

COM, Contournement Ouest de Montpellier

Enquête Publique, avril 2020

Avis de l'Association SAINT JEAN ENVIRONNEMENT,

Après avoir lu attentivement et analysé de façon approfondie les différents documents mis à notre disposition par la commission d'enquête publique sur le projet du Contournement Ouest de Montpellier, nous vous invitons à lire nos remarques, observations et critiques dans le document détaillé ci-joint. Mais nous vous exposons en introduction notre constat global sur ce projet.

Ce projet est un projet d'un autre temps, celui de la voiture, du déplacement toujours plus vite et plus loin, énergivore et polluant. Lorsqu'on augmente la capacité de nouvelles voies ou l'élargissement de celles existantes, on constate une augmentation du trafic supérieur à ce qui était prévu et surtout une accélération désastreuse de l'étalement urbain, et rapidement de nouvelles paralysies du trafic apparaîtraient.

Dans le plan de déplacements de Montpellier (PLU) il est noté « tout faire pour réduire la place de la voiture ». ~~Partout~~ Dans tous les documents d'aménagement et d'urbanisme, il est dit qu'il faut réduire l'impact de celle-ci et ~~favoriser~~ donner la priorité à d'autres modes de déplacement. Le COM est ~~donc~~ en contradiction absolue avec cette ambition puisqu'il s'agit de construire une autoroute, en ville de surcroît.

Nous ne pouvons plus nier désormais l'état d'urgence climatique, et nos engagements pour suivre les recommandations scientifiques du GIEC (Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat) de réduire drastiquement les consommations d'énergie, protéger les sols vivants et la séquestration du carbone par la végétation... Or, les conséquences de ce projet seraient considérables sur l'environnement. Il s'insérerait dans l'un des endroits les plus sensibles de la périphérie de Montpellier : 2 vallées, celle de la Mosson et celle du Rieucoulon.

Les espaces végétalisés sont nécessaires à la lutte contre l'élévation de la température. Enfin, ils permettent l'absorption des eaux lors de fortes pluies.

Alors que la population demande de plus en plus le retour à une agriculture urbaine, le COM proposé détruirait des espaces naturels existants et entraverait l'installations de jeunes agriculteurs-trices, d'agroforesterie, etc.

La réalisation de ce projet engendrerait des nuisances pour le bien-être et la santé des védasiennes et védasiens : pollution de l'air par les particules émises des véhicules, pollution sonore, pollution visuelle. Cette autoroute infligerait une balafre hideuse dans le paysage de Saint Jean de Védas.

Le budget estimé pour cette réalisation est de 278 M €, sera largement dépassé comme il est de coutume. D'autres projets pour des mobilités plus écologiques, moins énergivores, plus économiques doivent être envisagés et transports en commun, pistes cyclables, chemins pédestres sont les véritables besoins pour l'avenir des védasiens et riverains de Montpellier Ouest.

OUVRONS LES YEUX !

Arrêtons ce projet d'un autre âge

Il est ne résout qu'une partie des problèmes, il en crée d'autres plus graves encore.

Analysons les difficultés, fixons de nouveaux objectifs, évaluons des alternatives. Trouvons des solutions durables couvrant l'ensemble des besoins de déplacement à l'Ouest de la Métropole !

Saint Jean Environnement, Association créée en 1985, pour la préservation de l'environnement et du cadre de vie

18 bis rue Fon de l'Hospital, 34430 Saint Jean de Védas

Représentée par Aline PEREZ-BERHO, Bernard LAPORTE, Frédérick TSITSONIS, Coprésidents

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

sjean.env@gmail.com

Contournement Ouest de Montpellier (COM)

Observations formulées par Saint Jean Environnement

Annexe à l'avis déposé sur le registre d'Enquête Publique dématérialisé

SOMMAIRE

1- Grands principes du COM; besoins, objectifs

- 1.1 Objectif principal
- 1.2 Besoin exprimé par la Métropole de Montpellier, un boulevard urbain
- 1.3 Objectif DREAL : un barreau autoroutier de liaison entre A750 et A9
- 1.4 Evolutions du trafic routier

2- La Concertation et l'Information du Public

3- Considérations sociales et humaines

- 3.1 COM nouvelle offre de déplacement rapide, séduisante, mais contraire à l'intérêt général
- 3.2 Urbanisation, de nouvelles orientations largement engagées
- 3.3 L'attrait des territoires traversés, fort potentiel de développement touristique

4- Environnement et d'Ecologie

- 4.1 Le COM, un repoussoir au beau milieu d'espaces à haute valeur environnementale
- 4.2 Production de CO², NO², et autres gaz nocifs
- 4.3 Nuisances sonores et le Stress, leurs conséquences sur la santé.
- 4.4 Emissions de particules fines
- 4.5 Emissions de chaleur
- 4.6 Est-il acceptable et légitime de sacrifier un territoire, pour satisfaire les besoins d'autres secteurs ?
- 4.7 Les chantiers, une situation difficile, pénible et interminable

5- L'aménagement et la fragmentation du Territoire

- 5.1 Variantes et Alternatives au COM-Autoroutier
- 5.2 Les Pôles d'Echanges Multimodaux
- 5.3 Décloisonnement du territoire, un besoin inconditionnel
- 5.4 Les Marcheurs et Piétons, sont-ils oubliés ?
- 5.5 Les paysages
- 5.6 Retour de l'agriculture nourricière au plus près des quartiers et des consommateurs

6- Aspects économiques, valorisation des bénéfiques et préjudices

- 6.1 le COM, accélérateur d'urbanisation, et de mitage rural, conséquences désastreuses
- 6.2 Evaluations économiques et sociales
- 6.3 Le Surcroît d'étalement urbain, un paramètre économique très important

7- Aspects réglementaires, Compensations

- 7.1 Nuisances sonores
- 7.2 Compatibilité avec SCOT, SRADDET, etc
- 7.3 Compensations agricoles
- 7.4 Compensations environnementales oubliées
- 7.5 La fiscalité, facteur d'étalement urbain et d'éloignement des habitants
- 7.6 La subvention '1% paysage, développement et cadre de vie', où est-elle ?

8- Conclusion

1- Les grands principes du projet : besoins, objectifs.

L'époque est largement révolue où l'on s'attachait en priorité à adapter la ville et le périurbain à la voiture et aux déplacements routiers, en élargissant ses voies et en en créant d'autres essentiellement destinées à accueillir toujours plus de voitures. Dorénavant l'objectif pour la ville est de se réadapter à ses citoyens, à humaniser la ville, à privilégier le bien-être, à réduire les pollutions, tout ceci en donnant la priorité aux liaisons douces et déplacements actifs, en développant les transports collectifs non polluants et économes en énergie et en espace, et en incitant à la mutualisation des moyens de déplacement.

« ... Cette accélération folle a fini par se confronter à la réalité du monde réel, celle d'une dimension limitée par des contraintes d'espace et de temporalité. La crise du coronavirus nous met face à cette distorsion de notre rapport à la mobilité, et y mettra probablement fin d'ailleurs pour ce qui n'est pas essentiel... », c'est ainsi que s'exprime le Pr Mathieu FLONNEAU (co-auteur de 'Choc de Mobilités' 2016) à propos de la boulimie de voitures et de déplacements de nos populations.

Cette demande du 'toujours plus loin, et du 'toujours plus vite', est caractéristique de l'accélération du processus d'"usure du monde" par les humains, terme utilisé par le sociologue Rodolphe CHRISTIN pour désigner les conséquences de la frénésie de déplacements, de voyages, de tourisme.

Les ouvrages routiers font partie du bétonnage extensif que nos générations actuelles et passées laisseront à leurs héritiers, comme une couche géologique minérale artificielle indestructible, encombrante, témoins d'une civilisation inconsciente de ses responsabilités vis-à-vis de la planète et de ses fragiles écosystèmes ...

1- 1- L'objectif principal du projet, c'est de fluidifier la circulation routière aux entrées ouest de Montpellier.

Créer un barreau autoroutier en secteur urbain, assurant la continuité entre l'A750 et l'A709 ! Est-ce objectivement la réponse adaptée ?

Sur cette question fondamentale, des objections et contradictions peuvent être mises en évidence :

- . Les ouvrages routiers 2x2 voies avec larges bandes d'arrêt d'urgence et un échangeur à chaque extrémité, constituent un **système totalement surdimensionné** pour seulement absorber un surcroît de trafic aux heures de pointe, origine des paralysies. Le trafic pendulaire, domicile-travail, représente moins de 25% des déplacements. Le reste des déplacements (75%) n'a pas les mêmes contraintes d'horaire et de durée des trajets, et s'adapte plus facilement de lui-même aux conditions de circulation. Dans le futur proche, le télétravail et l'étalement des horaires de travail réduira fortement les pointes de trafic.

- . Le trafic de transit ne représente actuellement qu'une faible fraction du trafic total (15% en 2014), et ne justifie pas non plus de réaliser une liaison autoroutière intégrale entre l'A750 et l'A709.

- . L'objectif de réduction significative des durées de déplacement par un ouvrage surdimensionné incite fortement les familles à habiter des bourgs et villages toujours plus éloignés, **induisant un surcroît d'étalement urbain et de déplacements**, sur de plus longues distances. Est-ce un effet souhaité par nos élus et décideurs ?

- Fluidifier le trafic ne se fait pas par un espace routier additionnel offert aux véhicules, il passe uniquement par l'élimination des points noirs aux intersections et ronds-points. L'expérience le prouve (suivre le lien https://www.rtb.be/info/societe/detail_le-scan-pourquoi-enlever-une-bande-de-circulation-ne-cree-pas-plus-d-embouteillages?id=10505657).

- La fluidification du trafic passe aussi par le **report modal vers des transports collectifs et le vélo ou la marche à pied**, ceci exige de créer des Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) vers le Tram ou les lignes de Cars à Haut Niveau de Service (CHNS). Ces PEMs et lignes de transport collectif doivent faire l'objet d'une **conception d'ensemble avec le COM**, pour être réalisés et mis en exploitation simultanément.

- . Le COM, comme offre de déplacement rapide jusqu'à l'A709 et le centre de Montpellier, incitera les usagers du tram, jugé trop lent par les gens pressés, à **reprenre la voiture pour gagner du temps**.

- . Contrairement à ce qu'affirme le dossier, **la circulation sur des itinéraires secondaires ne sera pas allégée** par la mise en service d'un COM autoroutier. **Bien au contraire** les automobilistes venant alors de plus loin, seront plus nombreux à vouloir rejoindre le COM par tous ces itinéraires alternatifs, en espérant gagner du temps sur le reste du trajet. Le dossier est trompeur sur cette question ; son affirmation n'est pas étayée, et destinée à obtenir le soutien des élus des bourgs riverains.

. Le COM serait aussi une réponse à la saturation des avenues de la Liberté et de la Recambale. Il est effectivement souhaitable que la circulation sur ces grands axes, puissent être allégée. Mais à quel titre les védasiens et autres riverains du COM devraient-ils endurer ce report de trafic et de ses nuisances?

Question à la DREAL :

- *Peut-elle expliquer pourquoi le choix d'une liaison autoroutière s'imposerait-t-elle ? Et pourquoi n'a-t-on pas fait un vaste panorama des différentes options d'ouvrages, montrant les avantages et inconvénients des différents choix possibles, sans omettre à priori des solutions plus innovantes, voire ne rien faire ?*
- *Comment peut-elle honnêtement justifier aussi l'apaisement des trafics dans les bourgs riverain (St Jean de Védas), grâce à un COM autoroutier ?*

1- 2- La Métropole de Montpellier a exprimé l'objectif d'achever le bouclage du contournement de la ville centre par l'ouest, c'est-à-dire un boulevard urbain, apaisé, où la **vitesse serait limitée à 70km/h**, voire 50km/h à certains endroits, comme c'est le cas le pour la rocade nord (D65).

Les encombrements routiers sont le résultat de décennies de retard dans la création et la prolongation de réseaux urbains de transports collectifs efficaces. Ils résultent aussi d'une urbanisation sans contrainte, notamment celle de ne construire de nouveaux quartiers que s'ils disposent d'une desserte par des transports collectifs.

Le tronçon autoroutier qui est présenté, est issu de réflexions engagées dès 1995, et n'a pas évolué dans son principe. C'est un concept de l'époque du 'tout voiture, et de la vitesse', et aussi de l'étalement urbain sans retenue. La saturation actuelle du trafic résulte de l'obstination de nos décideurs, encouragés par les professionnels de l'immobilier et du BTP, guidés depuis trois décennies par l'objectif d'attirer toujours plus de population, sans se préoccuper au préalable des problèmes de déplacement et de desserte des nouvelles zones d'habitation ou d'activité. Nous sommes aujourd'hui engagés dans un changement systémique, si l'on veut garder pour nos enfants et successeurs des conditions de vie acceptables dans nos grandes villes. Les déplacements individuels et les transports routiers font partie des cibles prioritaires pour la réduction de consommation d'énergie, de production de GES (Gaz à effet de serre) et des pollutions. Aujourd'hui les villes ne construisent plus d'autoroute urbaine, d'autres même les détruisent. Montpellier s'est distinguée jusqu'à maintenant par sa frénésie de croissance, de mobilité, de vitesse... Toutes les grandes villes ont voulu leur rocade autoroutière, au départ à 2x2 voies dans les années 1970-90. Moins de dix ans après les avoir achevées elles sont saturées et on commence à les passer à 2x3voies dans les années 2000-2010, et à réduire leur vitesse. Aujourd'hui beaucoup de périphériques, ceux de Toulouse et de Bordeaux, exemples proches, sont à 2x3voies sur la presque totalité de leur parcours. Ils restent saturés toute la journée, avec des paralysies monstres aux heures de pointe. C'est une véritable aberration humaine et écologique. Paris réfléchit sur les possibilités de réduire le trafic et l'impact de son 'Périph' et de le recouvrir. La vitesse autorisée y a été abaissée récemment à 70km/h (l'idée de l'abaisser à 50km/h est même déjà évoquée). Paris construit son Grand Paris Express souterrain, qui fera office partiellement de quatrième périphérique, sous forme de métro rapide. Il n'y a pas d'autres choix que l'infrastructure de transport collectif performante et non intrusive. Un autre exemple, est celui de Séoul en Corée du Sud, où une autoroute urbaine a été détruite, et transformée en rocade piétonne et vélo avec un ruisseau et végétation.

Il est affligeant de constater que la DREAL, organisme d'ETAT, poursuit sa mission comme si rien n'avait changé depuis dix ans dans la manière d'envisager les mobilités. N'a-t-on pas au niveau de l'ETAT depuis 2015 affiché l'objectif « *de développer la part des modes alternatifs à la route dans les déplacements des personnes et le transport des marchandises* ». Au niveau local aussi, les politiques d'aménagement s'orientent résolument vers la réduction du trafic automobile, aussi bien sur des parcours locaux que sur les déplacements longue distance, et surtout en ville. Ce n'est pas seulement dans le but d'économiser l'énergie et de réduire la pollution, c'est aussi pour redonner au citadin, piéton ou cycliste, les espaces qu'il n'aurait jamais dû céder au fil des décennies à la voiture individuelle, sous la pression commerciale des constructeurs automobiles et des fournisseurs de carburants. Dans son Plan de Déplacement Urbain datant de 2010 (en cours d'actualisation), l'agglomération de Montpellier déclarait déjà qu'il faut « *Réduire massivement les incidences environnementales des transports* »

La ville de Montpellier vient par exemple d'engager des travaux pour réduire à seulement deux voies pour les voitures (au lieu de trois ou quatre) l'avenue de Toulouse, axe de pénétration par l'ouest, pour réaliser des pistes cyclables, et offrir plus de place aux piétons. Le COM aurait pour incidence d'y accroître le trafic. Qu'en est-il de la cohérence et de la compatibilité des investissements ?

Concevoir le COM comme un barreau autoroutier est en contradiction totale avec les politiques de mobilité, nationales, régionales, rurales, et dans notre cas, urbaines.

Question à La DREAL :

- *A-t-elle pris la mesure des changements économiques et sociétaux, rendus nécessaires, qui se mettent en place et visant à réduire massivement l'impact des transports routiers et l'usage des véhicules individuels ?*

1- 3- La DREAL est restée semble-t-il sur le principe de parachever le réseau autoroutier du sud de la France, en réalisant la connexion A750-A709. Pourtant :

- Elle ne finance que partiellement le projet. L'Etat (ainsi que la Région et le Département) ont aujourd'hui d'autres priorités que de soutenir le transport routier. Le financement d'autoroutes est d'ailleurs une forme de subvention à l'industrie de la logistique et de la grande distribution, et indirectement un soutien à celles de la construction automobile, des énergies fossiles et du BTP, du tourisme de masse,... Est-il dans l'air du temps de parcourir plus de distance pour trouver toujours plus loin des produits toujours moins chers, au détriment de l'économie locale et des émissions de GES ? Est-il aussi dans l'air du temps de dépendre de plus en plus de la logistique routière pour les approvisionnements de produits stratégiques (alimentation, santé, produits de première nécessité) que tout le monde s'accorde aujourd'hui à vouloir trouver au plus près de chez soi ?
- Le transport routier est l'un des facteurs les plus générateurs de pollution et de consommation énergétique. Tout doit être mis en œuvre dans l'avenir pour réduire le trafic sur nos routes et autoroutes.
- La gratuité de l'autoroute de Clermont-Ferrand jusqu'à la sortie Est de Montpellier serait une aubaine pour certains transporteurs qui délaisseront la vallée du Rhône pour les liaisons vers la Méditerranée (Nîmes, Sète, Arles et Marseille). Dès que l'étranglement de Montpellier aurait disparu, les algorithmes de calculs d'itinéraires auront vite démontré l'avantage (économique) de passer par Montpellier. Il en résulterait un report important de trafic de transit venant accroître les encombrements, les nuisances et la pollution pour les populations de l'Ouest de Montpellier.

Question à la DREAL :

- *Quelles sont les chances que le COM tel que proposé puisse être financé dans sa totalité, sans phasages et ruptures coûteuses de chantier, y compris les Pôles d'Echange Multimodaux et autres aménagements indissociables du projet ?*

1- 4- Evaluations de l'évolution du trafic,

Sous leur apparence 'scientifique', elles sont manifestement entachées de fortes incertitudes ; les modélisations, qui semblent coller jusqu'à présent à la réalité, ne prennent pas suffisamment en compte les changements de comportement humain, ceux-ci étant très influencés par la publicité, les 'tendances ou engouements', la conjoncture économique, les technologies, la fiscalité, les angoisses collectives, Les hypothèses prenant en compte les évolutions technologiques des véhicules et des systèmes de gestion intégrée des déplacements, ne sont pas explicitées. Là aussi les divergences d'appréciation peuvent être considérables, surtout si l'on tente de se projeter sur trente ans ou plus...

Question à la DREAL :

- *Peut-on connaître plus précisément les hypothèses permettant de chiffrer l'évolution du trafic et sa distribution, et donner les fourchettes d'incertitude sur les chiffres annoncés ?*

2- La Concertation et L'Information du Public

Une concertation non sincère

Lors de la Concertation Publique de 2016, le Maître d'Ouvrage a jugé inutile de saisir la Commission Nationale des Débats Publics. Pourtant l'importance du projet aurait justifié que cette Commission intervienne pour garantir la bonne conduite du débat public. Ce fait suscite des interrogations sur la sincérité du dossier et sur la validité de la procédure.

La concertation publique s'est déroulée en sept 2016, sous la forme de présentation d'un projet déjà bien élaboré, basé sur des choix faits avant 2006, avec un débat focalisé seulement sur des variantes d'échangeurs et autres détails techniques. En 2016, il y a quatre ans, le contexte économique et environnemental avait déjà profondément évolué par rapport à 2006. Il était particulièrement opportun de remettre à plat les hypothèses et d'étudier de nouveau tous les concepts possibles ; un tel parcours n'a pas été fait. Il aurait probablement abouti à de nouvelles propositions, peut-être plus économiques, et probablement plus en cohérence avec les exigences environnementales et évolutions sociétales, et surtout intégrant, avec une vision prospective, l'ensemble des solutions de mobilités et d'aménagement.

Bien évidemment, des milliers d'automobilistes se plaignent à juste titre des encombrements et réclament le COM, au plus vite ! Les municipalités souhaitent également résoudre au mieux les problèmes de circulation sur leur commune, ce que le dossier leur promet sans véritablement le démontrer sur la durée. Elles ne veulent pas émettre le moindre doute sur la pertinence du projet, de crainte de fâcher les automobilistes, très majoritaires en périurbain. La concertation de 2016 a donc eu l'apparence d'un plébiscite en faveur du COM autoroutier, unique solution proposée.

Depuis 2016, contrairement à ce que la DREAL prévoyait dans son rapport de concertation (pages 40, 44 et 45), aucune publication d'informations 'la plus continue possible' sur l'avancement des études n'a été faite. La demande de notre association, faite à deux reprises, de rencontrer les responsables du projet, a été rejetée. Le délai entre la Concertation et l'Enquête Publique est trop long pour ne pas susciter des questionnements liés aux changements radicaux les plus récents dans les politiques d'aménagement du territoire, aux déclarations d'Urgence Climatiques, au dossier de 2017 'Montpellier Territoire', au Plan Climat Air Energie des Territoires, au Manifeste de Montpellier pour une Ville Ecologique et Humaniste, et au projet arrêté de SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Egalité des Territoires) de la Région Occitanie. Des contradictions flagrantes et grandissantes s'opposent à un projet autoroutier.

D'une façon générale, l'insuffisance de dialogue avec les associations et le public constitue une entrave à la possibilité d'explorer des solutions de substitution et des pistes de progrès pour l'élaboration du projet. Cette insuffisance constitue une violation du devoir de mener une concertation publique robuste et inattaquable.

L'Enquête Publique est aujourd'hui la dernière étape de débat et de critique possible du projet de COM. La position des instances territoriales et consulaires n'a pas varié depuis 2016, ce n'est pas surprenant ; et les avis sont tous favorables au projet, assortis de recommandations diverses. L'Autorité Environnementale (AE) a un rôle pivot, celui de veiller sur les impacts environnementaux (et sociaux) ; elle ne prend pas position sur le fond, celui des besoins et de la justification du choix de solutions pour le COM, ce n'est semble-t-il pas sa mission, L'AE étant une organisation proche de la DREAL (Maître d'Ouvrage), ses avis et recommandations pourraient être entachés de manque d'indépendance. Il est extrêmement dommage que cet organisme rattaché au Ministère de la Transition Ecologique, ne puisse pas exprimer avec force les exigences du Gouvernement nécessaires pour respecter ses engagements nationaux et internationaux face aux conséquences désastreuses de la croissance du transport routier, de l'étalement urbain, de la consommation de terres agricoles, auxquelles le COM va contribuer. Nous pensons regrettable que l'AE accorde un avis favorable au projet présenté, malgré toutes les critiques qu'elle exprime. Enfin, l'intervention de l'AE arrive trop tardivement dans le processus de décision, pour alerter et sensibiliser le public et les usagers de la route, sur le fait que le COM, s'il peut apporter des gains de temps sur les déplacements, ceux-ci seront précaires et non durables, comme le démontre l'expérience ; de plus le COM entraîne des dégradations environnementales et sociales irréversibles dont les conséquences négatives, économiques et humaines, seront largement supérieures aux bénéfices escomptés.

3- Les considérations sociales et humaines

3- 1- Le COM proposé, offre attractive de déplacement routier rapide, 'séduisante' pour les automobilistes, et pourtant contraire à l'Intérêt Général.

Contrairement à ce qui est affirmé dans le dossier (p 281 de l'étude d'impact), le COM aurait une forte incidence directe sur la démographie, et surtout sur sa répartition spatiale, d'abord au niveau des territoires desservis par l'A750 jusqu'à Clermont l'Hérault, voire jusqu'à Lodève, puis au nord jusqu'au Pic St Loup et Gange, et aussi au

sud jusqu'à Frontignan le long de la D612. Les professionnels de l'immobilier et les investisseurs auront de bons arguments pour vendre et louer à leurs clients, et par anticipation de la mise en service du COM-autoroute, des logements proches de la campagne ou de la mer et supposés à moins de trente minutes des pôles d'emploi, des services et autres lieux d'attraction. Ils y seront peut-être encouragés par les élus locaux, flattés par des perspectives de développement et de croissance de leur commune. Le COM autoroutier est un stimulant très fort à **l'étalement urbain**, et aux déplacements vers des lieux d'habitation, des stations balnéaires, des lieux de travail ou de loisir, toujours plus éloignés de la zone directement impactée par le COM. C'est un désastre écologique, économique et sociétal (consommation d'espaces et de sols cultivables, mitage des campagnes, consommation d'énergie, besoins accrus en véhicules 'confortables' de forte puissance, allongement des réseaux et infrastructures, artificialisation des sols, mode de vie basé sur le tout voiture, individualisme, ...). **Le silence du dossier sur cette question est totalement inacceptable.** Il occulte l'une des conséquences les plus désastreuses d'un COM autoroutier surdimensionné. Il occulte aussi une politique sous-jacente d'urbanisation sans limites des bourgs satellites de Montpellier et de l'arrière-pays de l'Hérault.

3- 2- Urbanisation, de nouvelles orientations déjà engagées

Le dossier d'Enquête Publique laisse supposer que l'urbanisation poursuivra plus ou moins comme dans le passé sa tendance à l'étalement et à la consommation des espaces naturels et agricoles, toujours considérés par certains aménageurs ou influenceurs, comme des espaces disponibles. La DREAL passe sous silence la révolution en marche qui s'opère sous nos yeux, celle du réinvestissement des espaces agricoles et de la nature, en ville et en périphérie. C'est l'un des piliers de la Politique Agricole et Alimentaire Territoriale de Montpellier Métropole engagée depuis 2017, introduite dans son SCoT tout récemment révisé. En premier lieu le COM va dévorer 25 hectares de terres cultivées ou cultivables ; c'est déjà une brèche dans le potentiel nourricier du territoire. Pour le développement agricole en péri-urbain, les élections municipales de 2020 révèlent les fermes intentions de nos futurs élus en matière de projets agroécologiques. Cette révolution vise à remettre l'agriculture nourricière en ville et en périurbain, au plus près des lisières urbaines (place qu'elle occupait encore au milieu du 20^e siècle). La consommation de terres agricoles par ce COM, et les entraves additionnelles à la circulation des engins agricoles iraient véritablement à contrecourant des objectifs de nos collectivités.

Cet étalement urbain est malheureusement aussi favorisé par les dispositifs fiscaux actuels. D'une part les dégrèvements fiscaux par amortissement des projets s'appliquent uniquement à la construction neuve locative, en majorité sur des extensions urbaines, là où les m² coûtent moins cher, et d'autre part par la fiscalité foncière plus élevée en ville qu'en périphérie ou en campagne. En définitive le COM sera indirectement financé, plus par les contribuables de la ville, que par ceux plus éloignés qui en seront les utilisateurs.

3- 3- L'attrait des territoires traversés, un fort potentiel de développement touristique

Le dossier classe l'intérêt touristique de nos territoires comme un paramètre peu important. Nous avons l'impression que les auteurs du projet n'ont pas bien visité les lieux, ni répertorié sérieusement les points d'intérêt. Il suffit, pour dénoncer la surprenante conclusion du rapport, de citer les lieux d'intérêt situés à moins de deux km d'une sortie du COM :

- **Les châteaux ou domaines remarquables** : L'Engarran (MH), le Domaine de Fourques, le Château des Evêques (MH), le Domaine de Biar et ses parcours équestres, Le château de Bionne, Le pavillon de Bagatelle, la pagode bouddhiste, les restes du château Bonnier de la Mosson (MH), le Pont Romain, le Château de Caunelles, le Château Bon, Le domaine de Rieucoulon, le Château de la Piscine (MH), le Mas du Grand Puy (Mas de Nouguié, MH), le Chai du Terral. Ces sites ont fait l'objet pour la plupart de rénovations importantes et valorisantes et ont été reconvertis à des activités touristiques et commerciales (restaurants, salles de réception, vente de vins, musées, lieux de spectacle et d'expositions, locaux associatifs, écoles de musique, ...)
- **Les parcs et boisements remarquables** : les ripisylves et zones protégées de la Mosson, celles du Rieucoulon, le Golfe de Fontcaude et la source thermale, le Parc-Arboretum du Terral (Classé), celui du Château des Evêques (classé), le parc de Fon-Colombe (classé), les nouveaux aménagements paysagers de Roquefraisie, le parc des anciennes carrières de la Peyrière, les espaces boisés privés du Castelet (classé), de Bellevue (classé), du domaine du Rieucolon, le Parc du Mas de Grille (ou ce qui en restera !, classé), celui de l'ex-château de la Lauze (classé, ce qui en restera ?), et de nombreux autres beaux îlots arborés chez les particuliers (ceux qui auront survécu). Associés aux espaces encore cultivés ou les pâturages et haies, ils forment des paysages

remarquables. Le dossier ne met pas suffisamment en évidence la haute qualité paysagère du vallon du Puech Long, véritable morceau de campagne entre les crêtes de la D613 et du chemin des Coteaux.

- Il existe aussi des possibilités de développer d'autres activités touristiques et culturelles, notamment sur les **thèmes de la Via Domitia et autres vestiges archéologiques romains et pré-romains** (création possible d'un site d'interprétation des voies romaines, tout proche du rd-pt M Gennevaux), et l'histoire des anciens moulins sur la Mosson....

Au total le **territoire traversé par le COM dispose d'un fabuleux potentiel touristique et culturel**, qui ne demande qu'à se révéler, sans nécessiter d'ailleurs de gros investissements.

La mise en valeur de ces sites et leur mise en réseau ont été proposés en 2017 par l'association Saint Jean Environnement, dans le cadre de son projet de PAEN (Périmètre de Protection et de mise en Valeur d'Espaces Agricoles et Naturels péri-urbains) de 600 hectares sur les quatre communes traversées par le COM. Ce projet sera très probablement à l'ordre du jour en 2020 sous l'égide des nouvelles équipes municipales.

Il va de soi que le COM proposé, malgré sa justification utilitaire, apparaîtrait au milieu de tout cela comme un **ouvrage effrayant et inhumain** pour les habitants locaux et les visiteurs.

Cette question doit mobiliser toute l'attention du Maître d'Ouvrage.

Question à la DREAL :

- *Comment la DREAL a-t-elle pu minorer à ce point l'importance du patrimoine écologique, le fort potentiel d'attractivité du territoire traversé dans toute sa longueur, par le COM, et sa vocation d'espace à préserver impérativement pour l'équilibre futur de ces zones périurbaines, au cœur des futurs quartiers de la grande ville ?*

4- Les questions d'environnement et d'écologie

4- 1- Le COM, un repoussoir au beau milieu d'espaces à haute valeur environnementale et à fort potentiel d'attractivité.

Le COM doit s'insérer dans l'un des endroits les plus sensibles de la périphérie de Montpellier. Il s'agit de deux vallées, celle de la Mosson et celle du Rieucoulon, bordées de ripisylves et espaces boisés magnifiques, de cultures viticoles, de terres à haute qualité agronomique. Ce territoire dispose d'une multitude de domaines et châteaux et autres potentiels archéologiques de grand intérêt, constituant une indéniable capacité de développement, du tourisme, d'activités agricoles de proximité, de rapports à la nature. Un projet autoroutier de l'ampleur du COM proposé compromettrait son avenir et son développement. IL détruirait de nombreux habitats d'espèces animales dont certaines protégées (par exemple la Loutre, espèce emblématique de la Mosson), des espaces boisés irremplaçables ; toute cette biosphère constitue un patrimoine naturel précieux et déjà très fragilisé. Rappelons le projet de PAEN cité plus haut qui aura pour effet d'offrir aux habitants une grande zone de contacts avec la nature et la biodiversité, l'agroécologie de proximité, alors que tout autour, l'urbanisation en se densifiant aura le besoin impérieux d'un vaste îlot de fraîcheur et de respiration. Le COM ne doit pas devenir une grande balafre et un énorme cloisonnement paralysant et malsain au milieu de cet environnement exceptionnel.

4- 2- La production de CO², NO², et autres gaz nocifs. Les prévisions du dossier COM seront très probablement remises en question ; elles dépendent des hypothèses de trafic, et de la vitesse des véhicules.

Le paramètre vitesse est important, les émissions polluantes en gr/km sont généralement les plus faibles à une vitesse moyenne de 70km/h (source CEREMA). L'épisode de confinement du printemps 2020 a montré à quel point la circulation automobile était responsable de la pollution atmosphérique et de ses conséquences sanitaires (48.000 morts par an en France, bien supérieure au Covid19, Montpellier est déjà épinglée par la Commission Européenne pour sa qualité de l'air).

Le dossier ne parle pas de la **production d'ozone** par les moteurs thermiques, par temps chaud. L'Ozone est très toxique pour les humains, mais aussi pour les végétaux, et la faune.

Le dossier passe aussi sous silence les conséquences des pollutions sur la santé des conducteurs et passagers des véhicules ; ce sont les premiers touchés.

4- 3- Les nuisances sonores et le stress, leurs conséquences sur la santé.

L'évaluation des nuisances sonores et de leurs conséquences est incomplète. Elle ne prend pas en compte certaines portions de territoire notamment à St Jean de Védas, les Grisettes, et potentiellement Ovalie, non inscrites dans le périmètre d'étude, mais en vision directe et plongeante sur le COM, donc mal protégées par les écrans anti-bruit. Ces mêmes zones, au fil des décennies, **se densifieront, avec des constructions plus hautes, et ces habitations se rapprocheront du COM. Le dossier n'en tient aucun compte, et pourtant c'est une question très importante.**

Le paramètre vitesse entre en ligne de compte, à 70km/h le bruit de roulement des véhicules est sensiblement réduit par rapport à 90 km/h, argument très important **en faveur d'une voirie à 70km/h.**

Dans l'évaluation du bruit, le dossier prend comme référence de seuil de nuisance 55bdA, niveau à partir duquel, il faut élever la voix pour soutenir une conversation. Une partie des citoyens subissent déjà des niveaux supérieurs à longueur de journée, avec des pointes dépassant 80 db (motos, hélicos, avions, camions, chantiers). Le bruit et la circulation automobile sont la principale source de stress et de maladies mentales. Il est reconnu que les citoyens affectés de maladies mentales sont 50% plus nombreux que ceux qui vivent en milieu rural. Le dossier n'analyse pas sérieusement les conséquences du bruit, et laisse penser que c'est, là-aussi, un 'mal nécessaire' généralement accepté, la situation des citoyens vis-à-vis du bruit étant une chose 'habituelle', et que les dispositifs de protection proposés seront suffisants. Puisque les normes sont à peu près respectées, devons-nous être satisfaits ? Quelles seront les solutions correctives possibles, si en phase d'exploitation, les mesures du bruit montrent des dépassements conséquents, et si les normes deviennent plus restrictives dans le futur ?

L'accroissement de circulation et de vitesse est aussi un **facteur de stress** pour les automobilistes et passagers. Faute d'éléments scientifiques disponibles, le dossier n'aborde pas les effets de la conduite automobile sur les comportements et la santé mentale. Le stress engendré par la nécessité de 'conquérir' sa place sur la route et dans les embouteillages, et la vigilance de tous les instants, sont générateurs de désordres mentaux, momentanés, voire chroniques. Le COM proposé est à cet égard un exemple caricatural de générateur de stress avec ses échangeurs, entrées et sorties rapprochées, sa vitesse élevée, sa densité de véhicules, et ses nombreux panneaux qui sollicitent l'attention. **Revenons à l'idée d'un boulevard urbain** apaisé, plus humain.

4- 4- Les émissions de particules fines. Là encore la vitesse, et donc le brassage de l'air et l'usure plus rapide des pneus et de la chaussée, augmentent la quantité de particules en suspension dans l'atmosphère. Les particules fines (PM10 et PM2,5) et submicroniques (non prises en compte, et encore plus volatiles et pénétrantes) sont responsables de la plupart des pathologies respiratoires. Ce n'est pas une question subalterne. L'augmentation du trafic et de la vitesse a un impact sur la santé pour les riverains, non évalué dans le dossier. La première mesure de Réduction qui s'impose **est là encore de baisser la vitesse.**

4- 5- Les émissions de chaleur. L'énergie de propulsion des véhicules, qu'elle que soit leur technologie, se dégrade en production de chaleur et contribue, par effet cumulatif, à l'élévation des températures caniculaires souvent atteinte par temps calme en été. Les surfaces bétonnées et revêtements routiers additionnels (+20ha) absorbent l'énergie solaire, et la restituent dans l'atmosphère. Ces phénomènes ne sont pas analysés dans le dossier, et pourtant accroissent sensiblement les pics de chaleur urbains dans le voisinage du COM.

4- 6- Est-il acceptable et légitime de sacrifier un territoire, pour satisfaire les besoins des automobilistes ?

La commune de Saint Jean de Védas, déjà très affectée par les nuisances de l'A709 et de l'A9, et celles de la D613, constate que Montpellier compte sur le COM pour réduire la circulation sur l'avenue de la Liberté dont elle envisage la transformation en voie verte. Ce surcroît de trafic reporté sur le COM est un cadeau bien amer de Montpellier à l'intention des védasiens !

Dans le même esprit les riverains du COM ne comprendront jamais comment on peut légitimer le fait de leur imposer des surcroits de nuisances et de dégrader leur cadre de vie, pour que les automobilistes venant de plus en plus loin puissent rouler plus vite. En grande partie, ces gens venant de loin ont choisi de vivre à la 'campagne' pour avoir de plus grandes parcelles et profiter de la nature, tout en connaissant les difficultés de déplacement ; avaient-ils anticipé qu'avec un peu de patience et de pressions auprès des élus, le COM finirait par se construire ?

4- 7- Les chantiers, une situation difficile, pénible et interminable. La commune de Saint Jean de Védas est déjà particulièrement exposée depuis des décennies à des chantiers énormes et permanents ; la construction du Tram, le doublement de l'A9 (20ha), la clinique St Jean (7ha), la ZAC Roque-Fraïsse (34ha et 1750 logements) dont le chantier commencé en 2013 ne s'achèvera qu'en 2025, les réaménagements de voiries en cours ou à venir (D132

rte de Lattes, D613, ...) , les nombreux projets immobiliers privés, la ZAC Lauze Est (35 ha) qui s'annonce, l'extension de la ZI des Coteaux (25ha), l'extension urbaine annoncée dans le SCoT à l'ouest (30ha) ... Outre les conséquences désastreuses de l'étalement urbain, ce sont une suite interminable de zones provisoirement laissées en friches, de dépotoirs, d'excavations, de bétonnages, avec leur cortège de voies dégradées, de déplacements de camions et engins de chantier, de déviation d'itinéraires, de montagnes de terres, de poussière, de bruit, et de paysages urbains mutilés.

Les védasiens et riverains de Montpellier (et aussi les usagers des routes) exigent que le chantier du COM (s'il se fait !) soit mené dans des délais très courts, deux ans ou moins. C'est possible, il suffit de citer l'exemple du doublement de l'A9 sur plus de 12 km en moins de 3 ans. Le dossier parle d'une durée minimale de 5 ans (2023 à 2028), c'est inacceptable ! Il n'est pas concevable de commencer un chantier sans que le financement soit assuré pour l'ensemble du programme. Le phasage des marchés, les discontinuités du chantier, allongent les délais et mènent à des dépassements de budget considérables. Une telle gestion de projet relèverait de l'irresponsabilité.

5- Aménagement et Fragmentation du Territoire

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

Le dossier DREAL présente un projet autoroutier sans même évoquer d'autres choix possibles susceptibles de répondre aux besoins et objectifs. **Il y a là un manquement au Code de l'Environnement** ; celui-ci exige que les dossiers soumis à Concertation et à Enquête Publique présentent les options et variantes dont la comparaison permet de justifier les choix retenus.

En l'occurrence parmi les options possibles, la plus simple serait :

- Pas d'**échangeur A750 – COM**, en gardant le dispositif actuel, peut-être réaménagé pour réduire les risques de file d'attente sur l'A750, et permettre l'accueil de Cars à Haut Niveau de Service (CHNS) en direction de Gignac et empruntant l'A750 sur ses plateformes latérales (faisabilité à voir).
- **Pas d' Echangeur COM – A709, sans un deuxième pont au-dessus de l'A9-A709**, avec un rond-point sur la D612 côté sud de l'A709 qui serait la desserte de la zone d'activité Lauze-Est, avec franchissement dénivelé pour la direction Sète.
- **Le franchissement dénivelé des carrefours et ronds-points par ponts à 2x1voie**
- **Une vitesse limitée à 70km/h sur tout le parcours du COM** ; le référentiel de voirie à 70km/h (VSA-AU70) admet des voies plus étroites, des pentes plus fortes et des courbes plus serrées, **réduisant sensiblement le coût des ouvrages**, par comparaison avec une voirie à 90km/h (et réduisant aussi la surconsommation de matériaux de construction, sable, granulats, qui se raréfient et coûtent de plus en plus cher...)
C'est ainsi que le projet de Pont M Geneveaux au niveau de la D5 présenté au public en février 2020 pourrait être moins massif, moins long (600m au lieu d'1,1km) et plus étroit, avec un coût de construction nettement réduit. Il pourrait ressembler au pont André VEZINHET de la rocade nord (D65) franchissant le rd-pt d'accès à Clapiers, là où la Ligne 5 passera elle aussi. D'ailleurs il ne semble pas y avoir un avantage à remplacer le rd-pt Geneveaux actuel par un carrefour à feux tricolores, générateur de files d'attente. Là-aussi il y a un gain potentiel d'économies.
- L'idée d'utiliser, le moment venu (?), les bandes d'arrêt d'urgence comme piste pour de **futurs cars à haut niveau de service** (CHNS) est excellente dans son principe. Mais elle n'a pas fait l'objet d'une évaluation sérieuse. Où se situeront les arrêts ? Notamment à chacun des grands carrefours pour une connexion avec les lignes 2, 5, 1 et 3 du tram. Ils ne pourront pas se situer au niveau supérieur des franchissements, ni avoir d'intersection avec les entrées ou sorties du COM. Cette bonne idée semble inapplicable sans une étude poussée de l'intégration des deux systèmes, surtout si ces CHNS sont autonomes (d'ici 2030, c'est concevable). D'ailleurs la vue d'artiste du projet de pont Geneveaux ne montre aucune interconnexion de la ligne 5 avec une quelconque station de car à haut niveau de service ; ce qui démontre que cette idée n'a d'autre fo. Notons en outre que le parking de surface, proche du terminus ligne 5, prévu pour 400 véhicules légers prend trop de surface artificialisée (> 1 hectare) et demande un remaniement profond du terrain fortement pentu à cet endroit. Il faut construire un parking silo dont l'emprise ne dépassera pas 2000m², tout proche de la station Tram et de l'arrêt du CHNS, voire accolé au COM...
- La section 3 (Bellevue-Mas de Grille) en trémie, pourra être avantageusement être réalisée en tranchée avec murs de soutènement verticaux. Cela prendra moins d'emprise que les restanques de chaque côté, et

permettra facilement de couvrir le COM (portion en tranchée couverte, solution élégante qui pourrait être adoptée d'emblée). L'alternative la plus économe serait de reprendre les idées d'origine de franchissement en dénivelé négatif du TramL2, et de franchissement du RdPt Mas de Grille par un pont (les rampes existent déjà) pour rejoindre le pont au-dessus de l'A9-A709. La voie en partie aérienne traverse une zone commerciale et d'activité moins exigeante en matière de nuisance sonore.

D'autres solutions, plus innovantes, et plus audacieuses, seraient sans doute à regarder aussi.

Il faut reprendre complètement l'ensemble du projet pour intégrer simultanément, le boulevard urbain de contournement en version Artère Urbaine, au standard VSA-AU70 (référence CEREMA), une ligne longitudinale de transport collectif (par exemple CHNS, voire mini-navettes autonomes) en maillage avec les lignes de tram et les pôles d'échange multimodaux (PEMs) dotés de parkings silos de grande capacité.

Cette ligne de cars CHNS, ne doit pas s'arrêter vers le sud à l'intersection D613, comme l'indique le dossier ; **elle devra desservir aussi les zones d'activité de la Lauze, Marcel Dassault, Charles Martel, et Lauze-Est.** Cet immense bassin d'activité est dépourvu de transport public, alors qu'il est destiné à accueillir de nombreuses nouvelles entreprises. Avec les extensions Lauze-Est et Charles Martel, il y aura bientôt 5000 emplois et plus de 200 entreprises sur ce secteur d'activité de 110 ha, desservi par la seule route de Sète (D612) déjà surencombrée. Ces ouvrages, complémentaires les uns des autres (COM, CHNS, doublement voies du TRAM L2, PEMs) sont indissociables. **L'ensemble de ce dispositif doit être étudié et réalisé en concomitance**, c'est l'unique façon de d'intégrer en même temps :

- . La question de la congestion routière du secteur Ouest de Montpellier
- . La réduction massive du nombre de véhicules pénétrant en ville
- . La liaison de transit entre les autoroutes A750, A709 et la route de Sète, dans des conditions apaisées,
- . La réduction d'emprise des ouvrages, et leur impact environnemental
- . la perméabilité des ouvrages aux continuités écologiques et aux cheminements des humains et de la faune,
- . Le financement du projet, par une réduction globale des dépenses d'investissement,
- . l'acceptabilité du projet en termes de réduction des impacts du transport routier et d'usage des véhicules individuels, d'offre adaptée de transports collectifs, et de réduction des conséquences territoriales

5- 2- Les Pôles d'Echanges Multimodaux

- Revenons sur les PEMs. Ce concept d'entrées de villes équipées de parking d'échange avait déjà été inscrit dans le SCoT de 2006 de Montpellier Agglo. Peu de choses ont été faites à ce jour. Ils sont de nouveau présentés dans le SCoT révisé, acté en déc 2019, mais à notre connaissance, leur réalisation n'est toujours pas planifiée (à l'exception du parking Maurice Gennevaux, prévu pour la L5 du tram)
Plus précisément ces PEMs doivent être conçus pour accueillir un nombre suffisant de voitures, et être tout proches des stations de transport public (tram, CHNS, train-tram...). Nous insistons sur la nécessité de construire des **parkings silos** pour minimiser la destruction de sols naturels ou agricoles.
Celui de St Jean de Védas Bellevue apparaît sur les cartes du SCoT à l'intersection du COM avec la ligne 2 du tram, à proximité de la station Victoire 2. Sur d'autres schémas plus récents, il semble que la station actuelle du tram serait translatée de 300m vers l'ouest, derrière l'hypermarché Carrefour, donc non directement accessible depuis le COM. Nous pouvons craindre, d'une part la création de parkings en surface sur d'anciennes friches agricoles, et d'autre part une extension de la zone commerciale le long du tram, côté nord. Cette grande zone commerciale doit-elle encore s'étendre, consommer d'autres espaces naturels, attirer encore plus de véhicules, alors que le commerce en ligne et le retour des commerces de proximité diminuent progressivement les besoins en hypers et grandes surfaces ?
- **Nous suggérons de construire ce PEM/parking-silo tout près du COM, à cheval au-dessus d'une nouvelle station de tram L2** (remplaçant Victoire2, qui de toute façon doit être reconstruite) sur les emprises actuelles des parkings Carrefour et du centre commercial situé de l'autre côté du tram. Un tel PEM ne consommerait aucune surface au sol, serait mutualisé entre Tram et les grandes enseignes toute proches, et pourrait même proposer des espaces commerciaux ou de services additionnels, bénéficiant d'une fréquentation importante et régulière. Ce parking silo serait aussi proche des espaces agricoles nouvellement remis en exploitation, et de leurs sites de vente de proximité situés à ce carrefour de la Rte de Lattes (ex-D132). Il serait aussi l'un des principaux accès au vaste périmètre agro-naturel préservé (desserte de la zone d'activités agricoles, point de départ de randonnées, découverte du patrimoine, découverte de la nature et de l'agriculture, parcours santé,...) qui sera bientôt créé.

- **La ligne 2 du tram devra passer à deux voies**, depuis Sabines jusqu'au PEM de St Jean de Védas, et aussi jusqu'au terminus (St Jean de Védas Centre). Dans 10 ans, St Jean de Védas comptera 20.000 habitants et aura besoin d'un véritable Tram, et non pas d'un demi-tram comme aujourd'hui. La construction du COM doit anticiper ce besoin et doubler les ouvrages de franchissement du Rieucoulon et du Chemin du Rieucoulon. Il faut aussi anticiper l'hypothèse d'une 3^{ème} voie ferrée, et d'une piste cyclable, qui permettront la réalisation d'une ligne de train-tram (ou RER) vers Fabrègues, Montbazin, Gigean, Cournonterral..., et d'un vélo-route, empruntant côte-à-côte avec le train-tram, l'emprise de l'ancienne voie de chemin de fer depuis la gare St Roch, vers Fabrègues, Cournonterral, ...

5- 3- Décloisonnement du territoire, un besoin inconditionnel pour une ville habitable et durable.

Le COM proposé renforce encore le cloisonnement effrayant de l'ouest de Montpellier. Ce cloisonnement entrave lourdement les déplacements humains, mais aussi ceux de la faune et rompt les continuités végétales. Ces continuités urbaines et écologiques interrompues depuis longtemps dans notre secteur **sont à rétablir, impérativement**. Il ne s'agit pas seulement d'aménager des galeries pour le passage des petits mammifères, reptiles et batraciens d'un côté à l'autre du COM (bien que nous puissions émettre des doutes sur leur efficacité, et leur pérennité). **Nous avons besoin d'une ambition pour un avenir humanisé de notre ville**. C'est un point essentiel de l'aménagement du territoire, et c'est l'un des points les plus mal traités dans ce dossier.

5- 3- 1- Le franchissement du COM par l'Allée des Oliviers à St Jean de Védas

Il faut impérativement créer un **pont de grande largeur (20m ou plus), végétalisé** par des arbres et des haies épaisses (sans omettre la piste cyclable double sens et les passages piétons. En effet, à chaque extrémité du pont il existe de grands espaces boisés de qualité qui se prolongent sur de grandes distances de chaque côté, en reliant les zones vertes de la Mosson et celles du Rieucoulon. Il est très important de restaurer cette continuité. La végétalisation des ponts est aussi un plus pour la dissimulation des ouvrages routiers, et la capture du CO² et des particules, l'atténuation du bruit, et l'acceptabilité du COM par les citadins.

5- 3- 2- Franchissement du COM au niveau de Bellevue

Le projet présente un simple pont au-dessus du COM, et la création d'une voie d'accès au Chemin du Rieucoulon. Là aussi il faut construire un **pont végétalisé**, pour les mêmes raisons. Il s'impose d'autant plus que dans cette section du COM, les voies seront en trémie ou de préférence en tranchée; il n'est pas possible d'y aménager des galeries souterraines pour le franchissement de la faune.

Même si cela devait entraîner un surcoût, ne devrait-on pas d'emblée mettre le COM en tranchée couverte et revégétalisée jusqu'au Mas de Grille ? Faisons les choses le mieux possible sans attendre ; quel super bénéfice pour les habitants et futurs résidents du secteur (nuisances, bruit et paysage)!

5- 3- 4- Par ailleurs, dans le dossier, la position de ce pont de Bellevue n'est pas optimale, il faudrait le déplacer d'environ 50m vers le sud. Cette voie d'accès au chemin du Rieucoulon, au lieu d'emprunter la parcelle BA086 entre deux constructions existantes, elle devra passer par la parcelle BA068, sous la ligne haute tension (qui limite déjà les possibilités de construire), en donnant directement en face de la parcelle BA003 qui constitue l'accès au Mas d'Artis et au Mas de Grand Puy, centre du grand parc des Grisettes. Rappelons que ce Parc, côté Montpellier, sera étendu jusqu'au ruisseau du Rieucoulon (voir Emplacement Réserve R5 du PLU de Mtp). **C'est le seul endroit où il existe un petit pont** (en pierre du 18^è siècle, ou plus ancien) pour franchir le Rieucoulon par les piétons, vélos et résidents du Mas d'Artis. Cela assure un itinéraire 'doux' entre le quartier des Grisettes sur Montpellier, et les zones vertes de St Jean de Védas, ses quartiers de commerce et d'activité, et le futur PEM L2. Cette position du pont de Bellevue enjambant le COM assure aussi la continuité écologique vers le vallon du Puech Long, à travers la parcelle BA0025 actuellement friche boisée.

5- 3- 5- Franchissement du COM section 1, et de la Mosson, au nord du futur pont Gennevex

Entre l'échangeur A750-COM et le carrefour Gennevex, il faut prévoir une liaison entre Lavérune-Juvignac et Montpellier, qui franchira par une double passerelle à la fois le COM et la Mosson. Plus précisément, il faut créer un cheminement pour piétons et cycles, depuis les quartiers du Château Bon et

le plateau des Grèzes (voir Emplacement Réserve C40 du PLU de Montpellier, à revoir et à prolonger ?), jusqu'au Mas de Biar, le Château de l'Engarran, et la ZA de Lavérune. Cet itinéraire fera aussi la jonction avec les cheminements de nature le long des rives de la Mosson.

5- 3- 6- Les lignes électriques haute tension

A deux endroits, elles surplombent le COM. Ne doit-on pas, par anticipation de leur enfouissement futur, prévoir des galeries techniques en attente sous le COM ; là où le COM sera en trémie (ou de préférence en tranchée !)

5- 4- Les Marcheurs et Piétons, ils sont oubliés ?

Le dossier présente les cheminements cyclables, mais n'a **pas pris en compte les besoins des marcheurs**. Certes, aujourd'hui les marcheurs sont inexistantes. Et pour cause, il est impossible, sans prendre des risques mortels, de longer ou traverser les voies à grande circulation (D613, D612, D132, D5) et de franchir les ronds-points, de plus ni les uns et ni les autres ne sont éclairés le soir. Le piéton, le marcheur, le promeneur, le randonneur, doivent reconquérir leur place sur les voies publiques. C'est une exigence fondamentale, à la fois de santé publique (mobilités actives), de rapport des citoyens avec la nature, de liens sociaux, de réappropriation des paysages et du patrimoine urbains.

Il est consternant de n'avoir aucun moyen par exemple de passer à pied du quartier des Grisettes (4000 habitants), au quartier voisin d'Ovalie (6000 habitants). De même pour aller du quartier des Grisettes ou du Mas du Grand Puy vers St Jean de Védas (quartier Mas de Grille, centre commercial), il est nécessaire de prendre la voiture et parcourir plusieurs km. Il faut créer des cheminements piétons ; ils sont indépendants ou non des pistes cyclables, les itinéraires ne sont pas nécessairement les mêmes. La construction du COM doit réparer ces dramatiques lacunes. Ces considérations rejoignent la préoccupation de réduire le cloisonnement du territoire. La ville de demain, ce sont les zones périurbaines d'aujourd'hui ; nous n'avons pas le droit d'y construire de nouvelles barrières infranchissables et indestructibles qui fractionnent la ville et renforcent les ségrégations et les entités urbaines socialement hétérogènes.

Le dossier présente un périmètre d'étude qui remonte l'avenue de Toulouse (D613) depuis le COM avec un aménagement de la rue des Comportes jusqu'aux Grisettes et en direction de la station des Sabines. Là encore, on a pensé aux voitures, mais les schémas ne semblent pas prévoir ni aménagement de passage piéton, ni de cheminement abouti pour relier les différents quartiers à pied ou à vélo.

Le Dossier COM doit être obligatoirement complété par l'étude des cheminements piétons et des ouvrages qu'il faudra construire en même temps que le COM (passerelles et/ou passages sous les voies, là où des remblais sont prévus pour les accès en dénivelé).

A cet effet, les **Emplacements Réserve** bien identifiés, doivent être prévus dès maintenant dans le document de mise en compatibilité des PLUs, pour tous ces ouvrages et chemins à créer.

5- 5- Les paysages

L'intégration paysagère d'un ouvrage tel que le COM, relève d'une équation insoluble.

Il faudra plus de deux décennies, après l'achèvement des chantiers, pour que les talus, merlons, et bassins de retenues d'eau, retrouvent une apparence plus ou moins naturelle et jouent leur rôle de régulateur écologique et climatique grâce aux plantations d'arbres et végétaux. Ce sont trois décennies gâchées pour les riverains, et les usagers du COM, qui ne verront que des paysages ravagés, et trois décennies de perdues aussi pour les services écologiques non rendus par les espaces naturels détruits.

La dissimulation des ouvrages sera médiocre, et impossible au niveau des intersections ; les panneaux signalétiques et panneaux indicateurs seront visibles de loin. Les éclairages publics des intersections seront autant de leurres pour les insectes et chiroptères, et aussi une pollution lumineuse pour la contemplation des étoiles. Et l'ambiance sonore au voisinage du COM dissuadera les promeneurs et visiteurs de s'en approcher, même si le traitement paysager est bien fait.

Tout cela milite pour que le projet de COM soit abandonné, ou réduit au strict minimum.

Il convient de mettre en place des systèmes **d'irrigation pérennes pour les plantations** d'arbres et de haies, sans lesquels, cette végétation risque de disparaître progressivement (voir l'A9 à St Aunès, perte de 25% des plantations au bout de trois ans, croissance ralentie des arbres par les effets de l'ozone)

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

Le projet de COM traverse une zone qui, jusque dans les années 1960, était entièrement cultivée, non seulement en vignes, mais aussi en céréales, preuve de la qualité agronomique de la plupart des terrains. Au fil des décennies et sous la double pression des investisseurs fonciers et du développement industriel des grandes chaînes d'approvisionnement alimentaire, l'agriculture périurbaine a quasiment disparu, et les vignes ont été réduites de moitié, laissant place à l'urbanisation et aux friches. Le retour de l'agriculture de proximité est demandé par les consommateurs ; il constitue l'un des objectifs stratégiques de Montpellier3M (SCoT, Plan Climat, PLUi, dossier Montpellier Territoire, ...). Le Conseil Départemental de l'Hérault (CD34) et la Chambre d'Agriculture de l'Hérault sont aussi conscients de l'importance de protéger et de restaurer les terres cultivables et les circuits courts alimentaires, et s'activent déjà à créer des zones protégées (PAENs) dans les aires urbaines de Béziers et de Montpellier, hors Métropole. L'association Saint Jean Environnement, et le Collectif Ceinture Verte soutiennent depuis 2017 le projet de créer de part et d'autre du COM, 600 ha de périmètre agro-naturel protégé sur les trois communes traversées par le COM, plus Lavérune. Ce projet déjà mentionné plus haut, verra le jour sous une forme ou une autre dans les années qui viennent.

La création d'une grande infrastructure autoroutière va à l'encontre de ces objectifs, en détruisant des terres cultivables, et en entravant davantage les déplacements d'engins agricoles.

L'agroécologie et ses activités connexes, représentent un potentiel économique stratégique, local, pérenne, créateur d'emplois épanouissants, tout en apportant des bénéfices écologiques très importants. Il est surprenant de constater que la plupart des décideurs ont encore la vision détestable que l'agriculture et les productions alimentaires sont des activités économiques mineures, dont les espaces peuvent sans état d'âme être réaffectés à l'usage de la voiture ou à des projets immobiliers.

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.¹

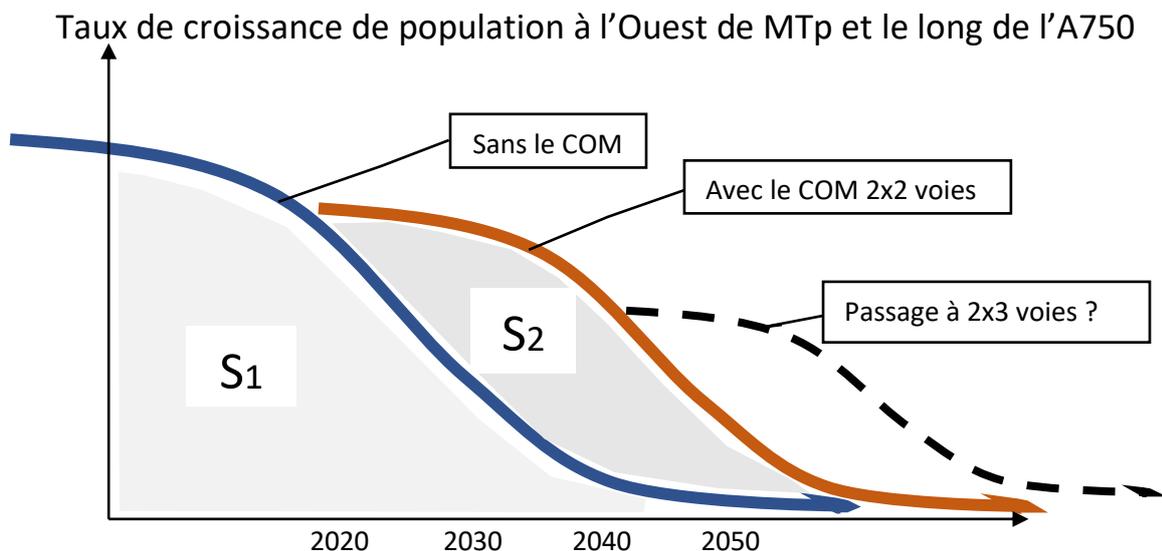
Il est difficile de chiffrer le surcroît de population et d'entreprises qui s'installeront à l'ouest et dans le bassin de drainage routier de l'A750 jusqu'à Clermont l'Hérault, voire plus loin, lorsque le COM existera, et s'il remplit sa promesse d'éliminer les congestions routières et de réduire significativement les durées de déplacement. Le dossier ne prend pas en compte le véritable périmètre d'influence du COM proposé.

A notre avis, **cette question est fondamentale**, surtout à une époque où l'étalement urbain doit être strictement maîtrisé. Le département de l'Hérault continue de perdre ses meilleures terres agricoles, c'est un désastre économique et stratégique.

Outre le surcroît de déplacements et de trafic, ce sont aussi des dizaines d'hectares d'urbanisation additionnelle qu'un COM autoroutier approtera chaque année. Ceci a un surcoût très important, en investissements, en consommations, et en préjudices sur l'agriculture, l'écologie, la santé humaine ; tout cela est passé sous silence dans le dossier.

Lorsque les encombrements routiers atteignent un niveau insupportable, les familles qui arrivent dans la région hésitent à s'installer dans les communes éloignées, et une fraction des gens qui y habitent déjà se préoccupent de se rapprocher de la grande ville ; ainsi la croissance de la population faiblit progressivement dans ces secteurs plus éloignés. Si l'on crée à un moment donné des ouvrages routiers susceptibles d'éliminer les bouchons, l'étalement urbain s'accélère de nouveau, et la circulation routière pareillement ; cela jusqu'au moment où de nouveau les congestions réapparaissent et réduisent l'attractivité du secteur et donc la progression de sa population. Le schéma ci-après illustre le phénomène.

¹ Voir <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9ma%20-%20Infrastructures%20de%20transport%20et%20urbanisation.pdf>, guide d'évaluation des impacts de projet d'infrastructure



Étalement urbain, sans et avec voie rapide, principe

S1 = accroissement de population sans COM, et l'effet de congestion

S2 = avec le COM, surcroît d'étalement urbain

Question à la DREAL :

Peut-elle modéliser l'incidence du COM sur l'étalement urbain au-delà du périmètre d'étude, et de chiffrer ses conséquences économiques et écologiques ? Cette réflexion est de nature à éclairer l'impact réel du projet, et sans doute remettre en question les choix.

6- 2- Evaluations économiques et sociales

Cette partie du rapport de présentation du COM, présente des lacunes et suscite des questions :

- Les **hypothèses d'évolution de la population** des communes sont hasardeuses, elles reprennent des éléments du SCoT (peut-être celui de 2006). Elles sont déjà invalidées par les données les plus récentes. Cela modifie les résultats de la modélisation du trafic futur et donc des valorisations.
- Les évaluations portent sur un **périmètre d'étude trop limité** du territoire. Le COM aura une incidence sur l'urbanisation et la vie économique et sociale d'un territoire plus vaste que l'aire urbaine de Montpellier (voir ci-dessus), voire de la région Occitanie et du Sud de la France pour ce qui concerne le trafic de transit. Le rapport ne tient pas compte de l'effet de report de trafic sur l'A750 (gratuit) venant d'autres itinéraires autoroutiers, si la traversée de Montpellier Ouest est facilitée par le COM.
- Les **hypothèses d'évolution du PIB** sont bien trop optimistes (surtout actuellement avec la crise économique qui est engagée). Il faut aussi anticiper l'utilisation d'indicateurs économiques dérivés d'un PIB qui intégrerait les destructions de l'environnement et des ressources naturelles, et prendrait en compte un indicateur de bien-être² humain. Cette perspective remet en question la monétarisation des gains et préjudices liés au COM, et inversera très probablement les conclusions du rapport.
- **Le budget de réalisation du COM, est-il solide ?** Les chiffres donnés ne sont pas explicités. A-t-on prévu une marge de sécurité dans l'évaluation du coût des ouvrages ? Il faut là-aussi anticiper les révisions des marchés, les imprévus, les aléas économiques sur le prix des matériaux comme le sable et les granulats, les modifications et extensions d'ouvrages, des risques de défaillance d'entreprises titulaires des marchés. Le budget final sera probablement augmenté de 20 ou 30%, voire plus, c'est habituel pour de tels projets, surtout si le programme de réalisation est saucissonné en phases s'étalant dans le temps, et occasionne des interruptions de chantier.

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

² Ref. Eloi LAURENT, économiste, auteur de 'Sortir de la Croissance', 2019

Les surfaces agricoles détruites ne produiront plus leurs richesses alimentaires. Le manque à gagner cumulé sur les décennies à venir sera très important ; dans le dossier il n'est pas compté parmi les effets négatifs induits par le COM. **On peut estimer, au bout de trente ans, à un minimum de 125 millions d'Euros plus 80 M€ par décennie au-delà**, la perte de production agricole induite par le COM proposé. Ce chiffre est à compléter par les effets d'imperméabilisation des sols et de la privation des services écologiques des terres naturelles disparues, qui sont des préjudices plus difficiles à monétariser.

Ces éléments sont à mettre en regard avec le bilan des coûts et économies liées au gain de temps pour les automobilistes et autres réductions de nuisances ajoutées aux gains ou pertes écologiques, au total **chiffrés à 574 M€, dont seulement 250 M€ dans les trente ans à venir. Cet argument économique (qui mérite d'être contre-expertisé) justifie aujourd'hui selon la DREAL la réalisation du COM-autoroutier tel que proposé. Il est loin d'être convaincant.** L'élément essentiel du calcul est le gain 'monétarisé' de temps pour les automobilistes. Le temps, 'c'est de l'argent', est un concept réducteur. Les temps de trajet en voiture pour des raisons professionnelles représentent seulement 25% des déplacements. Les 75% de déplacements pour loisirs, courses, sorties, vacances, santé... doivent être exclus de la monétarisation des pertes de temps.

- **L'argument purement économique est d'autant plus contestable** que nombre de paramètres additionnels n'ont pas été pris en compte, tels que l'allongement des trajets, les dégradations environnementales induites sur les territoires autres que la zone proche du COM, les constructions rasées, des quartiers entiers dévalorisés par les nuisances, la pollution et l'altération des paysages, le déplacement de l'Aire pour gens du voyage, le renforcement de la spéculation foncière au voisinage du COM et ses effets délétères, **les surcoûts** habituels de réalisation des ouvrages.
- **L'accroissement du trafic** après l'achèvement des ouvrages se produira jusqu'au moment où la paralysie des voiries atteindra de nouveau des seuils dissuasifs, et où la frustration des usagers de la route reprendra de plus belle. Ce phénomène, assez rapide, est bien documenté se reproduit à chaque fois que l'on crée des voies rapides autour et aux entrées de ville offrant une capacité additionnelle d'accueil de véhicules. Le seuil insupportable des encombrements routiers reste le paramètre d'auto-régulation du trafic, de l'usage ou non de la voiture individuelle, du choix des lieux d'habitation et de travail, du choix des itinéraires, de suppression de déplacements futiles... Le trafic routier est doublement proportionnel à l'offre de vitesse et à sa fluidité.
- **A l'opposé**, la volonté politique de réduire le trafic routier contribue à respecter les objectifs, tant économiques qu'environnementaux, que notre pays doit atteindre pour respecter ses engagements européens et internationaux. Cela passe nécessairement par la réduction de la vitesse et de l'espace offert à la voiture individuelle et au camion. Le COM proposé ne va pas dans ce sens !

Questions à La DREAL :

Pourrait-elle chiffrer avec beaucoup plus de précision et de discernement, selon des hypothèses explicitées en détail, avec leurs fourchettes d'incertitude, les résultats du bilan 'économique' ? Les hypothèses peuvent varier dans de grandes proportions et faire basculer les conclusions.

Doit-on prolonger la valorisation économique au-delà des trente prochaines années ? Cela a-t-il un sens tellement les évolutions sont rapides et imprévisibles ? Doit-on garder les indicateurs économiques du passé pour se projeter dans l'avenir ?

Nous demandons au Commissaire Enquêteur d'exiger une contre-expertise de l'Évaluation Économique et Sociale du projet par le Secrétariat Général pour l'Investissement

7- Les aspects réglementaires, les compensations

7- 1- Nuisances sonores

Le dossier COM présente les **merlons et murs anti-bruit destinés à atténuer les nuisances sonores** et explicite les résultats attendus. La construction de tels ouvrages obéit à des réglementations qui imposent de tels dispositifs pour tenter de respecter les seuils d'acceptabilité imposés. Il est donc incompréhensible de comptabiliser les coûts de construction de ces dispositifs comme des surcoûts à faire apparaître dans les mesures d'Évitement ou de Réduction.

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

Le SCoT de Montpellier3M (adopté le 18 déc 2019) dans sa partie réglementaire, le DOO (Document d'Orientation et d'Objectif) prescrit notamment :

- Pg 1-1 Paysage : 'C'est un bien Commun', 'le paysage est systématiquement pris en compte de manière à le valoriser à chaque action entreprise'
- Pg 1-2-3 Corridors écologiques (le COM chemine au milieu de l'un des plus attractifs de la Métropole) : ' la restauration des fonctions écologiques dégradées'
- Pg 2-3-2 Mobilités : 'développer les mobilités post-carbone', entre autres 'celles des piétons', et 'limiter autant que possible la vitesse des véhicules', 'diminuer les consommations d'énergie'
- Pg 3-2-3 et 4 Aménagements, Infrastructures : un appel à réaliser des 'Systèmes multimodaux performants', des 'Aménagements pensés en premier lieu pour les trajets piétons, vélo, et reports modaux'

Le projet COM ne respecte pas ces prescriptions, doit-on revenir sur le projet, l'abandonner, ou bien mettre en compatibilité le SCoT en supprimant toutes ces exigences ?

Le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires), a été arrêté en déc 2019, il sera bientôt exécutoire : Il s'est fixé comme objectif le 'Zéro Artificialisation Nette' des sols d'ici 2040, la 'sobriété foncière', 'le renforcement des continuités écologiques', 'le respect d'une trajectoire de réduction des consommations énergétiques', 'un urbanisme favorable à la santé'. Les effets induits du COM, sur l'étalement urbain et le mitage rural, et sur la santé des humains, sont en totale opposition avec ces objectifs.

7- 3- Compensations agricoles

Le dossier évalue le montant de la **Compensation Agricole Collective** pour dédommager le préjudice lié à la perte du potentiel de production et de services rendus. Le Maître d'Ouvrage (DREAL) abondera un compte auprès de la Caisse des Dépôts, destiné à des investissements agricoles.

Au-delà des 25ha de terres agricoles et espaces naturels (dont les milliers d'arbres, la plupart protégés) directement détruits par le COM proposé, Le dossier ne compte pas les effets induits en termes **d'étalement urbain additionnel** que l'on peut estimer au minimum à plusieurs dizaines d'hectares par an de terres agricoles qui disparaîtront (voir pg 5-3 ci-dessus). IL est demandé à la DREAL de reprendre ces calculs et tenir compte de ce paramètre très important. Il est probable que le montant de cette Compensation Collective **atteindra 4 ou 5 M€, au lieu des 522.863 €** proposés.

Il est incorrect de supposer que la demande de compensation des étalements urbains induits dans les communes plus éloignées, incombe à celles-ci. Les élus des communes concernées anticipent déjà le surcroît d'afflux de population, et anticipent l'extension de leurs zones constructibles lors de la révision des PLUs. Le moment venu, les constructions neuves ne feront l'objet d'aucune procédure de compensations agricoles...

La Compensation Collective Agricole doit donc être **faite localement au plus près du COM**, sur le territoire directement impacté, notamment pour financer les projets en préparation sur St Jean de Védas, Lavérune et Montpellier Ouest. C'est là que se situent les besoins les plus urgents, celui de préserver les espaces non encore urbanisés et d'y redévelopper l'agroécologie de proximité et des aménagements d'espaces, zones de respiration urbaine. **Nous n'acceptons pas d'étendre cette compensation collective à l'ensemble du département.** Il sera inutile de lancer une procédure ouverte d'appel à manifestations d'intérêt, nos collectivités directement impactées par le COM auront très bientôt une multitude de projets à financer (ingénierie de création de PAENS et d'AFAA, aménagements fonciers, soutien aux investissements productifs en faveur d'exploitations agricoles, aides aux porteurs de projets, mise en valeur du patrimoine culturel et des espaces de nature, ...).

7- 4- Compensations environnementales oubliées

Le dossier n'a pas prévu ni chiffré certaines compensations, notamment pour **les pertes de potentiel d'expansion de crue, les destructions d'habitat d'espèces sensibles, l'artificialisation additionnelle de surfaces...** Il faut chiffrer ces préjudices, et les rajouter dans le décompte des compensations à financer.

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

La fiscalité encourage les ménages les plus modestes à s'installer loin de la ville, là où la taxe foncière et le coût du logement sont les plus faibles.

De même les mesures fiscales en faveur de la construction de logements locatifs neufs (amortissement fiscal, très avantageux), poussent les investisseurs et promoteurs à trouver des zones constructibles toujours plus loin sur des terres bon marché, anciennes parcelles agricoles le plus souvent.

Le COM autoroutier, supposé faciliter la circulation pour ces populations éloignées, est un encouragement. Tant que ces distorsions, et bien d'autres, ne sont pas corrigées, il sera impossible de maîtriser la dispersion et la ségrégation des populations.

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

Le dossier ne fait pas mention de l'obligation de la mise en place d'une subvention au titre du '1% paysage'. Doit-on rappeler **l'Instruction du Gouvernement du 29 juillet 2016**, que la DREAL est censée appliquer ? http://circulaire.legifrance.gouv.fr/pdf/2016/08/cir_41201.pdf

La végétalisation des abords du COM ne suffira pas à compenser l'impact du COM sur les paysages périurbains proches et aussi sur les périmètres en co-visibilité, plus éloignés. Ils ont déjà été largement défigurés à beaucoup d'endroits, par les implantations commerciales vieillissantes, les zones d'activité elles aussi dégradées, les infrastructures routières aménagées dans l'improvisation, et totalement hors normes, les nombreuses lignes haute tension, les voiries dépourvues de bas-côtés et d'arbres d'alignement, Les besoins sont immenses pour améliorer les paysages urbains et le cadre de vie des citoyens en contrepartie des dégradations visuelles apportées par le COM, de ses signalisations, des dispositifs anti-bruit... Il faut mentionner de surcroît la longue période dévastatrice des chantiers et les quinze ans d'attente avant que la végétalisation des abords ait atteint une maturité suffisante pour dissimuler les ouvrages et recomposer un environnement visuel moins dégradé...

oooooooooooo

8- EN CONCLUSION,

L'association Saint Jean Environnement estime le projet de COM présenté par la DREAL inacceptable, et demande au Commissaire Enquêteur de prononcer un avis négatif et d'engager le Maître d'Ouvrage à repenser en profondeur son projet, à examiner toutes les solutions de substitution, et à intégrer, dans un projet unique, toutes les composantes d'intermodalité, de déplacements routiers apaisés, de mobilités actives, et de continuités territoriales.

Saint Jean Environnement, Association créée en 1985, pour la préservation de l'environnement et du cadre de vie
18 bis rue Fon de l'Hospital, 34430 Saint Jean de Védas

Représentée par Aline PEREZ-BERHO, Bernard LAPORTE, Frédéric TSITSONIS, Coprésidents

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

sjean.env@gmail.com