

En préambule, je précise n'être ni vraiment défavorable, ni vraiment favorable au COM tel qu'il est présenté. Personne n'a envie d'une route aussi importante ni pour soi, ni pour l'environnement, personne n'a envie de voir sa ville coupée par une voie supplémentaire de grande circulation mais force est de constater qu'elle existe déjà partiellement et que la saturation du trafic sur l'existant a pour conséquence de générer des nuisances importantes dans le centre de St Jean de Védas bien plus densément peuplé. Mon intention est donc surtout de modestement faire quelques observations à proximité des lieux que je fréquente.

Limitation de vitesse

La vitesse devrait être limitée à 70 km/h sur la totalité du COM pour donner un signal fort que le COM est avant tout un boulevard urbain ayant vocation à fluidifier le trafic local et non pas un barreau autoroutier entre A750. Elle pourrait même être **abaissée à 50 km/h sur les parties les plus urbanisées**, comme au niveau du quartier la Fermaude à St Jean de Védas. Dans le projet initial était de 70 km/h, or si j'ai bien lu, dans le projet actuel elle est de 90 km/h sur la majorité du COM, 70 km/h sur la partie Bellevue-A709. Cette augmentation va dans le sens d'un COM qui serait une liaison autoroutière dans le cadre du trafic national et non dans le sens d'un COM boulevard urbain pour fluidifier le trafic local ce qui est sa vocation première et affichée. Si la vitesse est de 90 km/h, c'est encourager les automobilistes à relier A 750 et A9 en empruntant le COM et prendre le risque d'aspirer un trafic de niveau national.

Connexion Route du Moulin/Route de Lavérune D° Montpellier

Quel débouché est prévu pour la route du Moulin (SJDV) sur le rond-point Geneveaux réaménagé ? Autrement dit comment est-il prévu de passer de la route du Moulin à la route de Lavérune notamment D° Montpellier et inversement de passer de la route de Lavérune en venant de Montpellier vers la route du Moulin ?

Dans la pièce B « Présentation non technique », le document page 24 n'est pas clair.

En arrivant depuis la route du Moulin, un rond-point continuera-t-il d'exister sous le viaduc du COM afin d'accéder à la fois à la route de Lavérune D° Montpellier, à la M5 D° Lavérune et à la bretelle d'accès au COM ?

Le document laisse penser que la route du Moulin ne débouchera plus directement sur le rond-point mais sur la M5 D° Lavérune qui elle débouche sur le rond-point.

Mais dans ce cas, qu'est-il prévu dans l'autre sens ? Comment accéder à la route du Moulin en venant de Montpellier par la route de Lavérune ?

Il est important de laisser un passage fluide entre Route du Moulin (voie importante d'entrée et de sortie pour SJDV) et la Route de Lavérune, quand bien même l'intérêt du COM est d'éviter le transit via le centre de SJDV.

Nombre de voies sur la partie Sud du COM (Rieu Coulon à A 709)

10 voies sont prévues sur la partie Sud ce qui crée une emprise considérable : 4 voies classiques pour le COM + 2 voies pour futur car/bus à haut niveau de service dans la continuité des parties en amont, plus encore 2 x 2 voies de part et d'autre, sans doute pour la desserte des quartiers qui bordent le COM sur cette section.

Mais je ne comprends pas **quelle est la nécessité de 2 x 2 voies latérales**, pourquoi 2 x 1 voies ne suffisent-elles pas avec une voie dans un sens d'un côté, et une voie dans l'autre sens de l'autre côté ?

Actuellement, le quartier à droite de la route de Sète (M612) en D° du Sud est bien obligé d'aller vers le Sud, sans possibilité de traverser pour aller vers le Nord, et obligé de faire demi-tour au rond-point suivant. Symétriquement pour le quartier à droite de la route de Sète en D° du Nord, impossible de traverser pour aller directement vers le Sud.

De la même manière avec le COM, avec 2 x 1 voies latérales, il suffirait d'aménager la possibilité de traverser au niveau d'une des voies traversantes telles que RM612, rue Théophraste Renaudot, ou rue Jean Bène d'après la page 27 de la pièce B « Présentation non technique ».

Ou quitte à prévoir une voie supplémentaire de chaque côté, autant qu'il s'agisse de **voies cyclables** qui peuvent avoir pour intérêt à terme de relier la véloligne 7 prévue par la Métropole et la zone d'activité de Garosud déjà équipée d'une piste cyclable.

Compensations environnementales

Si je comprends bien, la loi impose de compenser l'imperméabilisation des terres consécutives à la construction du COM, or dans les documents fournis, j'ai l'impression que la compensation concerne pour beaucoup des terres déjà non imperméabilisées, non ?

Ne serait-il pas possible de rendre à la nature des terres réellement artificialisées, par exemple la petite zone qui se trouve à la pointe entre la route du Moulin et la route M5 (D° Lavérune), ce qui compenserait en partie l'abattage des grands arbres actuellement sur le rond-point Maurice Genevieux.

Période des travaux : garantir le passage SJDV-Montpellier sur au moins 2 axes en plus de l'A709

Actuellement, 4 voies permettent principalement de relier SJDV à Montpellier en plus de l'A709 et du futur COM : 2 « au Nord » que sont la route de Lavérune et le chemin des Oliviers, 2 « au Sud » que sont la RN613 et la rue Jean Bène.

L'ordonnancement des travaux l'aura sans doute intégré, mais il est impératif de garder en permanence au Sud soit l'accès Route de Lavérune (Gennevieux), soit l'accès chemin des Oliviers, et au Sud soit l'accès RN613 (Rieu Coulon), soit l'accès rue Jean Bène (Bellevue)

Fait le 27/08/2025

Jeanne Gondry