

## **Enquête Publique, déc 2018**

### **Avis sur le SCoT, et ses Infrastructures de déplacement, le cas du COM**

#### **Le SCoT présente un ensemble gigantesque de projets d'infrastructures de déplacement.**

*Voir graphiques du DOO (pages 151-2 et 160-1)*

Ses rédacteurs sont pourtant parfaitement conscients qu'une grande partie de ces nombreux projets ne verront jamais le jour, faute de moyens financiers. La présentation graphique **entretient l'idée très trompeuse** auprès des élus et citoyens que les bourgs périphériques pourront comme par le passé poursuivre leur croissance et leur étalement urbain, sans que la question de la mobilité de leurs habitants, et de celle des entreprises, soit posée. Une évaluation rapide des investissements que cela représente, démontre à l'évidence l'incapacité de mener à bien un tel programme, même d'ici 2040.

Par ailleurs il est aujourd'hui difficile d'anticiper ce que seront les besoins en déplacement, et les technologies disponibles à échéance de 10 ou 20 ans, ainsi que l'évolution des comportements au regard du coût des énergies, des aléas économiques... Face aux menaces climatiques et aux conséquences des pollutions induites par le transport routier, les citoyens se préparent (douloureusement pour beaucoup de gens !) à la remise en question des modes de transport, des lieux d'habitation, voire même du développement effréné de la ville et de ses satellites.

#### **Le COM tel qu'il a été présenté en 2016, fait partie des projets prioritaires.**

Sa conception est en **totale contradiction** avec les objectifs exprimés depuis des années de **réduire massivement des incidences environnementales des transports**. A l'appui du document annexé, l'association St Jean Environnement **demande des réponses précises** aux questions suivantes :

- 1- **Pourquoi le COM est-il présenté dans le SCoT comme une grande infrastructure autoroutière ?**  
Il doit rester une Voirie Structurante Urbaine avec jonctions en dénivelé, et limitation de vitesse à 70km/h, cohérente avec les autres tronçons apaisés de la rocade au nord
- 2- **Peut-on revoir la conception du COM à minima ?**, échangeur A709 ultra-simplifié, pas d'échangeur A750-COM, ainsi ~50% du budget reversé sur la réalisation des autres infrastructures indissociables
- 3- **Pourquoi ne présente-t-on pas le COM comme partie d'un ensemble de réalisations cohérentes** et concomitantes ? sans lesquelles le COM sera inopérant, et comprenant :
  - les PEMs Porte de Sète, et Porte de l'Hérault, avec parkings en silo et espaces de service
  - le tram Ligne 5 jusqu'à Lavérune
  - le doublement de la ligne 2 de Sabines à St Jean de Védas centre
  - les emplacements réservés pour l'interconnexion aux futurs transports rapides vers Gigean et Gignac, desservant les bourgs de l'Ouest (train-tram, BHNS, ou téléphérique urbain)
  - les tronçons de pistes cyclables aboutissant au PEM
  - les franchissements végétalisés de grande largeur, continuités écologiques et mobilités actives
- 4- **Pourquoi le SCoT ne conditionne-t-il pas la réalisation du COM à la mise en place des financements de la totalité des investissements** avec chantier ininterrompu ?
- 5- **Le SCoT ne doit-il pas renforcer les règles sur la manière de gérer les conséquences environnementales** du COM ? A savoir prescrire :
  - les méthodes de chiffrage des incidences écologiques et socio-économiques
  - les mesures de prévention et d'évitement ?
  - les mesures de compensation et d'accompagnement, qui devront être mises en œuvre in-situ ; **les zones latérales ou proches seront-elles désignées comme site de compensations dans le SCoT ?**
  - le SCoT ne devrait-il pas prescrire aussi la façon dont **le 1% paysage** sera mis en œuvre ?

## **CONTOURNEMENT OUEST DE MONTPELLIER**

### **Plaidoyer pour une remise en question des choix faits par les Services de l'Etat, maître d'ouvrage**

#### **I- Le COM, plébiscité par les usagers de la route :**

##### **1- Difficultés actuelles de circulation sur le secteur Ouest, comment en est-on arrivé là :**

- développement important et non maîtrisé de la population des communes de l'Ouest de la Métropole, et de celle des autres intercommunalités longeant l'A750
- gratuité de l'A750
- effet pervers d'une fiscalité propice à l'étalement urbain (impôts locaux favorables en zones semi-rurales), et un prix du foncier attractif, pour les résidents éloignés de la grande ville
- retards gigantesques en matière d'infrastructures multimodales performantes en péri-urbain
- politique non encore révolue d'aménagements conçus pour une mobilité motorisée débridée (voiries tout-voiture).
- politique glorifiant l'attractivité (plus ou moins illusoire) de Montpellier, séduisant de nouvelles populations
- publicité agressive de l'industrie automobile, exacerbant le 'plaisir de conduire', la vitesse, et le snobisme pour les grosses voitures. La voiture n'est pas seulement un moyen de déplacement, mais un marqueur de puissance, de classe sociale, et de libération.
- voiries secondaires trop étroites, insuffisantes en nombre, et dangereuses, (absence de programmes routiers préparant l'accueil des nouvelles populations, non prise en compte des besoins en mobilité douce se substituant partiellement à la voiture)

##### **2- Le COM, tel que proposé en 2016, n'est pas un remède efficace et durable à la congestion des axes routiers**

- Forte incitation à encore plus d'éloignement et **d'étalement urbain**. La proportion de déplacements longs est toujours proportionnelle à l'offre de transport. Ce constat s'est toujours vérifié.
- Toujours plus d'habitants et d'activités économiques à l'ouest
- Avec le COM certains reprendront la voiture ; ils prenaient le tram, peu attractif pour les habitants de fin de ligne (durée excessive de trajet, maillage insuffisant du réseau, cadencement réduit de moitié)
- Beaucoup d'usagers empruntant des itinéraires secondaires se rabattront sur le COM

- Conséquence :

- **Nouvel afflux de véhicules et d'encombrements en ville**, surtout en l'absence de Pôles d'Echange Multimodaux

- **Le COM est condamné à être continuellement saturé au fur et à mesure de sa mise en service.** (Comme tous les périphériques de grandes villes)

C'est le degré de **saturation des axes routiers qui sert de véritable régulateur de leur fréquentation**. Les congestions incitent progressivement les usagers à repenser les relations entre habitat et lieux de travail, écoles, commerces, loisirs, culture, santé... C'est regrettable pour les usagers ! En définitive c'est le **principe 'pollueur – payeur'** qui s'impose par lui-même

### 3- Le COM, pourquoi faire ? Deux objectifs principaux et peu compatibles :

#### 3-1- Faciliter le trafic local (de Montpellier à Sète et à Lodève) :

- **desservir les zones urbanisées de l'ouest**, & améliorer les conditions d'accès routier à la grande ville

- **boucler la liaison entre zones urbaines de la périphérie** de Mtp, (fonction Contournement)

- **rejoindre les (futurs) pôles d'échanges multimodaux (PEMs),\_rabattre les usagers sur les réseaux de transports publics**

Pour ces fonctions, le COM doit être une Voirie Structurante d'Agglomération à 70 km/H, avec des échanges en dénivelé. **La vitesse max de 70 km/h s'impose :**

- moins d'accidents, moins de bruit, et un peu moins de particules

- emprises moins larges qu'une voie à 90 km/h, investissements moins lourds, moins d'artificialisation et de destruction d'espaces naturels, ...

- pas de nouvel échangeur à Juvignac sur l'A750

- circulation plus apaisée, cohérente avec les accès aux carrefours (ou ronds-points) proches les uns des autres., et l'accès aux futurs PEMs

#### 3-2- Achever la continuité de la liaison autoroutière Clermont-Ferrand – Marseille.

**Le transit** autoroutier ne représente actuellement qu'une faible fraction du trafic du COM. Le transformer en barreau autoroutier se traduirait par un accroissement sensible du transit (A750 gratuit, gain de temps). D'autres itinéraires existent. Cela **irait à l'encontre de l'intérêt des riverains et usagers locaux**, notamment par l'accroissement du trafic poids lourds, source d'énormes pollutions et de ralentissements. A notre époque il n'est dans l'intérêt de personne de favoriser les transports routiers longue distance. Aller chercher toujours plus loin des produits sans mesurer les conséquences désastreuses sur l'environnement, est une aberration, nous avons déjà dépassé le seuil d'intolérance vis-à-vis du transport routier international.

Le **raccordement à l'A709**, doit se concevoir à **minima** :

- lien direct avec l'A709 dans les 2 sens en **direction de Nîmes** (continuité du boulevard urbain, et du transit autoroutier vers Nîmes et Marseille). Un seul franchissement de l'A9/A709

- **l'échangeur actuel de St Jean de Védas** peut être utilisé pour les autres destinations en venant du COM, les voies existantes peuvent être adaptées. Voire rabattre l'ensemble du COM sur ce seul échangeur.

- d'autres variantes n'ont probablement pas été suffisamment étudiées ?

**Le plus important : il faut réduire drastiquement le coût du COM en étudiant les variantes simplificatrices, et reporter les budgets sur le développement simultané de l'intermodalité et des transports collectifs vers l'ouest**

## **II- Le COM et autres INFRASTRUCTURES de DEPLACEMENT dans le SCoT**

**La réalisation des PEMs** (Pôles d'Echange Multimodaux) doit se mener en même temps que celle du COM. En l'absence des PEMs, Faute de report des déplacements sur les transports collectifs, il y aura engorgement des itinéraires de dégagement et des remontées de files d'attente sur le COM.

**Le COM fait partie d'un ensemble de réalisations et dépenses concomitantes importantes et inséparables :**

- Le PEM d'agglomération 'Porte de Sète', (grand parking en silo),
- le PEM 'Porte de Lavérune' (Silo),
- le doublement de voie du tram de Sabines à St Jean de Védas,
- l'interconnexion annoncée des PEMs avec les **transports collectifs de nouvelle génération** qui desserviront la Plaine Ouest.
- Sans oublier les **ouvrages de franchissement du COM par des ponts végétalisés de grande largeur** destinés à décroiser le territoire pour les circulations douces et les continuités écologiques.

**Ce serait un non-sens de financer le COM, sans financer simultanément la réalisation des autres ouvrages.**

**Le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT)** n'est pas un document de programmation, mais il doit exiger que les différentes composantes de ces infrastructures de déplacement à l'ouest fassent l'objet d'un **vaste projet d'ensemble cohérent, prioritaire**, dont la réalisation ne sera pas fragmentée au fil de financements aléatoires....

**Par ailleurs, des initiatives et évolutions probables** sont susceptibles de modifier les modes de déplacement, le choix des lieux et modes de résidence, et les comportements :

- le renchérissement des carburants, ou l'angoisse créée par l'incertitude des prix
- les pratiques d'auto-partage et les éco-mobilités,
- rejet des véhicules polluants du centre-ville
- et peut-être bientôt l'interdiction de véhicules non électriques au centre, et éventuellement l'accès payant des véhicules (péage urbain)
- la réalisation (très attendue), des réseaux de train-tram ou de bus à haut niveau de service, jusqu'à Gignac et Gigean, voire de téléphériques urbains plus attractifs et moins consommateurs d'espace au sol et d'énergie
- les incitations à l'utilisation de véhicules 'urbains' de petite taille et plus économes
- la réduction du nombre de stationnements de voirie en ville (reconquête des espaces piétons, et cyclables)

- sans omettre les **risques systémiques**, embargos, crises financières ou sociales..., ou comment accroître notre résilience vis-à-vis d'une hyper dépendance vis-à-vis du pétrole, et du transport routier.

Ces éléments conduisent à **réviser les hypothèses de progression du trafic**, et militent pour un COM à minima, **strictement conçu comme 'boulevard urbain'**, et non pas comme un segment du réseau national des autoroutes.

### III- IMPACT du COM sur l'ENVIRONNEMENT, COMPENSATIONS

On peut lire entre autres dans les objectifs du SCoT et du PDU (Plan de déplacement Urbain) les objectifs suivants :

- réduire '**massivement**' les incidences environnementales des transports
- favoriser les comportements et des usages au profit des écomobilités

La réalisation d'un projet de COM tel qu'il a été porté à la connaissance du public en 2016, **est en totale contradiction avec ces objectifs.**

On y lit aussi que les **problèmes d'artificialisation et de fragmentation du territoire liés au COM sont 'un mal nécessaire'**, sans même évoquer la nécessité de mesures d'accompagnement à la hauteur des enjeux. C'est tout-à-fait sidérant !

Il serait tout aussi logique de penser l'inverse ; le '**mal nécessaire**' est celui que doit supporter l'automobiliste dans les bouchons, au lieu de le faire 'endurer' par les riverains du COM et zones urbaines traversées par cet ouvrage démesuré qu'il demande de construire.

#### 1- CONSÉQUENCES SOCIALES & ENVIRONNEMENTALES du COM tel que proposé, rappel :

- Surcroît de **Pollutions atmosphériques, sur le seul tronçon de 5km, liée à l'accroissement du trafic**

- Plus de **8.000 tonnes de CO<sup>2</sup> en plus chaque année** (en supposant déjà 30% de véhicules électriques d'ici 2035), c'est aussi 5.000 tonnes d'O<sup>2</sup> en moins, soit l'équivalent de **25.000.000 m<sup>3</sup> d'air non respirable**,

- **Autres gaz toxiques (NO<sup>x</sup>, Ozone, ...)**, émis par les moteurs thermiques

- **Particules fines**, génératrices d'allergies et pathologies respiratoires graves

- **Bruit**, les védasiens connaissent bien le bruit de l'A9/A709, il se propage sur 2km en vue directe, et plus loin si porté par le vent. C'est un grondement continu. Celui du COM sera pire, plus proche en vue directe des zones habitées ou en voie d'urbanisation, elles-mêmes situées sous les vents dominants. Le bruit de roulement étant prépondérant au-delà de 50 km/h, il est impératif de limiter la vitesse des véhicules à 70 km/h. La **vitesse est un paramètre très important pour la réduction des nuisances**. (sur les 5 km du COM, passer de 90 à 70 km/h, se traduit seulement par moins d'une minute de temps supplémentaire sur le trajet complet, c'est négligeable en comparaison des aspects positifs).

- **Cloisonnement du territoire. Le COM, une nouvelle barrière infranchissable.** Les 3/5<sup>ème</sup> du périmètre de Saint Jean de Védas seront constitués d'ouvrages autoroutiers parmi les plus fréquentés de France :

- **abandon de toute idée de continuité écologique**, appauvrissement de la biodiversité,

- **franchissements impossibles par les cyclistes et les piétons**, les obligeant à utiliser les véhicules individuels pour les petits déplacements ; c'est une atteinte à la liberté.
- impossibilité de poursuivre la création de **cheminements doux et récréatifs** et les liaisons vertes entre zones (**la future Ceinture Verte** de l'agglomération)

Ce **cloisonnement doit donc être compensé par plusieurs ouvrages de franchissement végétalisés** et arborés, de **grande largeur**. C'est très important pour la reconquête de la biodiversité en milieu péri-urbain, et la libre circulation des humains (marcheurs et vélos)

- **Destruction de paysages** de haute qualité environnementale (val de Mosson, val du Rieucoulon, parc et Château du Terral, Château du Rieucoulon, coteaux plantés de vignes et vergers, ilots et parcs boisés de qualité, certains étant 'classés'.
- **Abattage de plus d'un millier d'arbres** matures,
- **Artificialisation de surfaces**, avec risques accrus d'inondation
- **Chantiers interminables**, (surtout si fragmentation des financements) avec leur cortège de nuisances (visuelles, poussière ou boue, trafic incessant de véhicules de travaux publics, baraques de chantier, dépôts sauvages de matériaux et d'ordures, ...). Les védasiens ont déjà été exaspérés par les travaux de l'A9 et son doublement, la construction de la ZAC Roquefraise qui s'étale sur plus de 20 ans, les multiples projets immobiliers privés, avec leurs terrains vagues, les délaissés agricoles, les cabanisations et dépôts sauvages...
- **les consommations énergétiques** (essentiellement hydrocarbures fossiles) de ces chantiers énormes sont à comptabiliser dans le bilan du COM. Ce paramètre est loin d'être négligeable et milite pour un projet à minima.

La liste des objections à la construction du COM, tel que proposé, est suffisamment longue et convaincante pour expliquer le sentiment de rejet de ce projet par la majorité des **riverains de Montpellier, Saint Jean de védas, Juvignac et Lavérune, auxquels ce projet est imposé. Il faut penser aussi aux futurs habitants de ces zones à forte progression démographique.**

## 2- COMPENSATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Les mesures compensatoires ou programmes d'accompagnement doivent être concomitants de la réalisation du COM.** Il n'est pas question d'attendre dix ou quinze ans, comme c'est le cas dans de nombreux projet similaires.

**Elles doivent être réalisées strictement sur les territoires traversés et impactés.** Il n'est pas question non plus de 'sous-traiter' les obligations de compensation sur des sites dédiés éloignés.

**La création d'un Poumon Vert à l'Ouest de Montpellier, le séparant des quartiers de St Jean de Védas, et de Lavérune,** est au stade des réflexions préliminaires. Il s'agit d'un périmètre sanctuarisé type PAEN, ou se développera conjointement des projets agricoles de proximité, des circuits courts alimentaires, la mise en réseau et la valorisation du patrimoine, des zones récréatives, etc. Ce périmètre sera relié à d'autres périmètres comparables destinés à la création d'une véritable **Ceinture Verte** protégée autour de la ville dense. Le COM traversera dans sa plus grande longueur ces espaces dédiés au végétal et au patrimoine. Il est opportun de conjuguer la nécessité de compensations environnementales du COM avec la création de ce grand parc. **Il faut le désigner comme site de compensation.**

Il est à prévoir que l'**Etude d'Impact Environnemental** et l'**Evaluation socio-économique**, seront incomplètes ou peut-être, volontairement ou non biaisées, notamment sur les aspects : reconquête de biodiversité, conséquences du cloisonnement du territoire, retombées sociales, nuisances de chantiers interminables et leur consommation énergétique, ..., qui ne font pas l'objet d'obligations codifiées, ni de méthode d'évaluation objectives éprouvées.

C'est aux Services de l'Etat, et aux Décideurs Locaux, notamment au travers d'un SCoT réaliste et dépourvu d'incompatibilités, de **montrer leur réelle volonté** de parachever l'intégration du COM dans un tissu cohérent d'infrastructures urbaines en profonde mutation, et simultanément de compenser en totalité et in-situ ses conséquences dévastatrices.

---

*Références :*

- *note délibérée Ae / CGEDD du 30 août 2017 sur les évaluations socio-économiques des projets d'infrastructures linéaires de transport*
- *VSA 70, avec Echanges en dénivelé ; définition et conception des Voiries Structurantes d'Agglomération (VSA) : [http://www.cotita.fr/IMG/pdf/vsa90-110\\_club\\_concepteurs\\_2.pdf](http://www.cotita.fr/IMG/pdf/vsa90-110_club_concepteurs_2.pdf)*
- *Voir autres documentations CEREMA*