

Saint Jean Environnement

Association pour la défense de l'environnement et du cadre de vie
18 bis rue Fon de l'Hospital, 34430 Saint Jean de Védas
Courriel : clcathala@free.fr Tél. 06 82 24 25 65
<http://www.st-jean-environnement.fr/>



La Présidente

à

Monsieur le Préfet de la Région Occitanie,
1 pl. Saint Etienne, 31038 TOULOUSE cedex9

Objet : **Contournement Ouest de Montpellier (COM)**

Le COM, présenté dans sa nouvelle définition, fait l'objet d'une concertation publique.

Notre association rejette vigoureusement le principe de création d'une autoroute urbaine à très grand trafic. Outre les énormes problèmes de nuisance et de pollution qui concernent les populations de nos communes (Saint-Jean de Védas, Montpellier Ouest, Juvignac), il n'est plus concevable, à notre époque, de privilégier les investissements en faveur du transport routier et contribuant à l'étalement urbain.

Avant de poursuivre les études sur les variantes du projet présenté, il nous paraît indispensable de revenir sur les concepts, d'évaluer des alternatives, des solutions simplifiées, des choix innovants, avec le double objectif de fluidifier le trafic sur l'axe D132 –D612 et de rejoindre l'A709.

Nous exigeons aussi que des mesures compensatoires soit entreprises pour accompagner le programme retenu, afin de limiter les effets désastreux de la circulation automobile, et de mieux intégrer les ouvrages routiers, actuels et futurs, dans un environnement destiné à devenir le poumon vert de l'ouest de la Métropole.

Dans le contexte de la concertation publique, nous vous demandons de bien vouloir nous accorder un entretien dans les semaines qui viennent afin que nous puissions vous exposer nos points de vue, et recueillir vos observations.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de notre haute considération.

Claire CATHALA, Présidente , à Saint Jean de Védas, le

Pièce Jointe : Exposé des arguments et propositions développées par Saint-Jean Environnement

Copie :

- Madame Carole DELGA, présidente de la Région Occitanie
- Monsieur Philippe SAUREL, président de Montpellier Méditerranée Métropole
- Monsieur Jean-Louis ROUMEGAS, Député de la circonscription Ouest de Montpellier

SAINT JEAN ENVIRONNEMENT

Association pour la protection de l'environnement et du cadre de vie

CONTOURNEMENT OUEST de MONTPELLIER

QUESTIONS, ARGUMENTAIRE, PRÉCONISATIONS

La commune de Saint Jean de Védas, est restée jusqu'à récemment attractive en raison de sa proximité avec Montpellier. Mais elle est de plus en plus affectée par des nuisances imposées. Son territoire est en effet traversé par les multiples réseaux, routiers, ferrés, aériens, énergies, etc., qui convergent vers Montpellier. Elle doit en supporter les désagréments qui s'accroissent, et en outre, accueillir elle-même de nouvelles populations, de nouvelles implantations d'activité ; ces mutations et la densification urbaine anarchique posent d'énormes problèmes.

La réalisation du COM telle que proposée par la DREAL, est un projet colossal qui s'ajoute au reste. Pour les habitants de St Jean, et aussi pour les quartiers ouest de Montpellier, et les riverains de Juvignac, il est légitime de s'inquiéter, de se mobiliser, et d'exiger des efforts sans précédent pour faire de ce projet un programme exemplaire en termes d'intégration dans le tissu urbain, et de réduction de son impact environnemental et social.

Ceci doit s'inscrire dans une vision élargie de l'aménagement de l'Ouest de la Métropole dont il est devenu nécessaire de revoir les principes définis dans un SCOT élaboré il y a plus de dix ans. Il est impératif de respecter nos engagements collectifs :

- de limitation de l'étalement urbain, favorisé par la multiplication d'axes routiers à grande circulation
- de réduire l'émission de gaz à effet de serre, et de particules fines, donc nos déplacements individuels et les transports routiers, et appliquer le principe 'Pollueurs-Payeurs'
- de mettre en œuvre une politique d'intermodalité par la création prioritaire de lignes de transport collectif efficace, radiales et transversales
- de garder au sein du tissu urbain et péri-urbain des activités agricoles, créative d'emplois et de circuits courts
- de recréer de grands espaces de nature en ville, participant à l'élimination des pollutions atmosphériques, à la reconstitution de biodiversités, à la mixité sociale et l'apaisement des relations humaines....

1- RAPPEL des CONSÉQUENCES SOCIALES & ENVIRONNEMENTALES du COM tel que proposé par la DREAL ¹

- Pollutions atmosphériques

- **8.000 tonnes de CO² en plus chaque année** (même en supposant 30% de véhicules électriques d'ici 2030), c'est aussi 5.000 tonnes d'O² en moins, soit l'équivalent de **25.000.000 m³ d'air non respirable**,

- **Autres gaz toxiques (NO^x, Ozone, ...)**, émis par les moteurs thermiques

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

- **Bruit**, les védasiens connaissent bien le bruit de l'A9, il se propage sur 2km en ligne droite, et plus loin si porté par le vent. C'est un grondement continu. Celui du COM sera pire, plus proche des zones habitées, elles-mêmes situées sous les vents dominants.

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

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

- **difficulté de franchissement par vélos et piétons**, obligeant à utiliser les véhicules individuels pour les petits déplacements ,

- impossibilité de poursuivre la création de **cheminements doux et récréatifs** et liaisons vertes entre zones (la Marathoniennne, la future ceinture verte de l'agglomération)

- **Destruction de paysages** de qualité

- **Abattage de près d'un millier d'arbres** matures,

- **Imperméabilisation additionnelle de surfaces**, avec risques accrus d'inondation

- **chantiers interminables**, (surtout si fragmentation des financements) avec leur cortège de nuisances (visuelles, poussière ou boue, trafic de véhicules de travaux publics, baraques de chantier,...). Les védasiens sont déjà exaspérés par les travaux de l'A9 et son doublement, la construction de la ZAC Roquefraise qui s'étale sur 20 ans, les multiples projets immobiliers, avec leurs terrains vagues, délaissés agricoles, les cabanisations et dépôts sauvages...

- **Des choix de développement urbain contraires aux objectifs** (fondamentaux du SCOT) ²:

- de limitation de l'**étalement urbain** : le COM favorisera cet étalement en réduisant les temps de déplacement

- d'**intermodalité**, faute de mettre la priorité sur la création de nouvelles lignes de tram (ou busway) ou de RER,

- de réduction des **émissions de Gaz à Effet de Serre**, et nos engagements COP 21 !

- de **rapprochement domicile → lieu d'emploi**, le COM favorisant l'éloignement

- Des choix actuels axés sur la **poursuite débridée des déplacements individuels** ; même si l'on imagine que les véhicules autonomes et l'auto-partage puissent un jour modifier les comportements
- Des choix **en faveur des transporteurs routiers**, qui emprunteront gratuitement le COM (cadeau ! C'est l'une des retombées économiques du COM !)
- Des **distorsions en faveur des habitants des communes éloignées de l'Ouest**, qui respirent l'air pur, profitent de la nature et de l'espace, tout en payant moins cher le foncier ; alors que les populations plus proches sont surchargées d'impôts locaux pour financer les infrastructures telles que le COM, et devront respirer leurs gaz d'échappement . (effet pervers d'une fiscalité territoriale en faveur de l'étalement urbain et du mitage rural)
- la **frustration** de savoir que le futur COM aura aussi pour rôle de délester le trafic de l'avenue de la Liberté à Montpellier, il sera reporté sur le COM et subi par ses riverains.
- d'autres frustrations pour les propriétaires fonciers proches du COM, de savoir que leur **patrimoine va se dévaloriser**, sans omettre les problèmes liées aux acquisitions foncières.

La liste des objections à la construction du COM, tel que proposé, est suffisamment longue et convaincante pour expliquer le sentiment de rejet de ce projet par la majorité des **védasiens auxquels ce projet serait imposé.**

2- NECESSITE DE REPENSER LE PROJET de COM,

La DREAL s'est contentée de reprendre le projet de 2005, lui-même basé sur études réalisées dans les années 1990, en y apportant des variantes. Compte tenu des questions que nous avons soulevées, il est indispensable de faire travailler urbanistes, architectes, paysagistes, ingénieurs, pour imaginer des solutions à la fois créatives, innovantes, conformes aux nécessités de réduire nos pollutions et consommations d'énergie et d'espaces, avec intégration optimale dans le territoire, et en anticipant les tendances et technologies émergentes en matière de mobilité et transport routier.

Peut-on évoquer quelques pistes qu'il conviendrait d'évaluer et de comparer:

- création d'un **axe rapide à 2x1 voie**, franchissant tous les giratoires en dénivelé négatif ou tunnels, (voire en aérien architecturé, 'encapsulé' et rentabilisé par l'exploitation de panneaux solaires), sans raccordement aux giratoires, pour le transit direct A750-A9, avec péage (automatique par détection magnétique, ou lecture optique, et financement par concessionnaire). Les ouvrages routiers existants seraient alors peu modifiés (à l'exception du franchissement indispensable de la ligne 2 du tram).

L'objectif étant de réaliser le bouclage du boulevard urbain, il n'est pas inconcevable de dissocier le transit autoroutier, de la circulation locale dont la vitesse de circulation est nécessairement limitée à 70km/h. (Le facteur vitesse est particulièrement important dans les émissions de bruit, de particules fines et de GES).

- le cheminement du COM doit-il alors nécessairement emprunter les D132-D612 (surtout si tunnel, ou voies aériennes)?
 - peut-être encore plus simple: créer des **franchissements 2x1voie pour chaque giratoire**, solution moins coûteuse, pour fluidifier la circulation, puis relier la D709 par un échangeur à minima.
 - utilisation, là où l'exposition est favorable, de chaussées munies d'un dallage photovoltaïque (voir les expérimentations en cours).....
- Il faut faire preuve de créativité, ce ne sont que quelques idées formulées à la hâte.

3- CRÉATION d'un POUMON VERT pour l'Ouest de Montpellier, MESURES COMPENSATOIRES

Il est dans l'objectif de nos collectivités de sanctuariser les espaces agricoles et naturels séparant les communes de Montpellier et de Saint Jean de védas. Cela fait partie des nécessités de créer de vastes espaces verts dans l'ouest de la Métropole, connectés avec d'autres espaces (cours de la Mosson, parcs de Juvignac, parc de la Paillade et de la Massane, etc.) qui formeront la ceinture verte de Montpellier.

Au droit de Saint-jean de Védas, les espaces non encore urbanisés représentent environ 200 hectares constitués de parcelles viticoles, plantations d'arbres fruitiers, quelques cultures céréalières et pâturages chevaux, et en grande majorité de délaissés agricoles et friches parsemées d'ilots boisés ou de taillis, avec quelques habitations isolées. Il faut mentionner la présence, au milieu, du domaine public du Terral (lieu communal de loisirs et spectacles, avec son magnifique parc arboré de 4 ha et ses collections de végétaux rares). Citons aussi le domaine viticole du Rieucoulon sur la commune de Montpellier, avec sa grande demeure bourgeoise 19^{ème} et son grand parc, qui ferait aussi partie des espaces protégés.

Le ruisseau du Rieucoulon, bordé jusqu'au parc du Château BON d'une coulée naturelle arborée (inondable) et d'un chemin de promenade, est à intégrer dans cette future zone verte.

Proche du futur COM, une ZAD avait été décidée en 2006, zone d'habitations prolongeant la ZAC Roquefraïsse. Elle est en partie surplombée par 5 lignes haute tension convergeant vers la sous-station ERDF. Cette ZAD, inadaptée aux habitations, doit être incorporée, aux espaces naturels sanctuarisés.

Il est donc impératif de protéger ces espaces de toute tentative d'urbanisation, par un classement administratif les destinant à des usages strictement agricoles ou espaces verts, sous la désignation de **Parc Naturel Urbain ou d'Agri-Parc**.

Un tel Parc aura vocation à :

- compenser en partie les pollutions du trafic routier à l'aide de plantations massives d'arbres à grand développement (filtrage des gaz d'échappement et rétention des particules fines, atténuation du bruit, dissimulation des ouvrages routiers)
- capturer le CO² et stocker le carbone, tout en libérant de l'oxygène
- constituer un vaste ensemble naturel, répondant aux besoins d'une population urbaine, et séparant des quartiers en voie de forte densification. Il faut créer un poumon

vert pour tout l'ouest de Montpellier, dont les îlots de verdure sont actuellement très éparés et en voie de disparition sous la pression foncière.

- créer des continuités écologiques, et reconstruire une forme de biodiversité urbaine, en réalisant de larges franchissements végétalisés au-dessus des axes de circulation.
- créer des liaisons cyclables vers le centre-ville, et des cheminements doux à vocation récréative
- reconstituer des paysages de haute qualité, où les voies routières seront dissimulées
- profiter de l'existence du petit cours d'eau Rieucoulon pour y réaliser des rétentions d'eau, et des zones humides (avec régulation des effets des orages et récupération des eaux pluviales des ouvrages routiers, après traitement)
- permettre la cohabitation de parcelles agricoles et plantations de fruitiers (maintien et création d'emplois productifs et de circuits courts) éventuellement avec des activités pédagogiques, des parcelles boisées, des prairies pour jeux et pique-niques, et des aménagements paysagers.

Lors de la réalisation des ouvrages routiers envisagés par la DREAL (COM ou autre), il est donc impératif d'anticiper l'aménagement de cette zone verte par la construction des ouvrages de franchissement, des cheminements doux et pistes cyclables, plantation massive d'arbres, ... Ces travaux feront partie des **mesures compensatoires exigées** par les communes et populations riveraines.

C'est un grand projet qu'il faut démarrer, notamment avec la contribution du '**1% paysage**', et mener de front et en cohérence avec les aménagements routiers. Les deux projets (COM et Parc Naturel) sont indissociables.

Notes :

1- Voir Etude faite en mai 2016 sur l'impact du COM faite par Vincent PELUSO, suivre le lien : <http://www.st-jean-environnement.fr/cadre-de-vie/contournement-ouest-de-montpellier/> et téléchargez l'étude

2- Document sur la Mobilité et le Changement Climatique, suivre le lien suivant : https://ged.fne.asso.fr/silverpeas/LinkFile/Key/51c55276-31bc-4df4-a3ac-722e861dc341/FNE_CLIMAT%20ET%20MOBILITE%CC%81.pdf