit rendre compte des positions actuelles des citoyens, mais de tous les citoyens. C'est l'objet même de ce document qui analyse tous les avis défavorables ou favorables exprimés par le public et

les associations 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 le COM en priorité dans son Document d'Orientation et d'Objectifs. Je rappelle que le nouveau Président de Montpellier Méditerranée Métropole a confirmé cette priorité.

6.5.9. Paysage de France.

L'association Paysage de France est opposée à la modification du tracé et à l'élargissement de la voirie actuelle estimant que la liaison de l'A75 à l'A9 existe déjà à Béziers et qu'elle est suffisante pour le transit des véhicules. L'association estime que le projet du COM est d'un autre âge. Dans son mémoire en réponse le M.O. indique :

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

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

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

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

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

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

Je prends note des réponses du M.O. à l'association Paysage de France et j'ajoute que je tiens compte des avis et des arguments de tout le monde ; opposants et favorables au projet.

6.5.10. Juvignac Urbanisme Environnement.

L'association « Juvignac Urbanisme Environnement » présente une analyse des conditions de circulation dans l'Ouest montpelliérain et estime que le projet du COM ne prend pas en compte le SCoT de la Métropole récemment adopté. L'association présente également une série de propositions pour améliorer les déplacements à l'Ouest de Montpellier. En réponse à ces observations, le M.O. objecte :

I – Observations sur les objectifs

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

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

II : – Observations sur le contenu du projet

- Échangeur COM – A750

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

- Carrefour du Rieucoulon :

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

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

- *Liaisons transversales Ouest-Est :*

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

III: – Propositions

- *Donner la priorité absolue aux transports en commun :*

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

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

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

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

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

- *Terminer le LIEN*

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

- *Réaliser des zones d'activités à l'ouest*

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

- *Favoriser l'usage du vélo*

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

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

Je prends acte des réponses du M.O. et je considère que 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, puisqu'ils ont été approuvés par un vote d'un conseil communautaire, élu démocratiquement par les citoyens métropolitains.

6.5.11. Europe écologie les verts, Génération écologie, Parti animaliste.

Le groupe « Europe écologie les verts, Génération écologie, Parti animaliste » estime que le COM est un projet imaginé au début des années 1990 augmentant les émissions de CO₂, détruisant des terres agricoles et naturelles, augmentant la pollution de l'air. Le groupe propose en contre partie des solutions alternatives avec des mobilités zéro carbone. En réponse à ces observations le M.O. indique :

- *Destruction des terres agricoles et naturelles*

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

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

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

- *Augmentation de la pollution de l'air*

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

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

- *Proposition alternative :*

Abaissement de la vitesse : le Maître d'ouvrage étudiera les impacts d'une restriction à 70 km/h, ainsi que demandé. Si l'enjeu de fluidité du trafic est atteint à cette vitesse, une adaptation du projet sur cette question sera envisagée.

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

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

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

Je prends acte des réponses du M.O. à « Europe écologie les verts, Génération écologie, Parti animaliste », en particulier son engagement d'étudier d'une restriction de la vitesse à 70 Km/h.

J'ajouterai que le projet tel que présenté dans le dossier n'est pas un périphérique autoroutier. Le profil du COM, proposé par le M.O. et après 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.

6.6. Pétition Greenpeace

La pétition déposée par le groupe local Greenpeace de Montpellier, comprenant 952 pétitionnaires, est opposée aux projets autoroutiers. Elle souligne le besoin de construire une société résiliente, écologique et sociale et demande le développement des mobilités durables. En réponse le M.O. indique :

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

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

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

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

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

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

Je prends note des réponses du M.O. et j'observe qu'avec une lecture attentive du dossier de présentation du projet du COM, on peut constater que ce projet apporte des réponses positives au développement des mobilités durables dans la métropole montpelliéraine 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 Transports en Commun (VRTC), des pistes cyclables et des trottoirs.

Ainsi le projet du COM, construit dans une démarche de mobilité durable et dans le respect de la Loi d'orientation 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.

Également, le M.O., dans ses réponses à diverses observations, s'est engagé à étudier une réduction de la vitesse à 70 Km/h.

Enfin, les déplacements en vélo, à pied et en transport en commun ne sont pas les seuls modes utilisés par les citoyens 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.

Le projet du COM, amendé par les observations du public, des associations, des collectivités territoriales et des personnes publiques associées, retenues par le M.O., pourra répondre à un développement des mobilités durables et à un mode de circulation apaisée comme le souhaite le groupe local Greenpeace de Montpellier et le nouveau président de Montpellier Méditerranée Métropole.

7. COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.

Avant de présenter mes conclusions sur les différentes enquêtes publiques je tiens à préciser :

- La concertation, étalée sur plusieurs années, pour la réalisation du projet du COM a été réalisée avec un ensemble d'acteurs le plus large possible.
- Le déroulement de l'enquête publique a été conforme aux prescriptions du code de l'environnement et des Arrêtés du préfet de l'Hérault ; n° 2020-I-152 du 30 janvier 2020, n° 2020-I-356 du 17 mars 2020 et n° 2020-I-846 du 21 juillet 2020,
- Le dossier présenté à l'enquête publique a été déclaré complet et recevable par le Bureau environnement de la préfecture de l'Hérault. Son contenu était conforme aux prescriptions des codes ; de l'environnement, de l'expropriation pour cause d'utilité publique, de l'urbanisme et de la voirie routière et permettait au public de prendre connaissance du projet et de ses enjeux, bien que complexe dans sa lecture, malgré l'effort de simplification réalisé par la DREAL, à ma demande, pour rendre plus compréhensible le projet du COM,
- La publicité de l'enquête publique a été réalisée bien au-delà du seul aspect réglementaire, ainsi le public a été largement informé sur l'existence de l'enquête publique et il a pu participer au débat tout au long de la durée de l'enquête publique en faisant part de ses observations, avis et propositions soit sur un registre support papier déposé en mairie de Juvignac, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas ou au siège de l'enquête publique à la DREAL 520, allée Henri II de Montmorency 34064 MONTPELLIER soit par courrier postal, soit sur un registre dématérialisé,
- Le public a pu prendre connaissance du projet du Contournement Ouest de Montpellier, soit sur des supports papiers déposés dans les mairies de Juvignac, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas et au siège de l'enquête publique à la DREAL, 520, allée Henri II de Montmorency 34064 MONTPELLIER, soit sur un site internet dédié,
- Le public a pu s'exprimer à travers, aussi bien des supports papier déposés dans les mairies de Juvignac, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas et au siège de l'enquête publique à la DREAL que sur des supports dématérialisés (site internet dédié et adresse courriel 24H/24H – 7J/7J), ainsi qu'auprès de moi-même lors de mes permanences ou des demandes de rendez-vous,
- Toutes les observations, avis et propositions des personnes publiques associées, du public, des élus et des associations ont été prises en compte par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement - Occitanie qui a apporté une réponse à chaque contribution.
- La prise en compte des observations, avis et propositions des personnes publiques associées, du public, des élus et des associations par le M.O. permettront d'améliorer le projet du COM.

B. CONCLUSIONS ET AVIS CONCERNANT LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET DU CONTOURNEMENT OUEST DE MONTPELLIER

PRÉAMBULE.

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique a pour objet de définir si le projet concernant le projet du Contournement Ouest de Montpellier doit être déclarée d'utilité publique, l'intérêt général l'emportant sur les intérêts particuliers, et fournir à l'autorité décisionnelle les informations nécessaires pour prendre un arrêté de Déclaration d'Utilité Publique.

Selon la « Théorie du bilan », mis en évidence par l'arrêt du Conseil d'État du 25 mai 1971 concernant l'affaire « Ville nouvelle Est » de Lille, une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social et environnemental qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

Dans le précédent chapitre, j'ai présenté mes conclusions concernant :

1. La présentation du projet du Contournement Ouest de Montpellier,
2. La nature et les caractéristiques du projet du Contournement Ouest de Montpellier,
3. L'objet des enquêtes publiques et leur cadre juridique,
4. La composition du dossier,
5. L'organisation et le déroulement de l'enquête publique unique, et en particulier l'information du public,
6. L'analyse des observations recueillies au cours de l'enquête publique et du mémoire en réponse du Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Occitanie.

Dans ce qui suit je dresserai une analyse bilancielle qui m'amènera à confronter l'intérêt général du projet du Contournement Ouest de Montpellier avec un bilan avantages-inconvénients du projet.

Il convient donc d'examiner :

1. L'intérêt général du projet ;
 - 1.1. Avis recueillis sur le projet,
 - 1.2. Respect de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019,
 - 1.3 Lutte contre les gaz à effet de serre,
 - 1.4 Conséquences socio-économiques.
2. Les avantages-inconvénients du projet ;
 - 2.1. Les atteintes environnementales,
 - 2.2. Les atteintes à la santé publique,
 - 2.3. Les atteintes à l'espace foncier,
 - 2.4. L'atteinte aux intérêts privés et publics,
 - 2.5. Le coût financier du projet,
 - 2.6. La compatibilité avec les documents d'urbanisme.
3. L'analyse bilancielle entre ces différents critères.

1. INTÉRÊT GÉNÉRAL DU PROJET.

1.1. Avis recueillis sur le projet.

L'analyse des avis, des observations et des propositions présentée au chapitre C du rapport de l'enquête publique permet de noter que :

- sont favorables au projet :
 - toutes les personnes publiques consultées,
 - toutes les collectivités territoriales concernées ; la Région Occitanie, le conseil départemental de l'Hérault, Montpellier Méditerranée Métropole, les communes de Juvignac et de Saint-de-Védas auxquels viennent s'ajouter les avis favorables du sénateur de l'Hérault, Jean-Pierre Grand, des Présidents de l'agglomérations de Rodez et de Vallée de l'Hérault, des maires de Cournonterral, Gignac, Pignan, Rodez, Lavérune, Saint-Georges-d'Orques, Lunas,
 - 55,30 % des 678 personnes qui se sont exprimées sur les registres papiers ou dématérialisés.
- Sont défavorables au projet :
 - 42,77 % des 678 personnes qui se sont exprimées sur les registres papiers ou dématérialisés,
 - 9 associations ; Saint-Jean Environnement, Collectif Ceinture Verte, Vélocité Montpellier, Greenpeace, France Nature Environnement, La France Insoumise, Collectif SOS Oulala, Paysage de France, Juvignac Urbanisme Environnement,
 - Une pétition lancée par le groupe local Greenpeace de Montpellier, 952 pétitionnaires.

Je peux donc affirmer que le projet du Contournement Ouest de Montpellier est majoritairement bien accepté par l'ensemble des participants à l'enquête publique en particulier par les élus des communes de l'aire montpelliéraine représentant 457 839 habitants (*Données de population municipale sans double compte au 1^{er} janvier 2015 en vigueur au 1^{er} janvier 2018 source INSEE*).

1.2. Respect de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) fixe quatre objectifs :

1. Réduire les inégalités territoriales et contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra- marins, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;
2. Renforcer les offres de déplacement du quotidien, améliorer la qualité et la sécurité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux 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 ;
3. 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 ;
4. Améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports, accélérer le report modal et diminuer l'impact environnemental des transports de marchandises.

Je peux donc constater que les quatre objectifs suivants du projet du Contournement Ouest de Montpellier répondent parfaitement aux quatre objectifs de la LOM :

1. Assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'Ouest en complétant le réseau armature du contournement urbain routier,
2. Relier l'A750 et l'A709,
3. 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,
4. Valoriser les accès au réseau multimodal pour limiter le trafic routier vers le centre urbain.

En effet, le choix des aménagements du COM répond bien aux objectifs de la LOM et aux enjeux du territoire de l'aire Montpelliéraine :

- La 2x2 voies homogénéisée sur l'ensemble du tronçon et réalisée par un aménagement sur un itinéraire existant, contribuera à fluidifier le trafic et à améliorer la perception de la voie,
- Les échangeurs dénivelés permettront de ne pas couper les voies traversantes, concourant également à la fluidité du trafic, pour une amélioration de la desserte et des échanges entre les communes sur ce versant du territoire,
- Les centres urbains de Montpellier, Juvignac et Saint-Jean-de-Védas seront décongestionnés grâce au rétablissement des voiries secondaires, rendues à leur usage premier, permettant ainsi la mise en œuvre de solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle, Cette décongestion de circulation automobile occasionnera une diminution de la pollution et de ses effets néfastes sur la santé, et une amélioration de la sécurité des déplacements
- Les connexions au réseau de tramway de la Métropole seront plus aisées, favorisant le report modal, et l'amélioration de l'offre des transports en commun desservant les communes et l'accroissement de l'usage des modes alternatifs seront rendus possibles grâce aux aménagements dédiés et à la fluidification des trafics,
- La sécurisation des circulations douces favorisera également les modes alternatifs,
- Les dessertes vers les zones commerciales seront maintenues, ne nuisant pas à leur développement économique,
- Le COM permettra une meilleure connexion des communes de l'Ouest Montpelliérain avec la ville centre en restructurant les entrées de Montpellier par la création de pôles multimodaux,
- Le projet du COM s'inscrit également dans la volonté de la Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée, du Conseil départemental de l'Hérault et de Montpellier Méditerranée Métropole de mettre en œuvre des bus à haut niveau de service (BHNS) et de développer l'usage du covoiturage. Les BHNS et les véhicules en covoiturage pourront circuler, soit en site propre, soit en utilisant les bandes d'arrêt d'urgence (BAU) qui auront pour effet de réduire l'utilisation de véhicules individuels,
- La création de pistes cyclables le long du COM ou à proximité permettront une meilleure jonction entre Montpellier, les communes riveraines et les pôles multimodaux.

Sur la base des éléments précités je peux affirmer que le projet de contournement Ouest de Montpellier respecte bien la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019.

1.3. Lutte contre les gaz à effet de serre.

Globalement le COM aura un effet bénéfique sur la pollution atmosphérique puisqu'une part importante du trafic actuel automobile sur la RM 65, 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 %* »

1.4. Conséquences socio-économiques.

Le COM en reliant l'A705 à l'A709, permet de compléter le réseau armature et ainsi de répondre aux difficultés croissantes de circulation dans la frange Ouest de l'agglomération, notamment en contenant les échanges périurbains et de transit sur un itinéraire adapté qui permet de rendre son usage à la voirie secondaire dans les quartiers traversés. Il permet également de rejoindre efficacement le futur pôle d'échange tramway existant, Mosson des lignes 1 et 3, et les futurs pôles d'échange tramway Gennevieux ligne 5 et Condamine ligne 2 offrant une large possibilité de report modal de l'automobile vers les transports en commun.

Les gains de temps permis par le projet et la fluidité du trafic assureront des gains en émission de gaz à effet de serre et en sécurité routière. Ils participeront également à la diminution du stress des conducteurs et entraînera aussi des économies de carburant et d'usure des véhicules.

La prise en compte dans le projet du COM d'une mise en œuvre de bus à haut niveau de service et de circulation douce engendrera à long terme une diminution de l'emploi des véhicules individuels.

L'évaluation socio-économique (pièce F du dossier d'enquête) montre une valeur actualisée nette (VAN) toujours positive avec plusieurs tests de sensibilité et un risque de diminution de cette valeur en cas de retard de mise en service du projet.

Les conséquences socio-économiques sont donc effectivement positives.

En prenant en compte que le projet du Contournement Ouest de Montpellier :

- **A reçu un avis favorable d'une majorité des participants individuels à l'enquête publique, et de l'ensemble des personnes publiques consultées, des collectivités territoriales concernées et de maires de communes et présidents d'EPCI,**
- **Respecte la Loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019,**
- **Participe à la lutte contre les gaz à effet de serre,**
- **A des conséquences socio-économiques positives,**

Je peux affirmer qu'il représente un intérêt général certain pour :

- **Assurer une meilleure desserte de l'aire 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,**
- **Faciliter les déplacements en transport en commun et en modes actifs.**

2. AVANTAGES-INCONVÉNIENTS DU PROJET.

J'examinerai successivement :

- Les atteintes environnementales,
- Les atteintes à la santé publique,
- Les atteintes à l'espace foncier,
- L'atteinte aux intérêts privés et publics,
- Le coût financier du projet,
- La compatibilité avec les documents d'urbanisme.

2.1. ATTEINTES ENVIRONNEMENTALES

L'analyse des atteintes environnementales est issue de l'étude des pièces E, partie I et II relatives à l'évaluation environnementale du dossier d'enquête publique. Les atteintes environnementales sont analysées à travers plusieurs enjeux :

1. Milieu physique,
2. Écologiques,
3. Phases travaux et d'exploitation,
4. Milieu humain,
5. Patrimoniaux, touristiques, paysagistes,
6. Choix du projet retenu,
7. Climatique,

2.1.1. Milieu physique.

La zone du projet est caractérisée par :

- Le climat méditerranéen avec des périodes de sécheresse marquées, suivies, à l'automne, d'épisodes pluvieux importants. Par ce caractère contrasté, ce climat accroît les problèmes de gestion de l'eau,
- le sous-sol karstique (calcaire fissuré) : grand réservoir d'eau. Cependant, les ressources karstiques sont aussi très vulnérables aux pollutions qui s'infiltrent rapidement depuis la surface,
- les captages d'alimentation en eau potable, dans la partie sud de la zone d'étude,
- la présence de deux cours d'eau : la Mosson (écoulement permanent – qualité médiocre) et le Rieucoulon (écoulement temporaire),
- une forte vulnérabilité au risque d'inondation lié à la Mosson (entre l'échangeur nord et le carrefour de la RM5) et au Rieucoulon (au droit de l'échangeur Sud où le risque est lié certainement à une mauvaise évacuation des eaux du ruisseau et vers le carrefour de Rieucoulon).

Le M.O. a adapté l'infrastructure du COM à ces caractéristiques en dimensionnant les ouvrages d'art pour faire face à la crue exceptionnelle de 2014,

Le M.O. va poursuivre ses études hydrauliques et présenter les mesures à envisager lors de la prochaine enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale.

Je considère la prise en compte du milieu physique et les caractéristiques proposées pour les ouvrages hydrauliques satisfaisants à ce stade des études.

2.1.2. Enjeux écologiques.

La zone d'étude intercepte la ZNIEFF n°0000-3177 « Vallée de la Mosson de Grabels à Saint- Jean-de-Védas ».

Les inventaires réalisés ont identifié que l'environnement naturel du projet est représenté par des cultures agricoles, des espaces naturels forestiers ou en friche, des zones inondables aux abords de la Mosson et du Rieucoulon. Seules les ripisylves de la Mosson et du Rieucoulon (« Aulnaies-frênaies à Frêne oxyphylle ») présentent un enjeu local de conservation modéré.

Les principaux enjeux écologiques concernent les mammifères et notamment les chiroptères avec deux espèces de chauves-souris d'enjeu local de conservation très fort : le Minioptère de Schreibers et le Murin de Capaccini. Deux corridors ont été identifiés le long de la Mosson et du Rieucoulon. Plusieurs gîtes sont également connus à proximité de la zone d'étude et une buse a été définie comme gîte avéré.

Les autres enjeux sont :

- pour les insectes, présence avérée de la Cordulie splendide, de la Cordulie à corps fin (espèces protégées), de l'Ecaille chinée et de l'Echiquier ibérique. De même, la présence d'habitats très favorables à la Magicienne dentelée et au Grand Capricorne, espèces également protégées sur le plan national ;
- pour les reptiles, présence avérée d'une espèce de lézard (Seps strié) et d'une espèce de couleuvre (Couleuvre à échelons) à enjeu modéré ;
- pour les oiseaux, présence avérée du Rollier d'Europe (enjeu fort), du Petit-duc scops, du Martin-pêcheur d'Europe et de la Huppe fasciée (enjeu modéré).

Le M.O. va poursuivre ses études dans une séquence Éviter, Réduire, Compenser et présenter les mesures envisager lors de la prochaine enquête publique relative à la demande de dérogation au titre des articles L411-2 et suivants du code de l'environnement (espèces protégées).

Je considère que la prise en compte des enjeux écologiques et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation envisagées sont satisfaisantes à ce stade des études.

2.1.3. Phases travaux et exploitation.

Je juge satisfaisantes les principales mesures en faveur de l'environnement envisagées en phases travaux et exploitation et présentées dans la pièce E, Étude d'impact, partie II, paragraphe 6.7, Synthèse des mesures en faveur de l'environnement, page 337.

2.1.4. Milieu humain.

L'analyse des enjeux du milieu humain fait apparaître deux secteurs distincts en matière d'occupation des sols et d'urbanisation. La partie nord de la zone d'étude est marquée par une occupation du sol mêlant zones naturelles et zones agricoles, où l'habitat est essentiellement diffus.

Dans la partie sud, l'occupation du sol est dominée par les activités humaines (agriculture et zones d'activités), et en pleine évolution.

L'axe nord-sud constitué par la RM612 et RM132 représente un axe majeur pour les déplacements de transit autour de l'agglomération montpelliéraine. En heure de pointe, il s'avère complètement congestionné.

L'étude acoustique montre que les habitations situées à proximité de la RM612 et la RM132 sont en zone d'ambiance sonore modérée. Des dispositifs de protection acoustique sont prévus le long du COM en phase travaux et exploitation.

La principale source de pollution atmosphérique est d'origine routière. Le COM engendra une moindre dégradation de la qualité de l'air puisqu'il permettra un trafic fluide, moins polluant. Cette fluidité s'observe non seulement sur l'axe COM (Nord-Sud) mais également sur les axes Ouest-Est.

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.

Je considère que les impacts acoustiques et de pollution atmosphérique du projet sur le milieu humain n'est pas défavorable.

2.1.5. Enjeux Patrimoniaux, touristiques, paysagers.

La zone d'étude est concernée par une entité de la zone de présomption de prescription archéologique « Occitanie ».

De plus, le périmètre de protection du Domaine du Château de la Mosson, sur la commune de Juvignac est intercepté, ainsi que deux sites inscrits : le « domaine du Grand Puy » (Mas Nouguier) et les « restes du château de la Lauze ».

Le Parc du Terral, sur la commune de Saint-Jean-de-Védas représente l'unique site de tourisme et loisirs de la zone d'étude.

Les RM 132 et RM 612 sont très fréquentées pour les déplacements locaux mais forment également un axe de liaison connu des touristes qui souhaitent relier l'A9, l'A709, Montpellier et le littoral languedocien,

Au titre du paysage, trois qualités essentielles seront prises en compte dans l'aménagement du secteur traversé par le Contournement Ouest de Montpellier :

- l'occupation agricole et naturelle : maintien des vignes (Domaine de l'Engarran et Domaine de Rieucoulon) et des boisements,
- le modelé de la géographie : vallées, coteaux et crêtes dont les caractères seront préservés,
- les vallons de la Mosson et du Rieucoulon seront mis en valeur en tant qu'armature de la ceinture des espaces libres.

Je considère que l'impact du projet sur les enjeux patrimoniaux, touristiques et paysagers n'est pas défavorable.

2.1.6. Justification du choix du projet retenu.

Sur la section courante, la variante n°2 Route de Sète – COM au sol dont le projet consiste à aménager sur place la RM 612 existante, et créer des voies latérales (contre-allées) de part et d'autre de la voie rapide, a été retenue, car elle :

- économise les espaces encore non urbanisés,
- préserve l'environnement en évitant la ripisylve du Rieucoulon et sa zone inondable ;

- limite les impacts environnementaux sur le cadre de vie (paysage, bruit, ...) en se positionnant en déblai/tranchée ;
- facilite les échanges en assurant la desserte des particuliers, des zones d'activités, de la route départementale (RD132) et de voies communales ;
- favorise le développement, malgré un coût plus élevé et un fonctionnement plus difficile à mettre en œuvre.

Au droit du raccordement nord à l'A750, la solution retenue correspond à la variante n°3 scénario 2 deux demi-échangeurs, l'un orienté vers l'A750-est (Montpellier) et l'autre orienté vers l'A750-ouest (Clermont l'Hérault). Ce tracé présente l'avantage de réutiliser au mieux les infrastructures existantes, et donc de réduire les impacts.

Le choix du raccordement sud à l'A709 avec 6 bretelles a été retenu car il permet le cumul des fonctionnalités et des échanges vers le nord, vers le carrefour du Mas de Grille, vers Montpellier et Saint-Jean-de-Védas. Cependant l'intégration de bretelles de raccordement supplémentaires à l'échangeur Sud devra être étudiée pour faciliter les échanges entre la RM 612, le COM et l'A709.

Je considère que le projet retenu pour les trafics envisagés est justifié et notamment son caractère de route expresse.

Cependant, tout en conservant l'indispensable caractère de voie expresse, je considère que le choix des caractéristiques géométriques du tracé et des ouvrages aurait pu se faire après une évaluation entre des voies structurantes d'agglomération VSA 90 (90Kmh) et une VSA 70 (70 Kmh). Le M.O. s'étant engagé à étudier une limitation de la vitesse à 70 Km/h sur l'ensemble du tracé, il convient qu'il prenne en compte des caractéristiques VSA 70 pour que la limitation de vitesse soit compréhensible des usagers grâce à des caractéristiques non surdimensionnées.

En outre, je considère que, dans le tronçon Bellevue – échangeur Sud A750 où les caractéristiques du COM peuvent être étudiées sur la base d'une VSA 70, l'intégration des bretelles de raccordement entre le COM et la RM 612 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.

2.1.7. Enjeux climatiques.

Les points principaux de prise en compte du changement climatique dans la conception du projet sont :

- des mesures permettant de réduire la vulnérabilité du projet à la hausse des températures telles que :
 - la mise en œuvre d'une chaussée avec des matériaux adaptés,
 - la plantation d'espèces adaptées à la hausse des températures,
- des mesures permettant de réduire la vulnérabilité du projet à la variation des précipitations telles que :
 - la conception de systèmes d'assainissement évitant le risque d'inondation de la plateforme,
 - la prise en compte du risque d'inondation (dimensionnement des ouvrages hydrauliques, etc.),
 - la prise en compte du risque de mouvements de terrain dans la conception de l'infrastructure (identification des zones de risques, évitement de l'infiltration...),
- des mesures permettant de réduire la vulnérabilité du projet à l'intensification des catastrophes naturelles.

En phase exploitation, les points principaux de prise en compte du changement climatique sont :

- la surveillance et la maintenance des équipements qui sera notamment accrue en périodes de vagues de chaleur ou de fortes précipitations avec possibilité de mise en place d'équipements spécifiques sur les secteurs qui présenteraient des dégradations récurrentes,
- la gestion de la végétation aux abords des voies évitant les risques d'incendies et les chutes d'arbres.

Je considère que les enjeux climatiques ont été pris en compte dans l'élaboration du projet du COM.

2.1.8. Développement de l'urbanisation.

Le projet du COM est inscrit dans les documents d'urbanisme (SCoT et PLU) de la Métropole et des communes de Juvignac, Montpellier 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.

Le projet traverse des secteurs d'occupation des sols variés qui doivent être traités de manière distincte. Le projet pourrait avoir un rôle d'accélération du développement de l'urbanisation dans les secteurs déjà identifiés en tant que tel dans les documents de programmation (PLU et SCoT). Il pourrait influencer sur les limites de l'urbanisation qui ne sont pas encore clairement définies : zones d'activités de la Lauze et de Mas Grille à Saint-Jean-de-Védas, quartiers de Bouisse et Château Bon à Montpellier, et proche périphérie de la commune de Lavérune.

Le projet ne devrait pas entraîner de développement de l'urbanisation au niveau des espaces naturels, qui bordent les cours d'eau de la Mosson et du Rieucoulon, qui sont protégés notamment pour la préservation des corridors écologiques et qui sont inconstructibles en raison des risques liés aux inondations.

D'autre part, dans le but de définir un schéma directeur des mobilités dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) une réflexion devra être menée à l'échelle de l'aire Montpelliéraine concernant la maîtrise de la périurbanisation au niveau des territoires afin d'analyser les perspectives de mobilité, d'aménagement et d'urbanisation,

Je considère que le développement de l'urbanisation est contenu au niveau des documents d'urbanisme.

2.1.9. Enjeux fonciers.

Globalement, le projet consomme environ 16 ha de terres agricoles. L'emprise pourra être réduite au fur et à mesure de l'affinement du projet. 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.

Je considère que la définition des emprises foncières est justifiée à ce stade des études.

En conclusion, je considère que les impacts du projet, sur l'ensemble des atteintes environnementales, sont globalement peu contraignants.

2.2. ATTEINTES À LA SANTÉ.

Les atteintes à la santé sont dues essentiellement aux pollutions engendrées par la circulation automobile au niveau de l'air et du bruit.

Globalement le COM aura un effet bénéfique sur la pollution atmosphérique puisqu'une part importante du trafic actuel automobile sur la RM 65, 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.

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 considère que l'impact du projet sur la santé est favorable en particulier si la vitesse de 70 Km/h est adoptée ainsi que le développement des transports en commun et des modes actifs.

2.3. ATTEINTES À L'AGRICULTURE.

Plusieurs exploitations sont concernées par le projet.

Comme pour tout professionnel impacté par l'aménagement, les activités agricoles seront dédommagées vis-à-vis des destructions d'activités qui en découlent ou par 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 agro-économique équivalente et abondera 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 (CDPENAF).

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

D'autre part le Maître d'ouvrage a 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 chercher à minimiser leur impact et de réduire leur emprise foncière.

Je considère donc que l'impact du projet sur l'agriculture est peu contraignant compte tenu des mesures compensatoires envisagées.

2.4. ATTEINTES AUX INTÉRÊTS PRIVÉS ET PUBLIQUES.

Les atteintes aux intérêts privés et publics sont actuellement définies par le périmètre d'étude. Cela concerne des parcelles agricoles ou naturelles (environ 16 hectares, cultivés ou en jachères), des sites commerciaux, de l'habitat ... Les emprises seront définitivement précisées lorsque le projet sera arrêté et elles feront alors l'objet soit d'une acquisition amiable soit d'une procédure d'expropriation dans le cadre d'une enquête publique conduite suivant le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

La plupart des emprises font l'objet d'espaces réservés dans les PLU des communes et la grande majorité des propriétaires ne se sont pas déclarés opposés au projet pendant l'enquête publique.

Je considère que l'atteinte aux intérêts privés et publics est nécessaire et n'est pas disproportionnée pour la réalisation du projet du COM.

2.6. COÛT FINANCIER DU PROJET.

Le montant global de l'opération est estimé à environ 278,3 M€ TTC dont 31,1 M€ HT pour les acquisitions foncières et 21,2 M€ HT pour les mesures environnementales.

Le projet du Contournement Ouest Montpellier est inscrit dans le Contrat de Plan État Région (CPER) Languedoc-Roussillon 2015-2020 pour un montant de 25 M€. Son financement est pris en charge à 44% par l'État et à 56% par les collectivités territoriales concernées (Région, Département, Métropole). La somme fixée dans le CPER est destinée à permettre de réaliser les études, les acquisitions foncières et les premiers travaux.

La suite des financements sera contractualisée dans le cadre des prochains CPER 2021-2027. 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 un adossement au réseau ASF (Vinci autoroute) voisin.

Je considère que le coût du projet n'apparaît pas excessif et que les parts consacrées aux acquisitions foncières et aux mesures environnementales semblent proportionnées.

Cependant je considère que 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 sera nécessaire pour qu'une décision de DUP soit prise par l'Autorité compétente qu'au minimum un plan de financement soit assuré. Il appartiendra alors à l'État de définir les conditions de participation de Vinci autoroute au projet.

2.7. COMPATIBILITÉ AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME.

Une réunion d'examen conjoint de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Juvignac, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas ainsi que de Montpellier Méditerranée Métropole avec le projet du Contournement Ouest de Montpellier (COM) s'est déroulé le 23 janvier 2020 en préfecture de l'Hérault.

À l'issue de la réunion, les participants ont émis un avis favorable sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Juvignac, Saint-Jean-de-Védas et Montpellier ainsi que de Montpellier Méditerranée Métropole avec le projet du Contournement Ouest de Montpellier.

Je prends donc acte de l'avis favorable des communes de Juvignac, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas et de Montpellier Méditerranée Métropole ainsi que de l'avis favorable des personnes publiques consultées sur la compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet du COM.

3. ANALYSE BILANCIELLE DES CRITÈRES.

Après avoir examiné l'intérêt général du projet et ses avantages / inconvénients, je vais procéder à l'analyse bilancielle de ces critères, préalable à l'avis de déclaration d'utilité publique du projet du contournement Ouest de Montpellier. Cette analyse est faite selon le tableau ci-dessous.

CRITÈRES	TRES FAVORABLE	FAVORABLE	PEU CONTRAIGNANT	TRÈS CONTRAIGNANT
INTÉRÊT GÉNÉRAL	OUI			
ATTEINTES ENVIRONNEMENTALES			OUI	
ATTEINTES À LA SANTÉ		OUI		
ATTEINTES À L'AGRICULTURE			OUI	
ATTEINTES AUX INTÉRÊTS PRIVÉS ET PUBLIQUES			OUI	
FINANCEMENT DU PROJET				OUI
COMPATIBILITÉ AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME	OUI			

En conséquence, je considère que le bilan avantages / inconvénients du projet est positif.

En tenant compte que :

- **le projet présente un intérêt général certain,**
- **les atteintes à l'environnement, à l'agriculture et aux intérêts privés feront l'objet de mesures compensatoires,**
- **il n'y a pas d'atteinte à la santé,**
- **les conditions de financement du projet devront être préalablement assurées,**
- **le projet est compatible avec les documents d'urbanisme des communes concernées,**

- le bilan avantages / inconvénients du projet est positif,
- le choix des caractéristiques géométriques du tracé se fera après une évaluation comparative entre des caractéristiques de voies structurantes d'agglomération VSA 90 et VSA 70,

l'utilité publique du contournement Ouest de Montpellier peut être reconnue.

DOCUMENT DE TRAVAIL

AVIS

DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU CONTOURNEMENT OUEST DE MONTPELLIER

Après avoir contrôlé que :

- Le déroulement de l'enquête publique a été conforme aux prescriptions du code de l'environnement et des Arrêtés du préfet de l'Hérault :
- Le dossier présenté à l'enquête publique a été déclaré complet et recevable par le Bureau environnement de la préfecture de l'Hérault,
- Le public a été largement informé sur l'existence de l'enquête publique et a pu participer au débat tout au long de la durée de l'enquête publique en faisant part de ses observations, avis et propositions soit sur un registre support papier déposé en mairie de Juvignac, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, et au siège de la DREAL à Montpellier soit par courrier postal, soit sur un registre dématérialisé,
- Toutes les observations, avis et propositions des services concernés, des collectivités territoriales, des associations et du public ont été pris en compte par la Direction Régionale de l'Aménagement et du Logement qui a apporté une réponse à chaque contribution,
- Le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage a répondu aux attentes et demandes du commissaire enquêteur.

Après avoir examiné que :

- Le projet de contournement Ouest de Montpellier représente un intérêt général très fort,
- Le bilan avantages / inconvénients du projet est positif,
- Les atteintes environnementales sont faibles et que des mesures seront prises par le Maître d'ouvrage pour les réduire et les compenser,
- L'atteinte aux intérêts privés et publics sont faibles et qu'ils seront compensés,
- Il n'y a pas d'atteinte à la santé,
- Le financement de l'opération devra être assuré,

Après avoir noté que :

- La Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée s'engage à développer les transports en commun entre le Cœur d'Hérault et la métropole Montpellieraine,
- Montpellier Méditerranée Métropole prend en compte dans son SCoT la création de voies pour les vélos et les piétons,
- Montpellier Méditerranée Métropole s'engage dans un développement de ses lignes de tramway et de bus dans une connexion intermodale avec le COM

Après avoir enregistré que le maître d'ouvrage s'engage à :

- Prendre en compte les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique,
- Étudier une restriction de la vitesse à 70 Km/h sur l'ensemble du COM et la faisabilité de bretelles supplémentaires au niveau de l'échangeur Sud,
- Adapter les structures hydrauliques au changement climatique,

Et en insistant sur la nécessité de l'urgence de la réalisation du COM afin de pas décevoir l'attente de la population,

J'émet un avis :

FAVORABLE

A la déclaration d'utilité publique du Contournement Ouest de Montpellier

Sous réserve que :

- 1. le financement de l'opération soit assuré,**
- 2. le maître d'ouvrage s'engage à étudier un tracé du COM avec des caractéristiques géométriques correspondantes aux voies structurantes d'agglomération de type VSA 70,**

Mauguio le 22 décembre 2020

Georges Riviaccio
Commissaire enquêteur



C. CONCLUSIONS ET AVIS CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE JUVIGNAC

PRÉAMBULE.

Mes conclusions générales ont été présentées dans le précédent chapitre.

Dans ce qui suit je présenterai mes conclusions particulières concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Juvignac suivi de mon avis.

Sur le territoire de la commune de Juvignac, 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.

La mise en compatibilité porte sur le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Juvignac approuvé le 11 juillet 2012 qui 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.

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 (PADD), les Orientations d'Aménagement et de Programme (OAP).

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.

AVIS

concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Juvignac

Après avoir contrôlé que :

- Le déroulement de l'enquête publique a été conforme aux prescriptions du code de l'environnement et des Arrêtés du préfet de l'Hérault :
- Le dossier présenté à l'enquête publique a été déclaré complet et recevable par Bureau environnement de la préfecture de l'Hérault,
- 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 de la commune de Juvignac, s'est tenue le 23 janvier 2020 en préfecture de Montpellier
- Le public a été largement informé sur l'existence de l'enquête publique et a pu participer au débat tout au long de la durée de l'enquête publique en faisant part de ses observations, avis et propositions soit sur un registre support papier déposé en mairie de Juvignac, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, et au siège de la DREAL à Montpellier soit par courrier postal, soit sur un registre dématérialisé,
- Toutes les observations, avis et propositions des services concernés, des collectivités territoriales, des associations et du public ont été pris en compte par la Direction Régionale de l'Aménagement et du Logement qui a apporté une réponse à chaque contribution,
- Le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage a répondu aux attentes et demandes du commissaire enquêteur.

Après avoir examiné la nécessité de mettre en compatibilité les éléments suivants :

- reporter le nouvel emplacement A2 réservé au bénéfice de l'État dans les plans de zonage,
- retirer les espaces boisés classés qui ne peuvent être conservés dans les plans de zonage,
- créer un nouvel emplacement réservé au bénéfice de l'État et retirer 390 m² de la surface de l'emplacement réservé R3 dans la liste des emplacements réservés,

J'émet un avis :

FAVORABLE

A la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Juvignac

Mauguio le 22 décembre 2020

Georges Riviaccio
Commissaire enquêteur



D. CONCLUSIONS ET AVIS CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE MONTPELLIER

PRÉAMBULE.

Mes conclusions générales ont été présentées dans le précédent chapitre.

Dans ce qui suit je présenterai mes conclusions particulières concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Montpellier suivi de mon avis.

Sur le territoire de la commune de Montpellier, le projet se traduit par la :

- Création de nouvelles bretelles pour réaliser un échangeur entre l'autoroute A750 et le Contournement Ouest de Montpellier,
- Aménagement de la RM 132 à 2x2 voies,
- Construction d'un viaduc pour franchir la Mosson,
- Aménagement d'un accès parallèle à la RM 613 pour rétablir la desserte locale,
- Création d'un nouveau diffuseur, le diffuseur de Genevaux, comprenant un nouvel ouvrage d'art, pour permettre les échanges entre la RM 5 et le COM,
- Mise en place de tout équipement rendu nécessaire par le projet, en application de la réglementation en vigueur.

La mise en compatibilité porte sur le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Montpellier approuvé le 2 mars 2006 qui a fait l'objet de sa 4^{ème} modification approuvé le 27/09/2017 et d'une modification simplifiée le 29/03/ 2018.

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 (PADD), les Orientations d'Aménagement et de Programme (OAP).

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 (OAP).

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.

AVIS

concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Montpellier

Après avoir contrôlé que :

- Le déroulement de l'enquête publique a été conforme aux prescriptions du code de l'environnement et des Arrêtés du préfet de l'Hérault,
- Le dossier présenté à l'enquête publique a été déclaré complet et recevable par Bureau environnement de la préfecture de l'Hérault,
- 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 de la commune de Montpellier, s'est tenue le 23 janvier 2020 en préfecture de Montpellier
- Le public a été largement informé sur l'existence de l'enquête publique et a pu participer au débat tout au long de la durée de l'enquête publique en faisant part de ses observations, avis et propositions soit sur un registre support papier déposé en mairie de Juvignac, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, et au siège de la DREAL à Montpellier soit par courrier postal, soit sur un registre dématérialisé,
- Toutes les observations, avis et propositions des services concernés, des collectivités territoriales, des associations et du public ont été pris en compte par la Direction Régionale de l'Aménagement et du Logement qui a apporté une réponse à chaque contribution,
- Le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage a répondu aux attentes et demandes du commissaire enquêteur.

Après avoir examiné la nécessité de mettre en compatibilité les éléments suivants :

- mise en compatibilité du Règlement des zones A, 11AU, 2U2, 4AU1, 4AU3, 5AU, 7AU et N,
- reporter le nouvel emplacement N3 réservé au bénéfice de l'État et retirer les espaces boisés classés qui ne peuvent être conservés dans les plans de zonage.
- créer un nouvel emplacement réservé N3 au bénéfice de l'État dans la liste des emplacements réservés,
- reprendre le schéma des OAP pour y intégrer cette nouvelle voirie de desserte locale.

J'émet un avis :

FAVORABLE

A la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Montpellier

Mauguio le 22 décembre 2020

Georges Rivieccio
Commissaire enquêteur



E. CONCLUSIONS ET AVIS CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE SAINT-JEAN-DE-VEDAS

PRÉAMBULE.

Mes conclusions générales ont été présentées dans le précédent chapitre.

Dans ce qui suit je présenterai mes conclusions particulières concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Saint-Jean-de-Védas suivi de mon avis.

Sur le territoire de la commune de Saint-Jean-de-Védas, le projet se traduit par la :

- 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 RM 5 (Diffuseur de Gennevaux),
- Construction d'un ouvrage pour permettre à la RM 613 de passer au-dessus du Contournement Ouest de Montpellier (Diffuseur de Rieucoulon),
- 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.

La mise en compatibilité porte sur le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Jean-de-Védas approuvé le 21 janvier 2008 qui a fait l'objet de sa 4^{ème} modification le 27/09/2017.

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 Programmation.

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. Seule 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 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 (PADD).

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 Programmation (OAP).

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

AVIS

concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Saint-Jean-de-Védas

Après avoir contrôlé que :

- Le déroulement de l'enquête publique a été conforme aux prescriptions du code de l'environnement et des Arrêtés du préfet de l'Hérault ;
- Le dossier présenté à l'enquête publique a été déclaré complet et recevable par Bureau environnement de la préfecture de l'Hérault,
- 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 de la commune de Saint-Jean-de-Védas, s'est tenue le 23 janvier 2020 en préfecture de Montpellier
- Le public a été largement informé sur l'existence de l'enquête publique et a pu participer au débat tout au long de la durée de l'enquête publique en faisant part de ses observations, avis et propositions soit sur un registre support papier déposé en mairie de Juvignac, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, et au siège de la DREAL à Montpellier soit par courrier postal, soit sur un registre dématérialisé,
- Toutes les observations, avis et propositions des services concernés, des collectivités territoriales, des associations et du public ont été pris en compte par la Direction Régionale de l'Aménagement et du Logement qui a apporté une réponse à chaque contribution,
- Le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage a répondu aux attentes et demandes du commissaire enquêteur.

Après avoir examiné la nécessité de mettre en compatibilité les éléments suivants :

- mise en compatibilité du Règlement des zones 2AU, 3U et 4AU,
- reporter le nouvel emplacement N3 réservé au bénéfice de l'État dans les plans de zonage et retirer les espaces boisés classés qui ne peuvent être conservés dans les plans de zonage,
- créer un nouvel emplacement réservé N3 au bénéfice de l'État.

J'émet un avis :

FAVORABLE

A la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Saint-Jean-de-Védas.

Mauguio le 22 décembre 2020

Georges Rivieccio
Commissaire enquêteur



F. CONCLUSIONS ET AVIS CONCERNANT LE CLASSEMENT / DÉCLASSEMENT DES VOIES

Mes conclusions générales ont été présentées dans le précédent chapitre.

Dans ce qui suit je présenterai mes conclusions particulières concernant le classement / déclassement des voies suivi de mon avis.

PRÉAMBULE

Le projet de répartition domaniale des voies, dans le cadre du Contournement Ouest de Montpellier, répartie les voies entre le domaine de l'État et le domaine de Montpellier Méditerranée Métropole qui a pris la gestion sur son territoire, depuis le 1^{er} janvier 2017, des routes départementales et communales.

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 Rieucoulon).
- Diffuseur de Gennevaux ;
- Diffuseur du Rieucoulon ;
- 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 RM 5E1 ;
 - la RM 5 ;
 - la RM 613 ;
 - la route de Lattes /RM 132 ;
 - la RM 612 au-delà de l'échangeur Sud ;
 - chemin des Oliviers ;
 - chemin de Bugarel ;
 - chemin de l'Hérande ;
 - chemin de Bellevue ;
 - Rue Alexander Fleming ;
 - chemin du Rieucoulon ;
 - rue Renaudot ;
 - rue Condamine ;
 - 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 rétablie par un passage supérieur et ne fera pas l'objet de procédure de classement/déclassement.

AVIS

concernant le classement / déclassement des voies

Après avoir contrôlé que :

- Le déroulement de l'enquête publique a été conforme aux prescriptions du code de l'environnement et des Arrêtés du préfet de l'Hérault :
- Le dossier présenté à l'enquête publique a été déclaré complet et recevable par Bureau Environnement de la préfecture de l'Hérault,
- Le classement / déclassement des voies a été réalisé conformément aux prescriptions du code de la voirie routière,
- Le public a été largement informé sur l'existence de l'enquête publique et a pu participer au débat tout au long de la durée de l'enquête publique en faisant part de ses observations, avis et propositions soit sur un registre support papier déposé en mairie de Juvignac, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, et au siège de la DREAL à Montpellier soit par courrier postal, soit sur un registre dématérialisé,
- Toutes les observations, avis et propositions des services concernés, des collectivités territoriales, des associations et du public ont été pris en compte par la Direction Régionale de l'Aménagement et du Logement qui a apporté une réponse à chaque contribution,
- Le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage a répondu aux observations et propositions du public et demandes du commissaire enquêteur.

Après avoir examiné que le projet de classement / déclassement des voies, présenté en préambule correspondait au projet du COM,

J'émet un avis :

FAVORABLE

Au classement / déclassement des voies tel que présenté dans le dossier d'enquête publique.

Mauguio le 22 décembre 2020

Georges Riviaccio
Commissaire enquêteur

