

SAINT JEAN ENVIRONNEMENT



Echo Info n° 8

Edito

Juin 2020

EDITION SPÉCIALE

consacrée au Contournement Ouest de Montpellier (COM)

Ce projet, proposé par les Services de l'Etat, est une véritable catastrophe pour nos communes de l'Ouest de Montpellier.

Saint Jean Environnement vous propose un dossier complet sur le COM, pour bien prendre la mesure de ce désastre programmé: un nouveau barreau autoroutier à grand trafic traversant nos quartiers et nos paysages.

Nous vous faisons part de nos propositions pour aménager cet itinéraire (D132-D612) et ces ronds-points de façon raisonnée, afin de fluidifier la circulation routière et offrir un report de trafic sur d'autres modes de déplacement.

Nous vous recommandons de témoigner aussi de votre désaccord ou de vos observations sur le registre d'Enquête Publique qui sera de nouveau accessible en ligne dans un mois.

(L'enquête Publique, interrompue le 22 mars pour raison sanitaire, reprendra fin juillet pour une période écourtée, dates non encore connues)

Les Co-Présidents de SJE

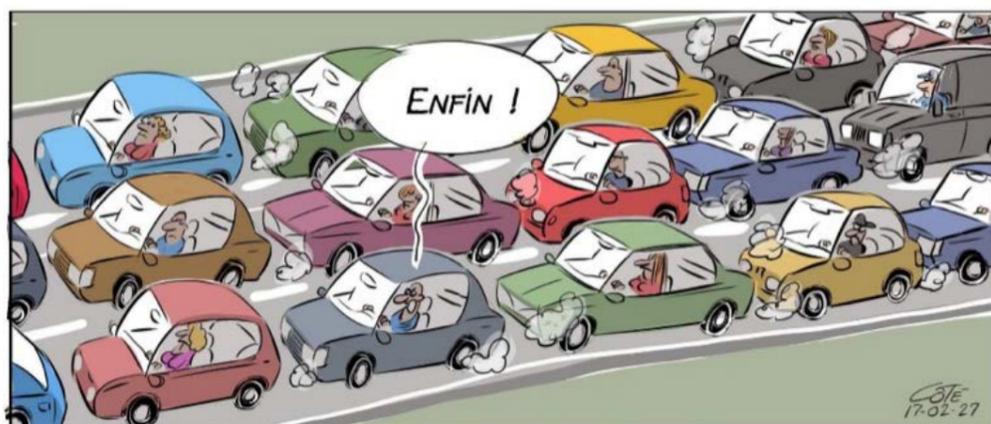
1- Saint Jean de Védas et l'Ouest de Montpellier sacrifiés au bénéfice des mobilités routières.

Notre territoire situé à la sortie de Montpellier, doit-il être coupé du nord au sud et défiguré par un ouvrage autoroutier gigantesque ? Nous avons déjà l'A709 et l'A9 sur l'axe Est-Ouest ; aujourd'hui l'Etat et nos élus ont décidé de nous imposer un axe nord-sud.

Y-a-t-il une légitimité à construire un tel ouvrage, aux dépens de la qualité de vie de milliers de riverains d'aujourd'hui, et encore plus nombreux demain, pour simplement quelques minutes gagnées par des automobilistes pressés, ayant choisi pour certains d'habiter à la campagne.

Notre secteur doit-il devenir progressivement invivable, par le bruit, la pollution et un surcroît énorme de véhicules de transit sur l'axe A750-A9, et dans nos rues ?

N'y-a-t-il pas des solutions alternatives ? Ne faut-il pas faire des choix plus respectueux des continuités du territoire et plus en accord avec les objectifs de réduire les consommations énergétiques et les préjudices environnementaux liés au trafic routier et leurs graves conséquences sur la santé ?



Le COM traverse dans toute sa longueur un périmètre à très haute valeur environnementale

De la vallée de la Mosson à celle du Rieuoulon, il existe un potentiel fabuleux pour mener à bien des projets agroécologiques, des aménagements de nature, la mise en valeur d'un riche patrimoine architectural et culturel. Doit-on abandonner aux bétonneurs ces richesses ?

N'est-ce pas un projet d'un autre âge, celui de la priorité à la voiture, aux camions, à la vitesse, et aux mobilités individuelles effrénées. Cette priorité était censée stimuler une conception éculée de la croissance économique, l'afflux de nouvelles populations, l'étalement urbain sans retenue, et soutenir les industries (les plus polluantes) du pétrole, de l'automobile, du BTP, et du tourisme toujours plus envahissant...

2- L'association Saint Jean Environnement s'oppose fermement à ce projet de barreau autoroutier

Le COM proposé par les services de l'Etat (Maîtrise d'ouvrage DREAL, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement), s'inscrit dans la logique obstinée de parachever le schéma directeur des infrastructures autoroutières du sud de la France. Pensé il y a 50 ans dans un contexte tout autre, il devait assurer la continuité autoroutière de l'A750 à l'A9, en passant par Montpellier.

Le COM ne répond pas au besoin de la Métropole de Montpellier,

celui d'achever la continuité des voies urbaines contournant le cœur de Métropole. Il s'agit, depuis les quartiers de la Mosson jusqu'à l'A 709, de rendre les déplacements plus fluides et apaisés pour relier les communes de la périphérie et créer des interconnexions avec les lignes de tram L1, L3, L2 et la future L5, par des Pôles d'Echange Multimodaux (PEM). Il s'agit aussi de réduire le nombre de véhicules en ville.

Le COM proposé ne résoudrait pas le problème de paralysie des axes routiers aux heures d'affluence

Aussitôt mis en service, il attirerait de nouveaux usagers, venant de plus loin, et des nouvelles urbanisations tout le long de l'A750 (gratuite). Ce phénomène est bien documenté, et la régulation du trafic se fait toujours par le seuil d'acceptabilité des encombrements quotidiens. Ceux-ci finissent par contraindre les automobilistes à revoir progressivement leurs modes de déplacement, le choix des lieux d'habitation et de travail, et à réduire les déplacements futiles...

Le COM proposé, contrairement à ce que promet le dossier, accentuera la circulation sur les itinéraires secondaires traversant les communes du voisinage (report sur la voiture d'usagers du tram pour gagner du temps, automobilistes venant de plus loin rejoindre le COM en économisant du temps sur le reste du parcours).

Le COM proposé est un facteur de déshumanisation du territoire,

par la destruction des paysages urbain et ses nuisances insupportables, par le renforcement du cloisonnement de la ville, par la stimulation des comportements individualistes... Il contribuera à la création progressive de quartiers déshérités par le départ des habitants pouvant s'éloigner de cette infrastructure épouvantable.



Accélérer le trafic de transit autoroutier est une lubie

Accroître le trafic de transit autoroutier de Clermont-Ferrand à la Méditerranée, qui ne représente que 15% de la circulation actuelle, n'est pas, et de loin, une priorité. Assurer cette continuité autoroutière à grande vitesse, par un ouvrage colossal, hideux et polluant est tout simplement une folle aberration et un contresens de toutes les orientations actuelles d'aménagement et de protection de l'environnement. De plus c'est un formidable accélérateur d'étalement urbain, et du transport routier. C'est aussi une subvention indirecte au secteur de la logistique, alors que nous souhaitons revenir à des approvisionnements en circuits courts.



Projet de Pont Gennevaux (Rd-pt 'Paulette'): un ouvrage monstrueux le long de la Mosson, énorme muraille coupant la plaine sur plus d'un km. Faisons-le plus léger, plus transparent, moins coûteux...

Le dossier de la DREAL, est bien peu convaincant,

sur ses justifications socio-économiques, basées sur des hypothèses floues, des indicateurs économiques d'une autre époque, des coûts non explicités et visiblement sous-évalués, et des omissions en matière de nuisances et de destructions environnementales locales et surtout celles induites par le surcroît d'urbanisation sur le bassin routier de l'A750.

L'actuel D132 à 2x1 voies. Avec le COM prévu par la Dréal, il passerait à 2x2 voies, massacrant la nature (arbres et terres agricoles)

3- Saint Jean Environnement propose, de résoudre à la fois :

#1 La fluidification du trafic routier par le traitement des points noirs que constituent les 3 grandes intersections, en réalisant des ouvrages de franchissement 2x1 voie (aérien au carrefour M Gennevaux, en dénivelé négatif pour celui du Rieucoulon et de la L2 du tram, et peut-être aérien au RdPt du Mas de Grille). Le reste du parcours par une voirie 2x1 voie à 70 km/h (et non 90km/h comme proposé dans le dossier), sauf pour la partie déjà à 2fois2 voies existante le long de la Mosson.

La priorité doit être donnée aux piétons, vélos et usagers des transports collectifs, dans les aménagements de carrefours et Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM). Le choix de vitesse à 70km/h est crucial pour une circulation plus apaisée et la diminution des nuisances et pollutions, sans pour autant pénaliser la capacité de trafic (exemple la D65, contournement nord de Montpellier).

#2 La réduction du trafic routier par construction d'une ligne de Tram ou Bus à Haut Niveau de Service (BHNS, cela pouvant être des minibus autonomes), longeant le COM sur un côté, et assurant une correspondance étroite avec les 4 lignes de tram et un prolongement au sud pour desservir les zones d'activité de la Lauze (> 200 entreprises et 5000 emplois en 2030) le long de la route de Sète.

#3 Les reports de la route vers le tram, en construisant simultanément les Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) sous forme de parkings silos de grande capacité. L'absence de PEM conduirait à saturer davantage les axes de pénétration vers le centre de la ville et créerait des remontées de files d'attente sur l'axe de contournement.

#4 Le raccordement à l'A709 au sud, par l'intermédiaire du rondpoint de desserte de la Lauze-Est et un franchissement en dénivelé vers Sète ; ce qui économise la réalisation d'un échangeur complet.

#5 La desserte des bourgs externes proches ou éloignés par des transports publics, par prolongement des lignes de tram ou mise en place de lignes de BHNS, ou type RER pour des destinations plus éloignées.

#6 Les problèmes de financement, par les économies réalisées, en réduisant la vitesse routière à 70km/h (voies plus étroites, pentes accentuées, rayons de courbure plus serrés), en choisissant de faire les franchissements à 2x1 voie. Les économies résultant de la dimension réduite des ouvrages, plus la non-construction de deux échangeurs complets permettront de construire les PEMs, un nouveau rond-point à la Lauze, et les 2x1 voies de BHNS avec leurs stations, le doublement de la L2 du tram de Sabines au terminus de St Jean de Védas... L'ensemble de ces réalisations concomitantes serve de base à l'extension des lignes de transport collectif vers les bourgs périphériques et autres bassins de vie plus éloignés.

#7 Le décroisement du territoire, par des franchissements additionnels et végétalisés au-dessus des voies du COM, non seulement pour les humains à pied ou à vélo, mais aussi pour la faune et la végétation (reconquête de la biodiversité).

#8 Les problèmes de chantiers interminables et désastreux, par le non-morcellement des travaux en phases successives. Surtout il ne faut lancer les travaux tant que tous les financements n'auront pas été approuvés et mis en place, et l'on doit exiger alors des délais de réalisation très tendus.

#9 La question des compensations environnementales et agricoles, et celle du 1% paysage par leur ré-évaluation à la hauteur des véritables enjeux locaux, et des besoins gigantesques que le COM va engendrer.

Exemple de pont transparent et mieux intégré dans le paysage



Le pont André Vezinhet verra passer sous son arche la ligne 5 de tramway.

“ Ce pont a permis de requalifier cette partie nord de Montpellier en boulevard urbain ”

4- Un dossier biaisé depuis la concertation de 2016

Les services de l'Etat, ne se sont pas conformés depuis 2016 aux exigences réglementaires de Concertation Publique. Le dossier doit en effet présenter une étude de l'ensemble des besoins et de choix de mobilité et leurs évolutions prévisibles, avec les différentes options ou alternatives possibles pour satisfaire les besoins et justifier les choix proposés.

A l'inverse, la DREAL s'est contentée de présenter un concept unique élaboré il y a plus de 20 ans, en focalisant le débat sur les variantes de sous-ensembles techniques. Le dossier présente un ouvrage unique de barreau autoroutier sans l'intégrer dans un ensemble de réalisations essentielles pour satisfaire la totalité des besoins en mobilité.

Les élus et autres organismes consultés ne semblent pas avoir pris la mesure des conséquences de l'adoption du projet proposé et se sont déclarés favorables à l'unanimité, avec quelques recommandations de détail. Peut-être craignent-ils d'indisposer leurs électeurs automobilistes dont l'opinion est basée sur des présentations orientées et trompeuses ?

Le projet proposé est pourtant en totale contradiction avec tous les objectifs nationaux et internationaux : réduction d'émission de Gaz à Effet de Serre, réduction de

l'usage des énergies fossiles, reconquête de la biodiversité, lutte contre les pollutions qui affectent la santé, préservation d'habitats d'espèces protégées, interdiction des déboisements.

On doit aussi respecter de nouveaux objectifs locaux : stopper l'étalement urbain, non-imperméabiliser les sols, ré-humaniser la ville (recréer du lien social, réduire la place des véhicules routiers, donner la priorité aux piétons et cyclistes dans nos espaces publics et aux transports collectifs ou mutualisés, stimuler les approvisionnements en circuits courts) ...

Ce ne sont pas seulement des discours vertueux, des principes moralisateurs (ou utopiques), **nous devons respecter des engagements inscrits dans les lois et les documents d'aménagement et d'urbanisme.**

Le dossier passe totalement sous silence l'incidence forte du projet sur les territoires plus éloignés, et leur expansion territoriale et démographique. La-aussi, les élus sont partagés entre des objectifs vertueux et leurs ambitions de faire de leur commune ou territoire un modèle de développement, mais trop souvent fondé sur des critères purement économiques ou de prestige. (la Planète attendra et les mesures contre les changements climatiques aussi ...)

5- L'Enquête Publique est l'ultime opportunité de contester les choix faits, et mettre en évidence l'obsolescence d'un projet purement autoroutier en secteur urbain.

Nos lecteurs pourront utilement consulter le dossier pour se faire leur propre opinion. Mais celui-ci, lourd de quelque 700 pages d'informations techniques ou réglementaires, semble fait pour décourager le public d'en prendre connaissance et véritablement discerner la faiblesse des arguments positifs et les lacunes. Nous vous suggérons de vous exprimer sur le registre d'Enquête Publique en ligne ou en mairie, et/ou de rencontrer le Commissaire Enquêteur, soit sur rendez-vous soit aux heures de sa permanence dans les mairies.

Ce projet est extrêmement important déterminant pour notre environnement et l'avenir de notre territoire, il ne faut pas attendre que les pelleteuses attaquent le chantier pour exprimer nos désaccords ou simplement nos craintes légitimes. Ce dossier est à reprendre en totalité, et en urgence.

Pour en savoir plus :

- lien vers le dossier et le registre dématérialisé de la Préfecture:

<http://www.contournement-ouest-montpellier.fr/enquete-publique/enquete-publique-mode-d-emploi-211.html>

- Lien vers dossier technique en cours d'élaboration par Saint Jean Environnement :

[COM, Avis St Jean Environnement](#)



Membres du Collectif CEINTURE VERTE, sur le pont du Chemin des Oliviers à St Jean de Védas, enjambant la D132 prévue d'être transformée en COM ?

Le Collectif s'oppose au COM-autoroutier, et exige de revoir le projet dans sa totalité.

Le Collectif CEINTURE VERTE, fort maintenant d'une vingtaine d'associations, a été initié par Saint Jean Environnement en 2017, pour sauvegarder et mettre en valeur les espaces agro-naturels de Montpellier et sa couronne.

Retrouvez tous nos dossiers sur

<https://www.st-jean-environnement.fr>