

Observations enquête publique autorisation environnementale : COM

Participant : Stéphane ESCOBAR – 425 chemin de la Balajade – 34980 Combaillaux (commune située au nord ouest de la métropole de Montpellier)

Préambule

Ce qui constitue la métropole de Montpellier d'aujourd'hui compte *intramuros* un bassin de vie de près de 500.000 habitants ; son rayonnement pèse près 1 millions d'habitants. Ne résidant pas personnellement au sein de la métropole *stricto sensus*, je fais partie des habitants qui sont attachés à Montpellier et à son rayonnement. Il en va des habitants des intercommunalités, en dehors de la métropole de Montpellier : que ce soient les communautés de communes du pays de Lunel et d'agglomération du pays de l'Or à l'Est, que ce soient, au regard de l'intérêt que le COM devienne enfin une réalité pour le quotidien de ce territoire, les communautés de communes du Grand Pic Saint-Loup, de la Vallée de l'Hérault, du Clermontais, et d'agglomération du bassin de Thau ou encore d'Hérault-Méditerranée au Nord et à l'Ouest.

Mon avis ne se bornera donc pas à m'exprimer, comme lors d'une votation - ce qui n'est pas l'essence d'une enquête publique - « pour » ou « contre » un projet dont l'intérêt général, en toute objectivité, ne se pose pas :

- **Le COM** inscrit sur les plans de développement de Montpellier et de son agglomération depuis les années 80, **au même titre que les autres projets de contournement de Montpellier** qui, par leur non-réalisation, font de Montpellier la seule métropole de France dépourvue de véritables infrastructures malgré un développement urbain tentaculaire pour ne pas dire pantagruélique,
- le dédoublement de l'autoroute A9 sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat concédée aux ASF (mis en service en 2017) qui constitue, à date avec **l'A709**, le seul élément de contournement de la métropole de Montpellier qui soit devenu une réalité assurant les **déplacements quotidiens est-ouest par le sud de la métropole** ; la fonction de transit pour les autres usagers qui circulent entre le reste du territoire français et européen étant assurée par l'autoroute A9 assurant la liaison à l'Espagne et la vallée du Rhône – autoroute A7 reliant Marseille, Lyon, l'Italie et l'Europe du Nord,
- **la Liaison d'Evitement Nord de Montpellier** sous maîtrise d'ouvrage du CD13, projet d'intérêt général aussi, longtemps contesté mais d'évidence indispensable au territoire de la métropole de Montpellier et des intercommunalités autour de cette métropole sauf à ce que ces territoires arrivent à l'embolie ; projet également déclaré d'utilité publique et qui n'a de sens qu'avec le COM et les autres itinéraires de contournement de Montpellier,
- **la Déviation Est de Montpellier, projet orphelin de toute maîtrise d'ouvrage** depuis le transfert de compétence du département à la métropole ; ce n'est plus le département qui conduit cette opération et la métropole de Montpellier ne porte pas ce projet d'intérêt général pourtant essentiel à ses propres rayonnement, développement, existence et survie ; gageons sur ce point que la basse politique laisse la place à la promotion et à la défense des territoires et des habitants qui la composent ou des forces vives qui la font vivre économiquement.

Dernier point sur ce préambule, **je revendique la liberté de me déplacer** qui est une liberté inscrite dans notre constitution. En revanche, **je ne veux que mes déplacements**, comme c'est le cas aujourd'hui, faute d'infrastructures dignes de ce nom sur la métropole de Montpellier, **se fassent au détriment des habitants de la métropole de Montpellier**.

Aussi, je revendique de droit de ne plus jamais passer en transit par des voiries inadaptées à cet usage et par certains centres-villes, centres-villages ou centres-bourgs comme Grabels, Juvignac, Murviel-les-Montpellier, Montarnaud, Vailhauquès, Saint-Jean-de-Védas, Saint-Georges d'Orques, Lavérune, Cournonterral, Fabrègues, Pignan ou Saussan ; je revendique aussi le droit de ne pas apporter de nuisances par mes déplacements à la ville de Montpellier (par le quartier Mosson, le quartier de la croix d'Argent, le quartier des Prés d'Arènes ou l'avenue de la Liberté, ni à la commune de Castelnau le Lez).

1. Sur les objectifs de l'aménagement du COM

L'intérêt du COM réside dans sa fonction de **liaison entre l'A709 et la RN109** (au-delà l'A750 drainant les territoires de la Vallée de l'Hérault), à l'ouest de la métropole de Montpellier.

Dans sa conception, **le COM propose une voirie véritablement adaptée à son usage et à sa fonction.**

Convenons que l'actuelle RM 132 est totalement inadaptée à ces usages, rendant épouvantable la vie des habitants des communes situées à l'ouest et au nord-ouest de la métropole de Montpellier. Ces communes souffrent toutes, sans exception, de trafics de transit parasites qui diffusent sur tout le territoire ouest de la métropole y compris dans des secteurs urbains peu denses ; facteurs de congestions quotidiennes, de pollution atmosphérique, de nuisances sonores comme d'insécurité routière, au-delà, facteurs de stress permanent – diurne comme nocturne - sur le milieu en termes d'environnement et de santé publique.

Sur ce point, le dossier présenté à l'enquête publique décrit objectivement et précisément l'état de cette congestion lié à la non-prise en compte de ce trafic de transit à l'ouest de la métropole de Montpellier, son impact sur le territoire en l'absence du COM en termes de trafic et d'accidentalité.

Le fait de contenir les circulations existantes sur une seule et même infrastructure ne peut être que bénéfique pour les communes concernées, leurs habitants et permettra à ces communes de retrouver une relative quiétude, liée à la **diminution significative des trafics parasites**, et un meilleur environnement avec une **diminution sensible de la pollution de l'air** dans les secteurs habités, plus particulièrement à Montpellier et à Saint-Jean-de-Védas.

En dehors de Montpellier pour laquelle cela apparaît comme une trivialité, le COM a comme vocation de pacifier les communes de Saint-Jean-de-Védas, Juvignac, Saint-Georges d'Orques, Lavérune, Grabels, Montarnaud, Vailhauquès, Cournonterral, Fabrègues, Pignan, Saussan et d'envisager de véritables transformations urbaines attendues et défendues depuis plusieurs années **au bénéfice des mobilités alternatives** (transport publics et modes actifs). La plus emblématique de ces transformations sera constituée de la requalification et de la **reconquête urbaine** autour de ce qui constitue une véritable autoroute en plein centre-ville de Montpellier - l'avenue de la Liberté -. Le COM s'inscrit en cohérence avec d'autres projets portés par les acteurs publics locaux comme la métropole qui met en service en 2025 la ligne 5 de tramway et permet ainsi de débiter une reconversion urbaine autour des avenues de Vanières et de Recambale.

Il ne s'agit donc pas de contester l'utilité publique prononcée sur le COM. En effet, contester un projet inscrit sur les schémas directeurs (SRADDET, SCOT et PLUi) et donc approuvés au travers d'un véritable débat public et votés par nos élus, peut, pour certains acteurs publics locaux, ressembler à de l'inconstance, de l'incohérence, *a minima* à de la mauvaise foi, à moins que cela soit révélateur manque de courage à assumer les décisions politiques antérieures surtout quand elles sont prises pour le bien de nos concitoyens : quand on porte un projet global sur un territoire, pour le bien-être de ses habitants, dans le respect de l'environnement, on le porte avec toutes ses composantes et orientations : le COM fait partie, sans contexte, de ces composantes et orientations.

2. Sur le parti d'aménagement du COM

Le plus signifiant dans le projet retenu pour **le COM** (variante « route de Sète » porté lors de la concertation) est qu'il **ne crée véritablement pas de nouvelle brèche sur le territoire** ; ce qui est rare pour un projet de cette nature.

En effet, il **repose** pour l'essentiel **sur le tracé historique des RN109, RM132 et RM112**, depuis ses deux extrémités : la RN109 (prolongement de l'A750 au nord) et l'A709 au sud.

Même s'il gagne en capacité (c'est nécessaire pour pouvoir contenir la circulation sur cet axe et abolir les trafics de transit sur les autres voies de Montpellier et de sa métropole), ce projet neuf **permet de gommer les effets négatifs des voies existantes**. Il gomme les effets de coupure urbaine en prenant en compte les franchissements des différentes voies locales, en gagnant en sécurité par des échanges dénivelés et adaptés, facilitant ainsi le parcours des transports en commun (tramway lignes 2 et 5, bus-tram) ou par les modes actifs (notamment les vélo-lignes mises en œuvre par la métropole).

Ce projet neuf **permet de protéger le milieu contre la pollution des eaux du milieu naturel (la Mosson et le Rieu Coulon)**. Dans leur conception passée, les RN109, RM132 et RM112 étaient dépourvues de tout dispositif de collecte, de dépollution des eaux avant rejet dans le milieu naturel particulièrement sensible qu'est la Mosson. Le COM permet dans sa réalisation et dans son exploitation ultérieure d'assurer la protection des ressources en eau et du milieu aquatique notamment avec la réalisation des dispositifs de collecte de toutes les plateformes et de 9 bassins de dépollution.

Une attention particulière est portée sur les conditions de franchissement de la vallée de la Mosson au niveau de l'échangeur nord avec la RN109. Il est manifeste que le porteur de projet a eu le souci de minimiser les impacts du projet sur un environnement particulièrement sensible et remarquable au niveau écologique comme la vallée de la Mosson. Il est effectivement bien pensé la réalisation d'un **viaduc**, d'une portée conséquente (280 m). Cette solution est sans aucun doute moins impactante sur le milieu que des solutions plus conventionnelles (réalisation de remblais en zone inondable, nécessité d'abattage d'arbres pour réaliser l'aménagement). Le projet présenté réduit les impacts avec la réalisation de 4 piles uniquement aucune pile n'est prévue dans le lit de la Mosson et envisage la réalisation d'un tablier situé à plus de 11m de haut par rapport aux berges du cours d'eau évitant ainsi les impacts sur la ripisylve de la Mosson.

3. Sur l'impact du COM sur les milieux

3.1. Sur l'eau

En dehors des mesures d'évitement et de réduction mentionnées au dossier qui sont prises en compte classiquement dans tous projets de cette envergure, la véritable amélioration du projet par rapport au projet présenté à l'enquête publique réside dans **la réalisation du franchissement de la vallée de la Mosson par un viaduc**. Cela **préserve la vallée** en réduisant sensiblement la réalisation de remblais sur cette zone. Les piles du viaduc projeté sont positionnées en dehors du cours d'eau et en retrait des berges du cours d'eau réduisant ainsi l'impact sur la ripisylve de la Mosson et sur les espèces que le cours d'eau abrite et protège. **La hauteur du viaduc permet en outre de préserver la fonction de corridor écologique de la Mosson**.

Par ailleurs, l'ensemble des eaux de la plateforme routière sont collectées, stockées et dépolluées au niveau de **9 bassins nouvellement construits** ; ce qui constitue un **gage d'amélioration de la qualité des eaux rejetées dans le milieu naturel** par rapport à la situation actuelle (ici la Mosson et le Rieu Coulon).

Au-delà, **le bassin de la Mosson est particulièrement sensible au risque inondation** (le dernier épisode de crue enregistré en 2015 est encore présent dans tous les esprits des habitants avec, notamment les ravages causés sur la commune de Grabels). Dès lors, le projet semble prendre en considération véritablement cette dimension :

- Le ruisseau de la Fosse (affluent de la Mosson) sur la commune de Juvignac franchit à deux endroits la RN109 existante créant des débordements en cas de crue rendant notamment submersible la RN109 au niveau de l'échangeur avec l'avenue de la Liberté ; le COM prévoit **la réalisation d'un chenal de délestage du ruisseau de la Fosse** qui reste cantonné en rive sud de la RN109 ; cette mesure de compensation devrait pouvoir améliorer le fonctionnement hydraulique de ce secteur de la métropole ;
- La **compensation des remblais en zone inondable** permet la mise en œuvre effective de mesures inscrites dans les schémas d'aménagement et de gestions du cours d'eau de la Mosson et non réalisées à ce jour ; ces mesures sont **bénéfiques pour le territoire de la métropole** et sont conduites dans le périmètre immédiat du COM en rive droite de la Mosson (déminalisation des berges sur plus de 6km, reprofilage du lit et des berges de la Mosson sur plus de 5km, réalisation d'une zone en déblai en connexion avec le lit majeur de la Mosson offrant à cet espace le caractère de zone humide) ;
- La **compensation zones humides** (3.13ha X 2) se réalise également dans le périmètre immédiat du COM et en contact avec la Mosson au nord dans la zone de confluence avec le ruisseau de la Fosse sur Juvignac et à proximité du rond-point Maurice Gennevaux sur Saint-Jean-de-Védas ; cette mesure **permet d'épaissir la zone naturelle autour de la Mosson** et de surtout la préserver à l'avenir de l'urbanisation future ;
- La compensation des impacts du projet sur les berges des différents cours sont limités à la réalisation des ouvrages de franchissement et semblent effectivement être compensés dans le cadre du projet par la restauration de berges.

3.2. Sur la biodiversité

Le projet du COM apporte d'autres améliorations par rapport à la situation existante notamment pour assurer la **transparence pour la faune sauvage**. Je note la création de 10 passages petite faune sous l'infrastructure aménagée en lieu et place d'anciennes infrastructures qui étaient jusqu'alors dépourvues de tels équipements. Je note aussi le parti plutôt positif de ne pas se cantonner à assurer le franchissement du Rieu Coulon par une ouverture d'ouvrage ne prenant en compte que la section hydraulique du cours d'eau mais ce franchissement aura une portée supérieure pour permettre l'assise de banquettes en rive du cours d'eau pour assurer le passage de la faune sauvage. Je note également le côté positif de prévoir une sur largeur équipée d'écrans occultants sur le pont de Bellevue pour permettre la création d'un corridor pour la faune sauvage. Je note enfin la mise en place de protection des collisions en faveur des chiroptères dans le cadre du projet neuf au droit des corridors à enjeu qui ne sont pas équipés de tels dispositifs aujourd'hui sur le franchissement de la Mosson et du Rieu Coulon.

3.3. Sur le cadre de vie

Le projet a pour conséquence la **démolition de certains bâtiments** pour la plupart des bâtiments voués à l'activité économique et commerciales, typiques des milieux péri-urbains. De mon point de vue, le COM ne dégrade rien en termes urbanistiques sur le corridor des RN109, RM132 et RM112. Au contraire, il peut participer à retirer du paysage de véritables verrues. Plus particulièrement, la réalisation du barreau sud en trémie à Saint-Jean-de-Védas fait partie, sans conteste, des secteurs à enjeu qui permettra à Saint-Jean-Védas de recoudre son territoire et de conduire une meilleure qualité urbaine dans ce secteur de la commune et plus largement de la métropole.

En revanche, le projet prévoit la démolition de logement dont 5 maisons. Les phases de concertation précédentes ont montré que le projet de tracé, qui s'inscrit dans les sillons des axes existants (RN109, RM132 et RM112), était le **tracé le moins impact malgré ces expropriations** et démolitions.

Par ailleurs, le fait de **recentrer la masse des flux de circulation sur l'infrastructure du COM engendre un impact moindre sur la population en termes de pollution de l'air** : la densité de population est moindre dans le corridor formé par les axes préexistants (RN109, RM132 et RM112) ; la suppression des trafics de transit parasites est particulièrement bénéfique pour les populations concernées des villes de Montpellier et de Saint-Jean-de-Védas.

Le projet intègre bien le **rétablissement des franchissements** des voiries locales y compris en prévoyant des surlargeurs sur les ouvrages pour permettre la mise en place d'aménagements en faveur des **modes actifs** sur ces voiries et la réalisation par la métropole de Montpellier des vélo-lignes et des liaisons de **transports en commun** structurantes inscrites à son PDM 2032 (lignes de bus-tram et prolongation future de la ligne 5 de tramway).

Les points d'échanges avec la voirie locale sont systématiquement dénivelés ; ce qui présente un **terrain favorable à la diminution de l'accidentalité** sur ces zones de conflit.

Fait partie également du projet le **maintien des accès aux parcelles agricoles**.

Enfin, le projet prévoit la **réalisation de protections acoustiques** (suivant les séquences : plus de 6km d'écrans phoniques, 1,5 km de merlons acoustiques ou plus ponctuellement isolation en façade sur 36 bâtiments) jusqu'alors absentes dans ce secteur malgré l'importance des nuisances sonores liées aux axes préexistants (RN109, RM132, RM112).

3.4. Sur le patrimoine

En matière de paysage, le projet prévoit un ensemble de mesures plutôt positives pour le paysage et l'environnement du projet comme la **réalisation d'une épaisseur végétale en lisière du COM** et de l'A709 aux abords du projet pour constituer un masque végétal autour de l'infrastructure **plus particulièrement à proximité d'éléments remarquables du patrimoine en périphérie du projet** (château de Bionne côté Montpellier, château de la Lauze côté Saint-Jean-de-Védas), la renaturation de la **colline de Bellevue**, la reconstitution d'une partie du cours d'eau du **Rieu Coulon** jusqu'alors mis en souterrain au niveau l'actuelle rond-point du Rieu Coulon ainsi que la restauration de la ripisylve aujourd'hui dégradée de ce même cours d'eau.

Conclusion :

Je suis favorable au projet présenté et aux conditions de sa réalisation compte tenu de l'impact positif que ce projet a sur le territoire :

- il diminue la congestion de l'ouest de la métropole, permet aux communes concernées de retrouver une certaine quiétude et ne crée en aucun une nouvelle brèche puisqu'il reprend la trace historique des routes existantes,
- il ouvre la possibilité à ces territoires de recomposer le cadre de vie dans des secteurs sur lesquels la pression liée à la circulation va chuter,
- il rend possible et crédible, en lieu et place de la circulation ainsi délestée sur la voie locale le développement de projet alternatifs en termes de transport en commun et de modes actifs,
- il permet en outre de résoudre un certain nombre de sujets environnementaux non gérés à ce jour comme la protection de la ressource en eaux en venant collecter des eaux de voiries non collectées à ce jour et non dépolluées avant rejet dans le milieu naturel, ou comme la maîtrise du risque inondation,
- au travers de la somme des mesures environnementales prévues au projet en termes de compensation d'épaissir le corridor naturel de la Mosson et de renaturer le Rieu Coulon,
- il prévoit de protéger mieux du bruit les population riveraines des routes existantes,
- il répond enfin aux enjeux en termes de diminution de l'exposition des populations à la pollution atmosphériques liées à l'usage des infrastructures notamment sur Montpellier et sur Saint-Jean-de-Védas.